

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

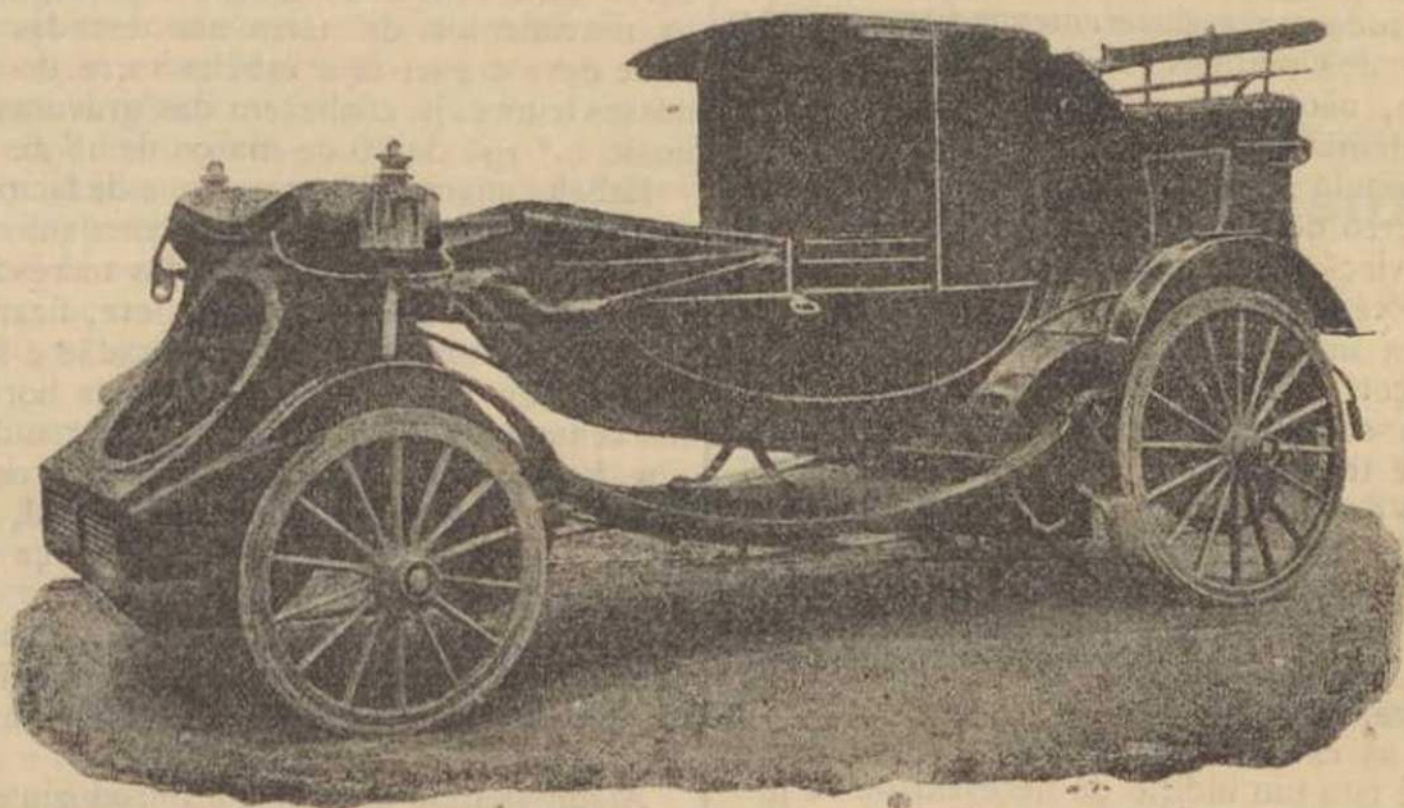
ANNEXO D'ESTE NUMERO

Horario-Brinde, para carteira.

SUMMARIO

ANNUARIO ESTATITICO DE ANGOLA, por O. S.	209
ASCENSOR DO CARMO.....	210
PARTE OFFICIAL—Decreto de 10 de Julho do Ministerio das Obras Publi- cas.....	211

VIAGENS NO ESTRANGEIRO	211
ALOJAMENTO EM PARIS.....	212
O NOSSO BRINDE	212
A GRANDE FESTA DE LISBOA	212
AUTOMOBILISMO (Illustrado).....	212
GUIA DA VIAGEM A PARIS—IV e ultimo	214
EXPOSIÇÃO DE PARIS	215
PUBLICACOES RECEBIDAS	215
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Revue de la bourse de Pa- ris—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cota- ções nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	215 a 217
LINHAS PORTUGUEZAS—Sul e Sueste—Pungue—Mormugão.....	218
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Inglaterra—Dinamarca... COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA—Parecer do conselho fiscal	218
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relato- rio do conselho de administração (continuação)	219
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES — AGENDA DO VIAJANTE — ANNUNCIOS—HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE JULHO DE 1900 —VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	220 a 224



Landô a vapor — «Clarksou-lapel»

ANNUARIO ESTATISTICO DE ANGOLA

Eor distribuida esta interessante publicação, re-ferida ao anno de 1898.
Veio a lume na Imprensa Nacional de Loan-da, e faz honra a essas officinas como trabalho typographico.

Sahiu um pouco tarde, é certo, mas o seu principal auctor o sr. Almeida Cunha, secretario geral da pro-vincia, explica as razões da demora sobejamente, e af-irma que conta pôr em dia esta utilissima publicação. Não somos mais apressados no reino. As nossas esta-tísticas, por via de regra, são antes elementos para a historia do que materiaes para o estudo das questões de actualidade.

Está feita com methodo e clareza, sentindo-se tam-bem o bom criterio com que foi ordenada e um cunho de verdade, sem optimismos nem desfalecimentos, nas

observações e correcções com que, em toda a franqueza e imparcialidade, o seu auctor commenta a nudez das cifras e algarismos.

Logo a respeito da população diz: «Não são rigoro-sos nem completos, antes estão bem longe d'isso os da-dos fornecidos pelas diversas auctoridades da provincia segundo os quaes a população seria de 672.082 habi-tantes.» É portanto uma obra conscienciosa.

D'este trabalho pôde deduzir-se uma synthese clara, que dê a imagem, muito proxima da verdade, da situa-ção e civilização da nossa rica e apreciada provincia, verdadeiro prolongamento da patria portugueza, a mais nacionalisada porção de territorio do nosso thesouro ul-tramarino.

E' um livro que se deve conhecer e vulgarisar, livro que convem aperfeiçoar ainda e completar, para vêr se assim podemos ir conhecendo aqui, melhor, aquelle ter-ritorio, tão intimamente ligado á metropole pelos vin-culos do sangue, pelo affecto patriotico, e pelas relações commerciaes, que com tamanha influencia tem concor-rido para suavisar a crise economica dos ultimos annos.

Somos dos que damos grande importancia aos trabalhos estatísticos, verdadeira base dos estudos sociais, indispensaveis para apreciações economicas e financeiras.

Não regatearemos portanto os nossos louvores a estas publicações e quizeramos até vêr, no ministerio do ultramar, uma repartição especial de estatistica colonial em que podessem relacionar-se os diversos elementos, de colonia para colonia.

Também se nos affigura que seria de toda a utilidade a publicação de monographias estatísticas e de noticias chorographicas, de itinerarios commerciaes, descrições ethnographicas, registos climatericos, etc., para que, com o sommatorio de todas estas parcellas, bem podesse ajuizar-se do estado de cada provincia e das necessidades que lhes devem ser satisfeitas pelo poder central.

A par d'isto, alguns diagrammas que condensassem os factos ennumerados e mostrassem d'um modo apparente as suas leis, dariam, por certo, notavel realce á obra.

A estatistica refere-se aos seguintes assumptos:

População, emigração, saude, commercio e industria, instrucção primaria, degredados, criminalidade militar, movimento judicial, registo predial, correios e telegraphos, viação, obras publicas, alfandegas, navegação, assistencia publica.

Examinámos tudo isto, e sinceramente diremos que o que se conclue dos mappas relativamente a algumas d'estas materias, não é de molde a deixar-nos muito edificadas e contentes.

Assim, no capitulo da viação ha apenas dados sobre o caminho de ferro de Loanda a Ambaca, e falta-nos o que se refira a viação ordinaria. Mesmo sobre o caminho de ferro se vê como temos progredido pouco. No anno de 1898 a linha chegava ao *Raba* no kilometro 308 e só avançou até *Andalato* no kilometro 321.

A exploração da linha não é animadora, embora as novas tarifas se traduzam por uma differença a favor.

O rendimento da linha desde a sua inauguração, que foi em janeiro de 1898, dá 1.204:229\$650 réis.

As estações mais importantes são as de *Canhoca* que teve o movimento de 53 contos; *Queta*, que entra com 42 contos, *Loanda* com 35, *Cidade Alta* com 17, *Zenza do Itombe* com 9.

Nota-se que as estações do extremo dão maior rendimento. Não é isto um indicio da necessidade de prolongar uma linha que vae drenar o interior, chamando para aquella arteria o movimento de que carece?

A receita total foi de 203:937\$480 réis contra réis 204:008\$660 em 1897. A despesa de exploração foi de 329:565\$889 contra 334:783\$055 réis no anno anterior.

E' desolador o quadro relativo ás obras publicas! Gastou-se em 1898 a quantia de 182:078\$000 réis.

Isto é que é fomento!

O pessoal levou d'esta somma 71:232\$564 réis.

Os gastos em obras hydraulicas foram de 626\$299 réis. Na construcção de estradas e pontes figura a verba de 2:000\$000 réis e o saldo positivo de 2:000\$000 réis. Nada se gastou.

Também não anima muito o mappa relativo á navegação. Em navios de alto bordo, mercantes, que entraram nos portos de Loanda, Benguella, Mossamedes, Ambriz, Ambrizette, Zaire e Cabinda 268 eram nacionaes e 239 estrangeiros, o que evidencia bem que o commercio da provincia dava para mais navios mercantes portuguezes evitando-se o pagarmos fretes á marinha estrangeira.

Na cabotagem accusam-se 2.240 entradas apenas, de navios de vela, e uma tonelagem de 67.754.

O aspecto não é sempre risonho para olhos portuguezes, que teem lido ou visto cousas de outros paizes

Força é reconhecer todavia que ha progressos e que a perspectiva se antolha mais promettedora, manifestando-se ou accentuando-se o movimento iniciado ha annos principalmente na parte commercial.

Alguns mappas de que fallaremos n'outro artigo dão-nos uma feição muito mais agradável, em que se pôde reconhecer a prosperidade que a iniciativa particular tem conseguido para esta rica e florescente provincia, a melhor joia da corôa portugueza.

O. S.

ASCENSOR DO CARMO

A fecunda iniciativa do nosso amigo Raul Mesnier, a sua persistente tenacidade em levar á pratica as suas concepções d'engenheiro, a pertinaz audacia que o caracteriza, a sua calorosa eloquencia com que sabe atrahir o capitalista portuguez tão avesso a empreendimentos d'esta ordem, a heroica abnegação com que lança os poucos haveres da sua limitada fortuna pessoal tão duramente grangeada como refens do negocio, lograram uma vez ainda atingir o seu fim. Começaram as obras do ascensor do Carmo e proseguem activamente os movimentos de terra nas escadas de Santa Justa onde deve erguer-se a esbelta torre do projecto que os nossos leitores já conhecem das gravuras publicadas no nosso n.º 198 de 16 de março de 1896.

Esbelta chanianos á torre que de facto, pela sua ornamentação em que os arcos ogivales substituem as aspas e as cruces de Santo André das torres ordinarias, tem um aspecto muito gracioso e leve, ficando agradável á vista sem o tom formidavel, pesadão e funebre da torre do elevador Biblotheca que é cousa horrenda e em que ha centenas de kig. a mais no ferro das cantoneiras, que bem podia eliminar-se para allivio da vista. Na architectura metallica que é tão especial, a primeira condição de belleza é o symptoma de força alliada á leveza e gracilidade de linhas.

Já no artigo então publicado e firmado pelo nosso caro amigo e velho condiscipulo demos ideia dos fundamentos do projecto e uma resumida descripção da sua essencia.

Algumas modificações lhe introduziu o auctor.

Assim; a differença de nivel que se propunha vencer era de 30.^m e agora faz-se superior—31.^m92; O motor directo que se propunha era o peso da agua elevada para um reservatorio superior por uma bomba movida por uma machina de gaz com 6 cav. vap., e agora adopta-se uma machina a vapor que move directamente os tambores e o cabo, em cujas extremidades estão ligadas as duas camaras a que chamam, não sabemos por que, *cabines*.

Sinceramente confessamos que nos desagrada o systema. Com a mesma sinceridade diremos que temos pena de que o espirito inventivo do sr. Mesnier tão productivo que para cada uma das suas obras realisa verdadeiras descobertas, fazendo construcções que não teem nada de commum com as geralmente executadas pelos engenheiros de vias ferreas os quaes constroem 1.000 kim. com as mesmas difficuldades technicas com que se constroem 10; que a clara intelligencia do implantador da viação funicular em Portugal, não tenha orientado o seu espirito para a modalidade nova que vae tomando a viação acelerada em presença das notaveis conquistas da sciencia e da industria no que respeita ao potencial electrico.

Se o sr. Mesnier achasse tempo e disposição para se dedicar a este ramo, muito haveria a esperar dos resultados do seu peregrino talento.

No caso sujeito quer-nos parecer que conviria comprar força á companhia do gaz e electricidade, ou pelo menos instalar accumuladores, os dynamos e um motor a gaz, pequeno, que trabalharia tambem nas horas sem tráfego para carregar as reservas.

Não era só para fazer cousa nova mas para alliar muitas vantagens.

Sabe-se a elasticidade que teem os motores electricos e como proporcionam a despesa do potencial ao esforço a vencer.

A illuminação electrica era uma consequencia natural.

Adoptava-se o travão ou freio electrico.

Evitava-se os inconvenientes d'uma machina a vapor e gerador respectivo, que demandam espaço grande, dão fumo e vapor incommodos, etc.

Além d'isso, podia facilmente, como no projecto de Bruxellas, levar-se os passageiros ao Carmo, sem os obrigar a caminhar a pé, pelo viaducto sobre os telhados.

Tambem nos agradaria a transmissão da força pela agua, e, com este systema tornava-se igualmente pratica e singela a obtenção de reservas d'energia dinamica por meio de accumuladores.

Mas o projecto mechanico está feito e mesmo como está, é certo que a sua realisação vae prestar um verdadeiro serviço á capital.

Vejamos em que consiste.

Uma torre dupla serve de guia a duas camaras ascensoras, de suporte á arvore da roldana em cujo gorne passa o cabo de aço a que se prendem as mesmas camaras, e de pilar ou encontro ao banzo d'um passadiço metallico para o terraço da casa do sr. conde de Thomar.

O passadiço apoia-se n'uma flecha vertical assente e articulada no cimo das escadas de Santa Justa e prolonga-se *em falso*, á maneira de cachorro, até ao terraço que se deve construir na parte superior da casa de aquelle titular. Assim se accrescenta a comunicação para o jardim do Carmo, onde liga por outro passadiço muito singelo.

Este terraço será construido pelo processo do *formigão armado* e cercado por uma balaustrada.

As camaras d'ascensão comportam 24 pessoas.

O machinismo de segurança é analogo ao do ascensor Bibliotheca, analogo é tambem o machinismo motor.

O cabo tem 50 mm. de diametro e abraça 180° na gola da roldana de suspensão, que tem o diametro de 4,450 mm. no fundo.

A machina é a vapor, vertical, de alta pressão, sem condensação, com dois cilindros.

A disposição geral é a do ascensor Bibliotheca.

Começaram na 2.^a feira 2 do corrente os trabalhos para as fundações da casa das machinas e pyramide d'este ascensor, que o seu constructor, o nosso amigo sr. engenheiro Mesnier, tenciona dar prompto em novembro proximo.

Todos os jornaes se teem referido com o devido elogio a esta notavel, importante e utilissima obra, e sentimos ver que a *Gazeta d'Obras Publicas* seja a unica que acha que n'ella não ha utilidade, que duvida de que ella seja elegante e um embellezamento para a cidade... e até de que o seu auctor seja portuguez.

Pois é portuguez de lei e a elle deve a capital notaveis serviços na construcção de todos os ascensores

que temos e em alguns dos quaes ha trabalhos que foram admirados pelos mais competentes engenheiros estrangeiros.

Não admira, porisso, que algum collaborador de gazeta indigena tente abocanhar quem tem verdadeiro merito.

Não precisa o sr. Mesnier de defensores, que o seu valor está muito superior a qualquer raivinha occulta, mas a injustiça revolta-nos sempre.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

3.^a Repartição

Nos termos do § 1.^o do artigo 2.^o do regulamento do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, de 2 de novembro de 1899: hei por bem nomear vogaes supplentes do mesmo conselho, Raul Vianna Costa, engenheiro e funcionario do ministerio da fazenda, e o bacharel, Guilherme Monteiro Soares de Albergaria, juiz das execuções fiscaes.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 10 de julho de 1900 — REI. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Viagens no estrangeiro

Offertas aos nossos assignantes

Os caminhos de ferro e centros d'informações e casinos suissos, especialmente os de Lucerna, Zurich, Interlaken e Davos-Platz, e as companhias francezas e hespanholas enviaram-nos varios folhetos e impressos cheios de bellas gravuras, minuciosas descripções de todos os pontos attrahentes da Suissa, alguns mappas a côres, itinerarios de viagem etc., bem como simples prospectos sobre bilhetes circulatorios para a exposição, etc.

São estes:

1.^o *À travers les Alpes*—folheto de 60 paginas com muitas gravuras, dois mappas a côres e capa a côres e ouro, descrevendo a linha de S. Gothardo.

2.^o *Voyages en Suisse*—prospecto sem gravuras descrevendo Lucerna—outro de 4 paginas com mappas sobre Lucerna e viagens d'excursão, bilhetes de ida e volta.

3.^o *Tarifa de assignaturas geraes* na Suissa (á qual já aqui nos referimos)—um pequeno mappa de todas as linhas ferreas, de navegação nos lagos e deligencias na Suissa.

4.^o *A mesma tarifa* em completo (para os technicos que queiram estudal-a).

5.^o *Guide de Zurich*—60 paginas, com mui varias gravuras, mappa a côres e capa illuminada a côres e ouro.

6.^o *Interlaken et ses environs*—livrinho de 64 paginas, finissimas gravuras, mappa e capa a côres.

7.^o *Lourdes, Pyrénées, Gorges du Tarn*—prospectos illustrados sobre viagens nas linhas da companhia do Midi de França.

8.^o *Curhaus-Davos*—folheto de 40 paginas, illustrado a varias côres, sobre esta importante estação climaterica suissa para o tratamento da tberculose.

9.º Prospecto das companhias hespanholas sobre bilhetes por preços reduzidos para Hendaya e Cerbère por motivo da exposição de Paris.

Estes elegantes folhetos ficam á disposição dos nossos leitores que tencionem dirigir-se ao estrangeiro, os quaes poderão aqui requisitar o 1.º 2.º 3.º um dos outros, 4.º a 9.º, emquanto houver exemplares.

Os srs. assignantes da provincia terão que enviar com o seu pedido 20 réis para porte.

Alojamento em Paris

Sendo grande a difficuldade de obter alojamento seguro em Paris, para os viajantes que vão do nosso paiz e alli não teem familia, amigos ou correspondentes, organizámos um serviço pelo qual *exclusivamente para os nossos assignantes* nos encarregamos de lhes assegurar quartos em varios hotéis parisienses cujo serviço conhecemos e que, portanto podemos garantir-lhes como rasoavel.

Temos já a combinação feita com o hotel «Univers», Grand Hotel du Liban, Nouvel Hotel, e Maison de Famille, Lecossois e estamos em negociações com os Grandes hotéis do Trocadero, Grande hotel Mirabeau, Metropolitain hotel e Portugal et Brézil.

Por esta fórma poderemos fornecer alojamento em quartos para uma pessoa desde 5 até 20 francos por dia, e para duas desde 10 até 45 francos.

Para tomar alojamento é, porém, indispensavel que se passe telegramma pelo menos 8 dias antes, e se garanta o pagamento pelo menos de 5 dias, segundo o preço ajustado e desde a data para a qual seja annunciada a chegada do viajante.

São as unicas restricções que pomos.

Bem entendido que este serviço é *absolutamente gratuito* para os nossos assignantes.

Egualmente, e tratando-se com antecendencia, nos encarregamos de obter bilhetes circulatorios em França, Italia e Suissa e os bilhetes d'assignatura nas linhas suissas aos quaes nos referimos no nosso numero de 1.º de junho.

O NOSSO BRINDE

Mappa das linhas ferreas francezas

Deve ficar concluido até fim do mez o *mappa dos caminhos de ferro da França* que vamos dar como brinde aos nossos subscriptores.

Este mappa não só terá o plano de todas as linhas por traços differentes, a fim de se differenciar facilmente as que pertencem a cada companhia ou ao Estado, como indicará *todas as estações*, marcando especialmente os entroncamentos as cidades principaes e secundarias, etc. Os departamentos, arrondissements (concelhos).

E' impresso só a preto visto não haver tempo para um trabalho mais custoso, pelo facto de querermos dar o *brinde* a tempo de poder servir para ser consultado pelos numerosos viajantes que vão este anno visitar a França.

A expedição será provavelmente feita conjunctamente com o proximo numero, entre as paginas centraes.

A proposito do *nosso brinde* não podemos deixar de agradecer aos collegas da imprensa, e a alguns sub-

scriptores, as boas palavras com que saudaram a nossa resolução de offerecermos um mappa em substituição da viagem que ficou sem effeito.

De entre essas amaveis referencias destacamos, pelos sentimentos de justiça com qu: está feita, a noticia do nosso collega *O Elvense* ao qual agradecemos penhorados as seguintes phrases:

Gazeta dos Caminhos de Ferro, 12.º do 13.º anno—Tendo-se realisado o sorteio do brinde de uma viagem gratuita a Paris, reconheceu-se que o numero mais premiado na loteria da Misericordia de Lisboa não estava em poder de nenhum assignante. Podia pois a empresa aproveitar a sorte sem haver nada que lhe oppôr. Não o quiz, porém, fazer; e a despesa de tal viagem vae ser applicada á edição de um mappa que será distribuido a todos os assignantes.

Evidencia isto bem a seriedade e credito da empresa da «Gazeta dos Caminhos de ferro» que é a publicação ferro-viaria de maior importancia no paiz.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

Com a mais amavel offerta recebemos do seu auctor a proposta e plano geral d'esta festa apresentada pelo sr. vereador José Ignacio Dias da Silva á camara municipal de Lisboa, iniciativa honrosa e proveitosissima para a cidade, á qual nos referimos em artigo editorial ha um mez.

E' um documento muito bem escripto, por vezes até com um espirito caustico de quem conhece e verbera os defeitos do nosso meio acanhado e retrahido para para tudo que são manifestações de trabalho e actividade.

A extensão d'este plano não nos permite que o reproduzamos na integra; em sumula já o demos no artigo a que nos referimos e teremos que tratar d'elle muitas vezes, porque é de crêr que tão louvavel ideia não deixará de agitar todos os espiritos, e tornar-se assumpto de estudo e discussão, convertendo-se em resultados praticos.

Por parte dos clubs e associações de *sport* sabemos já que está sendo organizada uma comissão commum para offerecer ao intelligente proponente e á camara toda a cooperação d'essas collectividades para este grandioso empreendimento.

O Real Gymnasio Club, a União Velocipedica Portuguesa, a União dos Atiradores Civis, já nomearam os seus delegados a esta comissão, e espera-se a resolução dos outros clubs de Lisboa para se começarem os trabalhos.

AUTOMOBILISMO

Damos hoje tres gravuras representando typos de vehiculos automoveis com motores diversos.

A primeira é o *Landau a vapor* do Clarkson-Capel Steam car Syndicate.

Tem uma caldeira do systema Thornycroft modificado, aquecida pelo petroleo, e um motor de 6 cylindros.

As lampadas de petroleo são alimentadas por um reservatorio com ar em pressão, tendo um regulador especial.

Os cylindros do motor são de simples effeito com 0^m,500 de diametro e 0,150 de passeio. Dão uma grande regularidade no movimento, dispensando por completo o volante. As juntas conservam-se bem.

A distribuição e a inversão do movimento fazem-se por meio de gavetas e excentricos.

Tem um pequeno consummo de agua porque o vapor passa a um condensador tubular de 315 metros de comprimento revestido de aneis de fios de ferro em espiral que servem de radiadores e são arrefecidos por um ventilador. D'este modo a maior parte do vapor aproveita-se, depois de condensado, para a alimentação da machina.

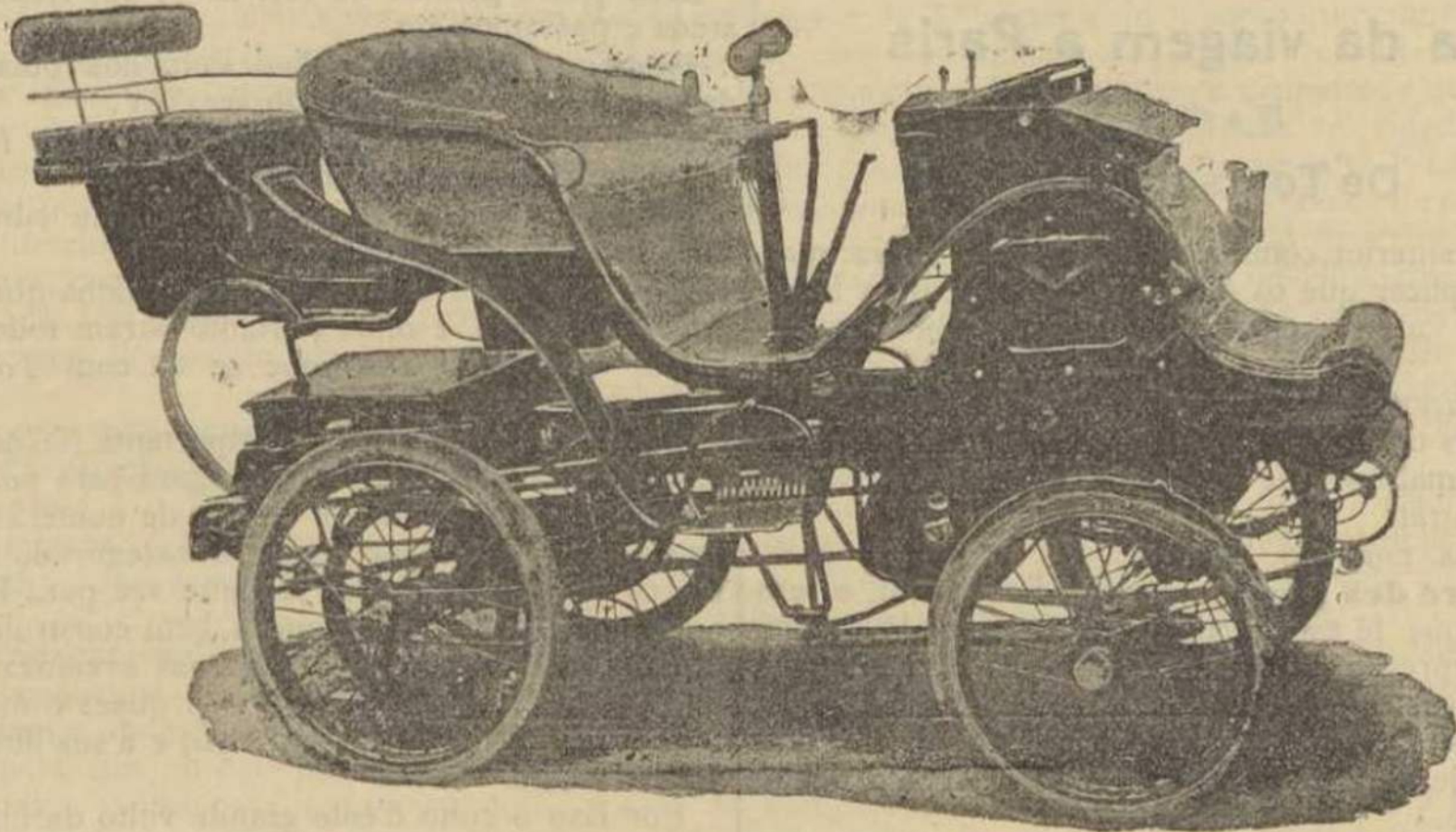
Todas as peças em que ha attrictos de escorregamento são feitas de bronze phosphoroso para diminuir o desgaste e as corrosões.

Ha tambem um lubrificador do systema Hamelle em que a untura é proporcional á velocidade.

O arrefecimento dos cylindros do motor é feito pela circulação do ar. As valvulas d'admissão são automaticas; as de escape são reguladas.

O motor pesa 170 kig. os cylindros teem 0^m,110 de diametro.

A terceira gravura mostra o coupé electrico da *Compagnie internationale des transports automobiles*.



Carruagem a petroleo — «Lepape»

As hastes dos embollos e manivellas são de aço nikelado.

O movimento é transmittido da arvore motora á do differencial por engrenagens de mudança de velocidade, e d'esta arvore ás rodas motrizes por meio de cadeias sem-fim.

O caixilho com o mechanismo assenta nos eixos por molas curvas e a caixa do carro passa por cima, suspensa por molas e correias, o que dá grande commo-didade.

O gerador, o motor e o condensador ficam no tra-zeiro do carro sob o assento do conductor; o condensador vae na frente onde tambem se transportam 95 litros de agua, que bastam para 65 kim.

A segunda gravura mostra a carruagem exposta nas Tulherias em 1898 por M. Lepape. Tem um motor vertical de 8 cav. vap. collocado na frente do caixilho acima do eixo de direcção n'um cofre com portas de vidro moveis para facilidade do serviço e de visita.

As explosões fazem-se por inflammção electrica. Como o motor tem 2 cylindros, ha duas pilhas e dois carrinhos de inducção, um por cada cylindro para que possam trabalhar juntos ou um só: O movimento é transmittido ás rodas trazeiras com 4 velocidades diferentes, que vão de 6 a 28 kim.

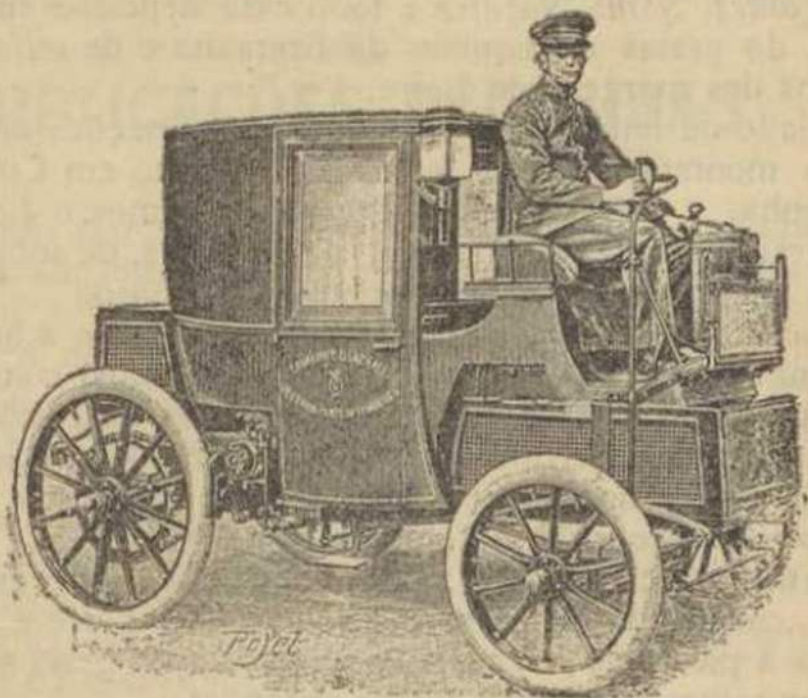
A caixa da carruagem assenta sobre molas em C. O leito é atravessado pela columna de direcção solidaria com o caixilho. E' ahi que estão os aparelhos de manobra.

O conductor regula, na almofada, a inflammção e a combustão.

Tem freio de encosto e freio de laminas que actuam nos cubos.

E' do systema Jenatzy. Tem duas baterias de accumuladores: uma sobre o jogo deanteiro e outro sobre o trazeiro.

O motor é em serie, bipolar, com o induzido em tambor, e actua na arvore differencial que, por cadeias e carretes, anima as rodas posteriores.



Cupé electrico — «Jenatzg»

A velocidade póde variar-se agrupando em quantidade ou em tensão as duas baterias, que são de 44 elementos B₂₁ cada uma; intercalando resistencias variaveis no circuito; ou interpondo na transmissão engrenagens reductoras.

Pela combinação d'estes meios electricos e mechanicos chega se a uma escala muito variada de andamentos.

Póde, com uma manobra simples, intercalar-se o motor no circuito, ou interpor-se resistencias, ou produzir o recuo.

Junto ao conductor ou cocheiro, vae o combinador; á esquerda a alavanca para a mudança de velocidade pelo systema mechanico; á direita a alavanca de direcção, cana do leme; proximo dos seus pés o pedal do freio de laminas montado na arvore differencial.

O freio sobre os pneus move-se por meio d'uma manivella.

Guia da viagem a Paris

IV o ultimo

De Tours a Paris

No artigo anterior conduzi o viajante até *Tours*; mas é preciso explicar que os que vão directamente a Paris não entram n'essa cidade nem o comboio n'ella pára.

Em *St. Pierre des Corps* destaca-se uma linha que vae a *Tours* tal qual como da nossa Coimbra-Bifurcação sae o ramal que vae a Coimbra-Caes das Ameias ou Coimbra-central.

Partiremos, portanto, hoje de

St. Pierre des Corps, que é na linha geral, e se o passageiro que lê estes artigos, se algum os lê, vae no comboio expresso ordinario, nada verá porque passa ali á noite, á 1 h. e 26 m.; só se fôr no *sud-express* ou em algum dos numerosos expressos e rapidos que a companhia d'Orleans tem em serviço, poderá ver o caminho que percorre.

Indo no *sud-express* é n'este ponto que principia o jantar a ser servido.

A linha segue o valle do Loire.

A pouca distancia a linha recebe á direita o entroncamento da que vem de *Vierzon*, e que é muito importante, não só porque liga as duas linhas que a companhia tem de Paris para o sul, uma por *Orleans*, *Chateauroux* e *Limoges*, outra por *Vendôme*, *Tours*, *Angoulême*, como por ligar toda a rede central com a grande linha de *Nantes*, *Saint Nazaire* e todo esse delicioso enfiamento de praias de banhos da Bretanha e de villas e palacios das margens do Loire.

Ao lado da linha veem-se pequenas habitações abertas na montanha, como temos já descripto em Cubo, Hespanha, e em Granada. Depois passamos o Loire pela grande ponte de Vouvray, de 12 arcos, de sobre a qual o panorama das duas margens é delicioso.

As estações seguintes não teem interesse e a linha tambem não o tem. Campos de ambos os lados, cultivados como em toda a parte, e semeados de casinhas como em toda a parte tambem, excepto no nosso Alemtejo; uma bella floresta, e depois a mais importante povoação (onde, todavia, o comboio não pára) é

Amboise, cidade de 5.000 habitantes, pittorescamente construida na margem esquerda do Loire e dominada a pico pelo seu castello, que se impõe pelas suas altas muralhas e enormes torres redondas.

Seguem-se quatro estações sem importancia, para o viajante que vae a Paris, e tendo admirado o magnifico panorama que se desenrola á nossa vista paramos, se vamos no ordinario, em

Blois, onde a estação é junto á cidade, que nos fica á direita.

As ruas que o viajante, mesmo da carruagem vê, partirem da estação, são, para a esquerda, a Avenida de Médicis, para a direita a de Victor Hugo que vae á praça do mesmo nome. O bello castello que se avista

no alto, é um dos mais notaveis da França, não só pela sua architectura, como pelos factos historicos que alli se deram, taes como o nascimento de Luiz XII, a morte d'Anna da Bretanha, os Estados Geraes, o assassinio do duque de Guise por Henrique III, a morte de Catharina de Médicis, etc.

Nova série de percurso sem coisa notavel, passando-se as estações de

Menars, (castello notavel do seculo passado);

Suèvres, sem valor;

Mer (torre gothica do sec. XV); um viaducto de 12 arcos e passamos em

Beaugency, curiosa cidadezinha dos romanos, cheia de monumentos historicos do sec. XV.

Então passamos o imponente viaducto do *Trois-Mauves*, com 25 arcos, não nos detemos em

Meung, villa na margem d'aquelle ribeiro, mais duas estações sem valor e eis-nos em

Les Aubrais bifurcação para a linha que vae á cidade d'Orleans e onde portanto param todos os comboios. O mesmo caso que se dá com *Tours*, como acima indicamos.

Orleans sendo a cidade importante (66.000 h.) mais proxima de Paris, póde servir agora para ponto de alojamento a quem tenha de chegar de noute á grande cidade e não tenha previamente assegurado hotel. Fica em *Orleans*, e na manhã seguinte vae para Paris.

E' uma grande cidade aquella, bem construida na margem do Loire, rodeada de largas avenidas, e notavel pelos seus factos historicos dos quaes o mais celebre foi o cerco dos inglezes, em 1429 e a sua libertação por Joanna d'Arc.

Por isso o culto d'este grande vulto da historia franceza é, em Orleans, uma religião. Em 8 de maio realisa-se alli em sua honra o mais notavel cortejo que se faz em França.

Do comboio mal se avista a cidade, que fica a 2 kilometros.

Em seguida entramos n'um percurso de 65 kilometros em que a via segue por uma immensa planicie lisa, sem arvores, sem rios, quasi sem casas, cultivada de cereaes formando como que um enorme tapete de relva para passeio de gigantes.

Etampes—onde se liga um ramal que estabelece a correspondencia entre a linha d'Orleans e a de Vendôme é uma pequena villa pittoresca e com alguns monumentos historicos.

Vem depois

Brétigny—bifurcação das duas linhas acima citadas e depois

Saint Michel.—As grandes officinas da companhia do caminho de ferro.

Le Perray.—A' esquerda o asylo d'alienados de *Vancluse*. Depois uma ponte sobre o Orge, um viaducto sobre o Yvette e descendo o valle do Orge cruzamos a linha de grande cintura e chegamos a

Juvisy estação de ligação para a linha de cintura, como a Braço de Prata de Paris.

Foi alli que, no anno passado, se deu um choque de comboios, muito falado então por ter feito bastantes victimas.

Depois atravessa-se de novo o Orge na sua embocadura com a Sena cuja margem esquerda tomamos para a **entrada em Paris**.

Aos que o fazem pela primeira vez — e a esses mais se destinam estes apontamentos — temos que dar algumas indicações praticas, unico fim d'estes artigos.

Nada de precipitações á chegada, que só produzem

confusões, perdas de volumes que vão na carruagem, e outros inconvenientes.

Não entregar os volumes de mão senão aos carregadores da companhia devidamente uniformizados, e vêr bem o numero que tem, n'uma placa, no braço, no bonet ou na blusa, aquelle a quem se confia esse trabalho, e ao qual se dá regularmente de gratificação 25 centimos por volume.

Elles perguntam se o passageiro quer carruagem e conduzem os volumes até lá ou até fóra de portas se o passageiro vae a pé.

Se este não tem ainda alojamento seguro em Paris convem-lhe mais desembaraçar-se dos volumes de mão deixando-os na «Consigne» deposito em que lhe entregam, em troca d'elles, uma pequena senha que é preciso guardar bem para os reclamar mais tarde, porque é documento ao portador.

Se, pelo contrario, quer sahir, tem que deixar verificar os volumes, como em Lisboa e Porto, pela alfandega (empregados de calça branca e casaco verde) sendo sujeitos aos direitos de consumo as bebidas e comestiveis.

Feita esta verificação toma-se um trem dos que estão no atrio da estação, ou omnibus de familia, se o grupo é numeroso.

A tarifa dos trens é para 2 pessoas (ou mesmo 3) 1,50 fr. a corrida; 2 frs. a hora (das 6 da manhã á meia noite).

Tendo que procurar hotel convem tomar o trem á hora.

Os omnibus pequenos da companhia d'Orleans, que levam directamente da estação ao domicilio que se indica, custam para um ou dois passageiros com bagagem até 100 kilos, 3 francos; para tres, 3,75; para quatro, 4,50 e cada um mais 50 centimos.

Pelos omnibus de 18 logares pagam-se 8 francos qualquer que seja o numero de logares occupados, e póde-se levar até 300 kilos de bagagem.

E' obrigatorio o *pourboir* ao cocheiro, regulando por 10 por cento com o minimo de 25 centimos.

Já se vê que é de toda a conveniencia — indispensavel mesmo na actual conjunctura, que o viajante tenha já á sua chegada quarto certo em Paris.

Se chega de manhã aproveite o tempo entre a chegada e o almoço para descanso, lavagens, substituição do fato e outros arranjos. Não se importe de perder aquelle pedaço de tempo, que a entrada em Paris de manhã não offerece impressão agradável a quem lá vae pela primeira vez. Depois de alguns dias de estada verá a Paris matutina e far-lhe-ha melhor impressão.

Quanto a alojamento em Paris reportamos o leitor para a noticia que publicamos n'este numero a este respeito.

Para guia de Paris recommendamos os da casa Hachette, e melhor é tel-o já lido antes de chegar á grande cidade.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

Palacio de engenharia civil e dos meios de transporte

A classe 28 occupa o primeiro pavimento d'este sumptuoso edificio. Não está ainda alli tudo da maneira mais propria para poder ser bem observado, mas muito ha já que vêr e estudar. Enumeremos.

A administração dos *chemins de fer de l'Etat* expõe um plano da estação de *Saintes*, comapparehos telegraphicos e um registador automatico do movimento dos comboios.

A companhia de *l'Ouest* mostra desenhos de carrua-

gens de 1.^a e 2.^a classes com intercommunição e uma carruagem de 2.^a classe com plataforma, machinas *compound* de 4 cylindros para comboios rapidos e comboios pesados, uma machina tender com armão, uma ponte girante de 17 metros, um posto electro-mecanico, um modelo de apparelho de manobra electrica de signal e de agulha, e um avisador de comboios para via simples.

A companhia do *Nord* apresenta um modelo de estação de via simples, munida de todos os apparelhos para encravamento de agulhas.

A companhia de *Orléans* mandou um desenho de carruagem de 3.^a classe com 9 compartimentos e 90 logares, uma locomotora de grande velocidade com 4 rodas conjugadas de 1,8 metro de diametro, e uma locomotora electrica *compound* de grande velocidade.

A companhia *P. L. M.* enviou o desenho de locomotoras *compound* de 4 cylindros para comboios de passageiros e comboios rapidos, um modelo em relevo d'uma linha munida do *block* automatico de Hall, cinco motores pneumaticos para a manobra de todos os apparelhos de movimento e regulção da velocidade dos vehiculos, um *chrono-tachymetro* aperfeçoado, e diversas aguarellas com vistas de Marselha, Lião, Genebra, Cannes, Napoles, Veneza, etc.

A companhia de *l'Est* dá a rotunda de *Chalons-sur-Marne* executada em 1892 para 32 machinas, a qual tem o diametro de 72 metros, uma ponte girante de 17 metros, e o desenho do *block-system*.

A companhia do *Midi* mostra-nos a estação de *Bordeus*, que tem 300 metros de comprimento por 56 de largura e 26 de altura, a fonte electrica para transporte de energia e para illuminação.

A companhia do *Sud de la France* expõe a linha de *Voirou* a *St. Béron*, os caminhos de ferro departamentais *Finisterre*, as linhas da *Brest*, de *Landerman* e de *Douarnenez*.

Figuram tambem alli: os cimentos de *Port de France* em *Grenoble* com diversas applicações, os de *Pavin de Lafarge* em *Viviers* applicados nas casas gigantes de *Chicago*, os de *Coignet*, os de *Dumesnil*.

Ha ainda exposições diversas, como a de *M. L. Chagnaud* que apresenta um escudo e a sua applicação aos tunneis sob a via publica; os freios de *Lybkowski*, etc.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Calculo portatil, por Magalhães Peixoto.— Publicou-se a segunda edição d'este excellente livrinho destinado a andar no bolso dos que se interessam em operações de cambio para o que contem uma tabella do preço da libra desde a taxa de 4 até a de 40, ³¹/₃₂ divisores fixos para as fracções, formulas completas de seguros maritimos, juros, descontos, juros compostos e outros assumptos de interesse immediato para o bolsista.

E' um livrinho d'uma grande utilidade pratica.

Agradecemos a offerta.

A venda faz-se no escriptorio do auctor, Arco do Bandeira 62 e em todas as livrarias.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convocados os srs. accionistas d'esta companhia, possuidores de vinte ou mais acções (artigo 29.º)

dos estatutos), e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13.º dos mesmos estatutos, para a assembleia geral ordinaria (artigo 37.º do estatuto), que deverá ter lugar na cidade do Porto, no dia 23 do proximo mez de julho, ao meio dia, rua das Taipas, n.º 70.

O deposito das acções ao portador, a que se refere o artigo 13.º, póde effectuar-se:

No Porto, no banco alliança;

Em Lisboa, nos escriptorios dos correspondentes do mesmo banco;

Em Madrid, no crédito lyonnais; e

Em Paris, no crédito lyonnais.

Porto, 30 de junho de 1900.—Por auctorisação do conselho, o administrador secretario, Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juillet 1900

A coté du céleste Empire actuellement, dont les nouvelles sont plus ou moins embrouillées à venir tourmenter l'activité habituelle du marché—car la question du Transvaal paraît reléguée, en ce moment du moins, aux calendes grecques—le vrai motif qui a pesé surtout sur notre place est la conséquence produite par la panique de l'autre coté du Rhin, dont le contre-coup s'est fait sentir, la solidarité des marchés financiers existant de fait.

La liquidation de fin Juin ne s'est pas effectuée dans des conditions aussi faciles qu'on aurait pu l'espérer: on a profité, un peu, de la crise pour forcer certains spéculateurs à alléger leurs positions, crédits douteux, et l'argent tout en étant abondant, s'est montré difficile.

Les derniers dépêches d'Extrême-Orient étant plus favorables et les grosses disponibilités provenant des coupons de Juillet vont, espérons-le, maintenant, intervenir et faire sentir leur influence: en tous cas on ne peut rien qu'un certain nombre de valeurs soient revenues à des cours qui les rendent intéressantes à l'épargne.

Nos Rentes ont souffert dans une large mesure des mauvaises dispositions, générales les ventes au comptant ayant été assez nombreuses.

L'Exterieur Espagnole amputée de son coupon trimestriel de 1 fr. se maintient à 71,50 fr.

Le Portugais 3 % fait preuve d'une fermeté relative. L'obligation Tabacs 4 1/2 s'inscrit à 497 fr. Voici le tableau des ventes effectuées par cette Compagnie depuis le commencement du neuvième exercice (1.º avril 1900 au 31 mars 1901):

	Kilog.	Réis
Total des ventes au 30 juin 1900.....	538.462	2.146:613.282
Période correspondante du précédent exercice	551.547	2.192:815.333
Différence en moins pour l'exercice 1900-1901.....	13.085	46:302.051

Le Conseil d'administration vient de décider de proposer à l'assemblée générale des actionnaires, convoquée pour le 31 juillet de fixer le dividende de l'exercice 1899 à 15 % du capital, contre 12 1/2 % distribués pour l'exercice précédent.

Les fonds Argentins et Brésiliens restent immobiles. En ce qui concerne ces derniers il faut noter la rapide et considérable amélioration du change qui est remonté à 14 1/2 pence.

Dans la tourmente les actions de nos grandes compagnies de chemins de fer n'ont pas été très éprouvées et les recettes continuent à être des plus satisfaisantes par suite de l'influence du mouvement exceptionnel de voyageurs déterminé par l'exposition.

Le Lyon cote 1.820 fr., le Nord 2.330 fr., le Midi 1.320 fr., l'Orléans 1.735 fr., l'Ouest 1.075 fr. et l'Est 1.100 fr.

Marché des chemins Espagnols toujours lourd: cette situation n'est que la conséquence de la situation: les recettes vont chaque semaine en augmentant, et on peut espérer dans un assez bref délai une amélioration du change qui est à 301 environ à Madrid.

Les Nord-Espagne valent 200 fr. les Andalous 287 fr. les Cacérés 40 et le Saragosse 280 fr.

On annonce que la Compagnie des chemins Autrichiens reprendra prochainement les négociations avec le gouvernement au sujet de l'emprunt dit d'investissement, au montant de 20 millions de couronnes, dont 10 millions pour l'augmentation du matériel roulant et 15 millions de couronnes pour constructions nouvelles.

Les obligations des Portugais finissent, ex-coupon, la privilégiée de premier rang à 298 fr. et la 4 % à 405 fr. la 3 % à revenu variable fait 88,50 fr. et la 4 % 104.

Les Wagons-Lits clôturent en baisse sensible à 560 fr. coupon de 25 fr. détaché.

En Valeurs Industrielles la situation ne s'est guère modifiée depuis notre dernière revue, et nous avons encore à enregistrer une nouvelle baisse, à peu d'exception près. Il est probable, néanmoins, que nous touchons au saut de la faiblesse.

Le Suez se négocie à 3.472 fr. On espère que la guerre de Chi-

ne réparerait en partie les dommages que le transit a subis depuis octobre dernier.

Dans le marché des Mines d'Or, et pour le même motif énoncé plus haut, les affaires dans ce groupe sont des plus restreintes et les mouvements des cours en réaction; ce compartiment ne pouvait guère faire exception à la règle générale, car les espérances d'une paix prochaine se sont évanouies et la spéculation favorite de ces titres a fini par prendre le parti, quant à présent de s'en désintéresser.

J. L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1900.

O caso emocionante dos ultimos dias na rua dos Capellistas foi o cambio do Brazil.

Uma alta brusca de mais de um ponto n'um dia, baixas também violentas, novas altas — não se póde melhor caracterisar a incerteza e justificar a crença de que uma grande lucta se fez entre baixistas e altistas permitindo enormes lucros a uns e grandes prejuizos consequentes a outros.

Não queremos dizer que á especulação se deve a melhora cambial que se manifestou nas relações da grande republica sul-americana com as praças da Europa. Ella mais que se justifica na situação financeira promettedora de prosperidades do thesouro brasileiro.

As negociações realizadas pelo illustre presidente Campos Salles, a reorganisação da fazenda publica em bases de solidez e moralidade, a economia em todas as despesas, o gradual desenvolvimento da producção mesmo fabril, haviam de produzir os seus effeitos.

O papel moeda em circulação que ainda ha dois annos se elevava a 788 365 contos achava-se em fim d'abril passado reduzido a 714.699 contos, isto é, quasi 10 p. c. a menos, tendo-se como certo que a amortisação d'este anno será muito maior visto os recursos previstos na lei e a modificação da percentagem do ouro nos direitos das alfandegas que, como dissémos ha 15 dias passou de 15 para 25 p. c.

A alta, pois é justificada e também as tentativas de baixa se explicam pelos prejuizos enormes que aquella originou, na sua brusca manifestação, aos que lá negociam com o interior e são altamente feridos desde que o producto que compraram a preço alto, contando com a baixa cambial, lhes dá, na sua venda, muito menos ouro.

Para se fazer idéia rapida basta comparar que ao cambio de 10 7/8 a que se cotavam os 1.000 réis fracos no dia 30 de junho a libra estava a 22.5069 réis emquanto que ao de 14 1/4 que attingiu ha dias ella não vale mais do que 16.842 ou 5.227 réis de diferença para menos e hoje.

Os que, porém, estão de cá e teem que mandar vir dinheiro, se perdem lá por um lado lucram aqui por outro porque o premio do ouro entre nós mesmo muito melhorado, não baixou, nem baixará em proporção á melhora da divisa Rio-Londres.

Isto tudo tem feito com que seja enorme a somma de papel cambial mandada vir do Brazil nas ultimas semanas o que deve ter uma também enorme influencia, benefica na nossa situação.

Por isso o mercado tem tido farto abastecimento de cambiais, os descontos teem estado faceis e o concurso para compra de libras pela Junta do Credito Publico teve hoje offertas de 36.000 lb., sendo tomadas as 12.000 pedidas, á casa Pinto Leite a 6 1/2 150.

O mercado apresentou regular movimento. As inscripções tiveram muita procura, havendo pouco papel á venda e fechando com compradores. Os outros valores do estado, egualmente muito procurados.

Acções do Banco de Portugal com bastantes transacções, fechando sem papel. As do Commercial e Lisboa & Açores sem movimento. As do Ultramarino fecharam um pouco fracas, sendo provavel que, com a constituição da Companhia do Cazengo, alcancem melhor posição.

As dos Tabacos permaneceram pouco movimentadas.

Ultima hora: Acaba de nos constar que, segundo telegramma recebido por uma casa de Lisboa, o cambio Rio ficou hontem em Londres a 13 1/8.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	39 1/4	39 1/8	Desconto no Ban-
" cheque...	38 15/16	38 7/8	co de Portugal.
Paris 90 d/v.....	728	732	No mercado
" cheque.....	735	738	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	297	299	res
" cheque....	302	303	Cambio do Brazil
Francfort 90 d/v...	297 1/2	299 1/2	Premio da libra..
" cheque ..	302 1/2	303 1/2	a
Madrid cheque ...	965	975	1.5650

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		JULHO													
		2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa: Inscrições de assent.		34,80	-	35	35	-	35,60	-	35,70	-	35,85	36,10	40	-	-
" coupon		34,80	34,85	34,90	34,95	35,05	35,50	35,55	35,65	35,65	35,68	36	36	-	-
Obrig. 4 0/0 1888		17,800	17,750	17,550	-	-	17,600	17,700	-	-	17,800	17,800	17,850	-	-
" 4 0/0 1890 assent.		-	-	-	-	-	43,200	-	43,500	-	-	44,000	44,000	-	-
" 4 0/0 1890 coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.		-	49,300	-	-	49,600	49,600	-	49,900	50,000	-	50,300	50,600	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int. ...		49,500	49,400	-	-	-	-	49,600	-	50,000	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 externo.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal.		142 000	138 500	-	141 500	138 500	138 500	141 500	138 800	138 800	-	-	139 500	-	-
" " Commercial		-	-	121 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino.		-	-	-	124 000	123 600	123 500	122 100	122 200	122 600	-	123 500	123 500	-	-
" " Lisboa & Açores ..		-	117 000	-	119 000	117 000	117 000	117 000	-	-	-	117 000	117 000	-	-
" Tabacos coupon ...		-	128 000	127 800	129 000	129 500	129 000	129 000	129 000	129 000	-	-	-	-	-
" Comp.ª Real.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0		-	95 000	95 000	-	95 000	-	-	92 600	95 000	-	-	-	-	-
" " 5 0/0		89 700	90 000	91 900	90 000	90 200	90 200	-	90 200	90 200	90 200	90 200	90 200	-	-
" C.ª Real 3 0/0 1.º grau		-	75 200	-	-	-	74 000	74 000	74 000	-	-	-	-	-	-
" " 3 0/0 2.º grau		-	-	-	22 300	-	-	-	-	-	-	21 950	-	-	-
" C.ª Nacional.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa		-	-	-	74 000	-	73 500	73 500	73 400	73 400	73 400	73 500	73 700	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.		24,25	23,90	23,85	22,65	22,80	22,70	23,05	22,90	23,20	23	-	-	-	-
Ações Comp.ª Real.		-	-	-	-	-	69,50	-	70	72	71	-	-	-	-
" Madrid Cáceres.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha.		200	203	201	196	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza.		290	290,50	290	280	278	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.		294	296	292	288	287	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau		304	305	304	297	296	297	299,50	300	301	303	-	-	-	-
" " 2.º grau		88	88	88,50	88,50	88,50	88,50	89	90	91	90	-	-	-	-
" C.ª Beira Alta.		76	74	73,50	-	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Cáceres.		97	97	99,50	-	-	99	96,75	97	97	-	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..		307	305,50	305	-	307	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.		23,50	23,50	23	22,50	22,50	-	22,75	23	23	23	23	-	-	-
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	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.		-	-	-	50,50	-	-	58	58,25	58,50	58,50	58,50	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.		60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	-	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	18 24 Jun.	693	Réis 85.879.000	Réis 123.923	693	Réis 75.258.642	Réis 108.598	Réis 1.761.539.000	Réis 1.760.145.356	Réis 1.393.644	-
	25 1 Jul.	"	86.400.000	124.675	"	75.912.626	109.542	1.847.939.000	1.836.057.982	11.881.018	-
	18 24 Jun.	380	10.299.000	26.918	380	8.709.358	22.919	207.417.000	208.692.644	-	1.275.644
	25 1 Jul.	"	10.442.000	27.478	"	8.942.626	23.454	217.859.000	217.605.018	253.982	-
	11 17 Jun.	482	17.917.390	37.173	475	18.995.940	39.991	399.477.308	401.922.547	-	2.445.239
	30 6 Mai.	353	22.584.035	63.977	353	22.044.614	62.449	363.989.597	363.320.574	669.023	-
	28 3 Jun.	253	8.397.978	33.193	253	6.485.199	25.633	133.346.625	121.399.243	11.947.382	-
	4 10 "	"	5.508.075	21.771	"	4.547.045	17.972	138.854.700	125.946.288	12.908.412	-
	11 17 "	"	5.144.492	20.333	"	4.894.506	19.345	143.999.192	130.840.794	13.158.398	-
	21 27 Mai.	105	1.322.664	12.596	105	1.215.485	11.576	30.417.703	30.141.396	276.307	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.	28 3 Jun.	"	1.881.411	17.918	"	1.413.734	13.464	32.299.114	31.555.130	743.984	-
	4 10 "	"	1.504.051	14.324	"	1.354.734	12.902	33.803.165	32.909.864	893.301	-
	4 10 "	34	2.027.530	59.633	34	2.060.850	60.613	33.972.126	35.464.915	-	1.492.789
	11 17 "	"	1.799.635	52.930	"	2.039.230	59.977	35.771.761	37.504.145	-	1.732.384
	18 24 "	"	2.165.435	63.689	"	2.354.115	69.238	37.937.196	39.858.260	-	1.921.064
	1 15 Ab.	64	3.582.747	55.980	64	3.499.315	54.676	22.740.603	23.139.044	-	398.441
	10 16 Jun.	3656 Ps.	1.841.703	503.3656	Ps.	1.858.667	508	Ps. 42.176.468	Ps. 41.920.853	Ps. 255.615	-
	17 23 "	"	1.887.615	516	"	1.931.746	528	44.064.084	43.852.600	211.484	-
	11 17 Jun.	3650	1.689.232	462.3650	1.622.530	444	41.257.298	40.664.588	592.710	-	
	18 24 "	"	1.757.605	481	"	1.888.009	517	43.014.903	42.552.598	462.305	-
Alicante	25 1 Jul.	"	1.767.488	484	"	1.900.025	520	44.782.392	44.452.623	329.769	-
	4 10 Jun.	1067	336.046	314.1067	313.955	293	8.563.273	7.973.125	590.148	-	
	11 17 "	"	358.131	335	"	335.679	314	8.921.408	8.308.804	612.604	-
	18 24 "	"	326.163	305	"	343.579	322	9.247.571	8.652.384	595.187	-
	18 24 "	429	80.565	187.429	87.438	203	1.838.902	1.783.327	55.575	-	
	18 24 Jun.	180	23.073	128.180	24.452	135	826.776	708.209	118.567	-	
	25 1 Jul.	"	27.293	151	"	29.432	163	854.069	970.496	116.427	-
	18 24 Jun.	180	23.073	128.180	24.452	135	826.776	708.209	118.567	-	
	25 1 Jul.	"	27.293	151	"	29.432	163	854.069	970.496	116.427	-
	18 24 Jun.	180	23.073	128.180	24.452	135	826.776	708.209	118.567	-	
25 1 Jul.	"	27.293	151	"	29.432	163	854.069	970.496	116.427	-	

LINHAS PORTUGUEZAS

Sul e Sueste—Durante a ausencia do sr. conselheiro Pedro Ignacio Lopes ficou dirigindo a exploração e construção d'aquella rede o sr. engenheiro Perfeito de Magalhães, director adjunto.

O sr. Pedro Lopes foi a França fazer uma dolorosa e difficil operação que desejamos intimamente seja coroada do melhor resultado para aquelle nosso velho amigo que tanto apreciamos.

Pungue.—Por telegramma recebido no dia 10 sabe-se que o primeiro comboio da via larga, substituição da antiga via estreita tinha chegado á Beira.

Mormugão.—O rendimento d'esta linha continua decrescendo. Desde o principio do anno até 16 de junho foi de 139.379 rupias ou menos 158.577 do que em 1899.

A comissão encarregada de dar parecer sobre as questões d'esta linha reuniu no dia 10, começando a tratar do assumpto de tarifas que ficou pendente para a proxima sessão.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi auctorizada a concessão por 99 annos para a construção e exploração, sem subvenção do Estado, d'uma linha ferrea de via estreita entre Oviedo e a linha de *Ujo a Trubio*. A bitola será de 1^m,0.

Foi tambem auctorizada a concessão de uma linha de via estreita de *Orense* á fronteira portugueza passando por *Barbadenes, Cela nova, Allariz, Sandianes, Guinzo de Limia, Trasmiras, Coaledro, Illariz, Villaça e Verin*.

Foi igualmente auctorizada a concessão d'uma linha com a bitola de 1^m,5 entre as vizinhanças da estação de *Sotondrio* na linha de *Saura a Labiana* e o valle hulfifero de *Santa Barbara*.

Foi auctorizado o principal contracto de expropriação de terrenos necessarios para a construção da linha de *Moreda a Granada*.

Foi auctorizada a concessão d'uma via ferrea de via estreita entre *Puerto Nuevo* na provincia de *Lugo* e uma ponte de carga no *Puerto Estucho* ao norte de *Ribadeo*.

França

As receitas das linhas do *Nord* augmentaram muito.

Em 1899 transportaram-se n'esta rede 73.672.010 passageiros sendo 59.318.088 em 3.^a classe, ou mais 3.877.003 do que em 1898.

As receitas, deduzido o imposto, foram de 71.169.721 francos ou mais 1.707.043 do que no anno anterior.

A grande velocidade deu 18 875.240 francos ou mais 1.006.797 do que em 1898, e a pequena velocidade 130.194.812 francos, mais 6.765.939 do que em 1898.

As receitas totaes foram de 219.876.617 frs.

O percurso dos comboios ascendeu a 56.466.001 kil.

O augmento de tonelagem foi de 1.762.000 toneladas.

As despesas subiram tambem attingindo a cifra de francos 116 496.628 ou mais 4.930.837 fr. do que em 1898.

O coefficiente de exploração ficou em 50,76.

Inglaterra

No Reino Unido havia em 1899 39 empresas explorando trem-vias em 242 kilometros, com tracção animal.

113 com 1.141 kilometros de tracção a vapor.

4, com 75 kim. de tracção funicular.

13, com 348 kim. de tracção electrica.

Dinamarca

As linhas dinamarquezas, que ate 1894 eram exclusivamente do estado, tinham em 1890 a extensão de 2.009 kilometros e em fins de 1898, 2.512

São do estado 1.739 kilometros.

As restantes pertencem ás communas que as constroem pagando metade das despesas, e sendo a outra metade paga pelo estado, o qual tem o direito de as resgatar, e o de ser reembolsado do seu despendio.

Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES:

O vosso conselho fiscal verificou o balanço e as contas do exercicio de 1899. Como anteriormente a vossa companhia adoptou, para a comparação dos réis com francos, a taxa do par de 180 réis por franco.

As receitas brutas da exploração, feita a deducção das taxas e do imposto sobre os transportes elevaram-se a réis..... 333:133\$933

Os gastos de exploração, comprehendendo as despesas de renovação da via foram de réis... 175:779\$664

O excesso das receitas da exploração é de réis... 157:554\$269

apresentando sobre o exercicio precedente um importante augmento de réis..... 22:069\$768

O vosso conselho de administração no seu relatório dá todas as explicações necessarias respeitante ao trafego das linhas:

Os productos liquidados da exploração, réis..... 157:354\$269

augmentados com os juros sobre depositos de fundos, réis..... 477\$775

e com o saldo do exercicio de 1898 réis..... 52:142\$373

dando em total, réis..... 209:974\$417

permittiram pagar aos obrigacionistas:

1.^o Em 30 de junho de 1899, uma nova prestação de 1 franco sobre o coupon n.^o 20, réis..... 21:801\$060

2.^o Em 31 de dezembro seguinte, o saldo de 2,65 francos sobre o coupon acima, réis..... 57:772\$809

Seja, durante o exercicio... 79:573\$869

Além d'isso foi retirado:

1.^o Para impostos de sello de transmissão e de rendimento e despesas relativas ás obrigações réis..... 8:986\$981

Total..... 88:560\$850

Mas o cambio médio do anno, foi de 771 réis por 3 frs. o que dá um perda de 42 ³/₄ % sobre o pagamento do coupon e das despesas pagaveis em França de onde resulta:

2.^o Para differença de cambio nos ditos pagamentos, r is..... 57:586\$885

3.^o Para premio annual attribuido á conta de «Fundos de seguro», réis..... 317\$700

4.^o Para despesas de primeiro estabelecimento... 21:585\$862

Total..... 149:051\$297

Fica, pois, disponivel em 31 de dezembro de 1899 sobre a somma supra, réis..... 209:974\$417

Depois de deduzido, réis..... 149:051\$297

Um saldo de réis... 60:923\$120

Sobre este saldo disponivel o conselho de administração retém, como nos demais annos, a titulo de fundos de reserva e para occorrer a todas as eventualidades da exploração, réis.... 24:300\$000

O excesso seja, réis..... 36:623\$120

juntar-se-ha aos resultados do primeiro semestre do anno de 1900.

Mas em 31 de dezembro o cambio era de 787 réis por tres francos, e o saldo realmente disponivel em Portugal nãs representava em França senão 232.235,52 francos.

A somma de 57:586\$885 réis indicada acima representa ao par um total de 319.927,15 francos, permittiria, se o cambio estivesse ao par, de distribuir aos obrigacionistas 6,15 francos em lugar de 3,65 francos.

Comparando-o com o exercicio precedente, o balanço apresenta as modificações seguintes:

Activo

Primeiro estabelecimento, 11.821:868\$179 réis.

O augmento é de 2:585\$862 réis correspondendo ás despesas feitas com a installação de freios automaticos em machinas e wagons, e com a construção d'uma cobertura na parte do caes de Pampilhosa, destinada ao serviço de bagagens.

Subsidio do Estado, 25:030\$726 réis, sem alteração.

Caixas e bancos, 45:881\$840 réis.

Esta somma decompõe-se como segue:

Em Paris ao credito da C. ^a em casa dos seus banqueiros, frs.....	18.717,80
representando ao cambio de 31 de dezembro de 1899 (787 réis por 3 francos).	4:910\$302
que calculados ao par vallem	27.279,45
Em Portugal, em caixa ou em deposito em casa dos seus banqueiros, réis...	40:971\$538
valendo, ao cambio de 31 de dezembro de 1899 (787 réis por 3 francos).	156.181,22
mas representando ao par.	227.619,66
Totales.....	45:881\$840 254.890,11 174.899,02

Abastecimentos nos armazens e nas officinas: 82:747\$064 réis ou um augmento de 14:082\$245 réis.

O augmento resulta dos combustiveis cujo abastecimento é superior ao do anno de 1898.

Contas correntes devedoras, réis.....	35:574\$168
Em 31 de dezembro de 1898 elevaram-se a réis...	34:980\$916
Um augmento de, réis.....	593\$252

Este augmento provém da conta corrente com a companhia nacional.

Contas de devedores á ordem, réis	75:222\$517
Em 31 de dezembro de 1898, elevaram-se a réis...	50:494\$053
Um augmento de, réis.....	24:728\$464

O augmento é quasi que exclusivamente sobre o total da conta de deposito no Comptoir National d'Escompte para o pagamento dos coupons de obrigações, tendo a prestação posta em pagamento no fim do anno de 1899 sido de 2,65 frs.

Nenhuma somma foi restituída sobre o credito Paulo Martins. Direitos fiscaes sobre as acções em França, 2:351\$538 réis, ou um augmento sobre 1898 de 40 francos que representam o total dos direitos pagos durante o exercicio.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidados para o pagamento dos coupons de obrigações, 3.610:524\$468 réis.

Em augmento sobre 1898 de 226:961\$329 réis representando a differença entre o total dos dois coupons de obrigações vencidas durante o anno e os productos liquidados da exploração, mais as differenças de cambio e outras despesas respeitantes ás obrigações.

Passivo

Capital 1.800:000\$000 réis.
Obrigações 5.450:265\$000 réis.
Subsidios do Estado 4.650:764\$220 réis.
Estas contas não apresentam nenhuma alteração.
Imposto sobre o trafego 3:649\$656 réis.
Sabeis que este imposto é recebido por conta do Thesouro.
Fundos de seguro 4:361\$995 réis.
Um augmento, como sempre, de 317\$700 réis sobre o anno anterior.

Contas correntes e contas d'ordem crédoras total 258:377\$250 réis.

Elevavam se em 31 de dezembro de 1898 a 228:611\$386 réis; augmento, 29:765\$864 de réis.

Esta differença provém principalmente da conta «coupon n.º 20» que se apresenta este anno com um saldo disponivel mais elevado que em 1898, em virtude de ter sido posto a pagamento em 31 de dezembro de 1899 o saldo de 2,65 frs. resto devido sobre este coupon.

Coupons de obrigações 3.531\$379 réis.
Em augmento do valor dos coupons n.ºs 41 e 42 diminuida do total das prestações e do saldo, pago sobre o coupon n.º 20.

Não temos a fazer observação sobre o balanço e contas que vos são apresentadas pelo vosso conselho de administração, e propomos, senhores, que o aproveis tal como vos é apresentado

O Conselho Fiscal

Resoluções

1.ª A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer emitido pelo Conselho Fiscal, approva o relatorio, o balanço e as contas do exercicio de 1899 (21.º exercicio) taes como lhe são apresentados pelo conselho de administração.

2.ª A assembléa geral reelege como administradores os srs. Durangel, Jules Boittelle e Conde de Ficalho.

3.ª A assembléa geral, em conformidade com o artigo 38.º dos estatutos, nomeia membros effectivos do Conselho Fiscal para o exercicio de 1900 os srs. Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi, Marcel François. E membros supplentes os srs. Paul Guillemant e Henri Da.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Receita por kilometro-trem e por kilometro-via.—A receita por kilometro trem (receita fóra do trafego e garantia de juro não comprehendida, foi :

Annos	Receita bruta	Receita liquida
1897.....	15065 réis (5,91 francos) (a)	576 réis (3,20 francos) (a)
1898.....	5974 " (5,41 ") (a)	527 " (2,91 ") (a)
1899.....	5936 " (5,20 ") (a)	519 " (2,88 ") (a)

Por kilometro-via foi :

Annos	Receita bruta	Receita liquida
1897.....	3:522\$844 réis (10:571 francos) (a)	1:919\$224 réis (10:662 francos) (a)
1898.....	3:841\$620 " (21:342 ") (a)	2:079\$052 " (11:550 ") (a)
1899.....	4:107\$006 " (22:817 ") (a)	2:276\$593 " (12:647 ") (a)

O augmento do numero de comboios teve por consequencia, em 1899, como em 1898, a diminuição que era de prevêr, da receita por comboio, augmentando a receita total, fim que se tinha em vista.

Efeitos do cambio.—Os numeros que precedem referem-se aos resultados da nossa exploração não computando o premio do ouro. Convem comparar agora o exercicio de 1899 com o precedente tendo em conta o cambio médio de cada um dos dois annos. Este cambio médio que para estes calculos apreciaremos ter sido de 791 ¹/₂ réis por 3 francos em 1897 e que se elevou a 864 ¹/₄ réis em 1898, desceu a 773 ¹/₂ réis em 1899, o que representa uma sensível melhoria.

Designação	Resultados do anno de 1898 ao cambio médio de 864 ¹ / ₄ por 3 francos	Resultados do anno de 1899 ao cambio médio de 773 ¹ / ₂ por 3 francos	Differenças em 1899	Em francos ao cambio theoreico ao par (180 réis por franco)	Em réis
Receitas do trafego.....	14.308:563,45	17.022:05,71	+ 2.783:541,69		
Garantia de juro.....	1.700:907,34	1.007:132,61	+ 206:226,27		
Receitas fóra do trafego..	79:894,75	98:315,75	+ 18:421,03		
Total geral das receitas..	16.089:363,57	19.097:554,56	+ 3.008:188,99		
Despesas.....	6.564:890,23	7.617:827,33	+ 1.052:937,10		
Productos liquido	9.524:473,34	11.479:727,24	+ 1.955:253,89		
Percursos dos comboios...	4.231:591	4.707:069	+ 475:478		
Kilometros de via.....	1:073	1:073	—		
Por kilometro-trem:					
Receitas.....	3,80	4,06	+ 0,26		
Despesas.....	1,55	1,62	+ 0,07		
Productos liquido.	2,25	2,44	+ 0,19		
Por kilometro-via:					
Receitas.....	14:994,75	17:788,28	+ 2.803,53		
Despesas.....	6:118,26	7:099,56	+ 981,30		
Productos liquido....	8:876,49	10:688,72	+ 1.822,23		

O mappa anterior indica de modo muito comprehensivel qual foi o augmento nos productos liquidados da nossa exploração.

Tendo sido, em ouro, esses productos francos 9.524.475,34 em 1898 subiram a 11.479.727,23 em 1899 ou seja um augmento de 1.955.251,89 francos, devido de par ás duas causas que indicámos: augmento de receita do trafego e melhoria do cambio.

2.º — Observações sobre o trafego

O seguinte mappa mostra como se repartiram as receitas, em 1899 e 1898, entre os diversos ramos do trafego e como se decompõe o augmento em 1899:

	Receitas do trafego em 1899	Augmento sobre o anno anterior
Passageiros.....	1.932.120\$891	94.725\$813
Mercadorias em grande velocidade.....	234.706\$645	18.465\$601
Mercadorias em pequena velocidade.....	1.938.845\$012	130.655\$093
Receitas diversas do trafego (assignaturas, cobranças fóra das estações, armazenagens, estacionamentos, despesas de caes etc.).....	301.241\$902	41.006\$279
Total.....	4.406.914\$450	284.855\$786

§ 1.º — PASSAGEIROS

O mappa n.º 20, que se encontra junto ao presente relatorio, mostra a comparação do movimento de passageiros em 1898 e 1899.

O augmento do numero de passageiros nos tres ultimos annos foi de:

Annos	Numero de passageiros	Augmento sobre o anno anterior
1897.....	4.870.590	675.581
1898.....	5.909.034	1.038.444
1899.....	6.044.889	135.855

Este augmento de 135.855 passageiros em 1899 decompõe-se como segue:

1.ª classe a mais	51.148 passageiros
2.ª " a mais	260.576 "
3.ª " a menos	175.869 "

A receita de passageiros nos mesmos tres annos foi de:

Annos	Receita dos passageiros	Augmento sobre o anno anterior
1897 ..	1.688.512\$927	54.579\$314
1898.....	1.837.395\$078	148.882\$151
1899 ..	1.932.120\$891	94.725\$813

Vê-se que houve um importante accrescimento na receita de passageiros em 1899, enquanto que o numero d'elles pouco augmentou relativamente. Esta particularidade explica-se pela grande diminuição, durante a epidemia, no movimento dos suburbios do Porto que comprehendia sobretudo pequenos percursos principalmente em 3.ª classe.

A esta mesma causa é devida, em parte, a diminuição no numero de passageiros de 3.ª classe, enquanto que os de 2.ª e 1.ª augmentou.

Este resultado, porém, é outro sim consequencia da serie de providencias tomadas precisamente com o fim de animar o publico a dar a preferencia ás classes superiores (estabelecimento de comboios expressos admittindo unicamente uma ou duas classes e de novas correspondencias para estes expressos, differenças de conforto etc.)

Na receita de passageiros acima indicada não se comprehendem as assignaturas nem as cobranças em transitio ou nos pontos de paragem dos tramways, cujo augmento entra em grande parte na importancia de 41.006\$279 réis accrescida nas diversas receitas do trafego.

O mappa (documento n.º 20) fornece ainda alguns dados estatísticos interessantes dos quaes extrahimos os seguintes numeros. A receita média por passageiro foi de 336 réis em 1899, contra 327 em 1898.

Sobre os 6.044.889 passageiros, em 1899, houve apenas com bilhetes inteiros 1.067.262, isto é, pelo preço da tarifa geral, e 4.977.627 com bilhetes a preços reduzidos (ida e volta, bilhetes da tarifa de serviço suburbano, etc.)

O percurso médio por passageiro foi de 81,5 kilometros para os passageiros de bilhetes a preço inteiro e de 20,6 kilometros para os de preço reduzido ou seja no total 31,4 kilometros.

Os passageiros com bilhetes de preço inteiro deram por kilometro a receita média de 13,46 réis e os de preço reduzido 8,40 réis ou seja, no total, a média de 10,72 réis. Em 1898 foi este nu-

mero de 10,10 réis devido ao maior movimento, em pequenas distancias, nos suburbios do Porto.

Finalmente, o numero dos logares utilizados, em relação aos não occupados, baixou de 19,79 % em 1898 a 18,73 % em 1899, consequencia normal não só do augmento de comboios, mas principalmente da conservação de um maior numero de comboios no serviço de inverno na linha de Cascaes. E com o augmento dos comboios diminui a utilização de cada um d'elles, dando, porém, em resultado o augmento da receita total.

E observaremos ainda que no calculo do coeeficiente de 18,73 % não estão comprehendidas as assignaturas nem os bilhetes de papel e as cobranças supplementares entregues pelos revisores, ou nos pontos de paragem dos tramways cujo numero se elevou em 1899 a 842.110 contra 768.117 em 1898. A razão da não inclusão dos bilhetes de papel n'esta estatistica é motivada pelo facto de que são bilhetes de zona, só indicando o preço e não o percurso, não se prestando portanto ao calculo de que se trata. (Continúa.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Comboios directos Sevilha-Portugal

Para conducção de passageiros com destino a praias e thermas de Portugal, partirão de Sevilha nos dias 7, 14 e 21 de julho corrente, ás 7 h. e 40 m. da tarde, comboios especiaes directos, compostos de carruagens de 1.ª e 2.ª classes.

E' o seguinte o horario d'esses comboios desde Badajoz.

Dias 8, 15 e 22 de Julho

	M.		T.
Badajoz partida (h. port.)	6,15	Entroncamento partida	11,50
Elvas "	6,59	"	"
Portalegre "	8,10	C. de Mações "	12,20
T. das Vargens "	9,12	Pombal "	1,32
Abiantes "	10,7	Soure "	1,50
Tancos "	10,32	Alfarellos chegada	2,10

Em Alfarellos poderão os passageiros tomar comboio para as localidades abaixo indicadas segundo o horario seguinte:

	T.		T.
Para Figueira da Foz partida	2,15	chegada a Figueira	3,17
" C. da Rainha "	3,25	" Caldas	7,29
" Granja "	3,10	" Granja	7,47
" Espinho "	3,10	" Espinho	7,31
" Porto "	3,10	" (Porto (C.ª) 8,43	
		" (S. B.) 8,55	

São validos para estes comboios além dos bilhetes especiaes vendidos pela Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante, os bilhetes de serviço especial de banhos e os bilhetes ordinarios simples ou de ida e volta.

Lisboa, 5 de julho de 1900.

Transporte de bicyclos

Em conformidade com a condição 1.ª da tarifa especial n.º 15 de grande velocidade, faz-se publico que serão vendidos bilhetes para transporte de bicyclos, até novo aviso, pelos seguintes comboios:

Caes do Sodré — Cascaes — Partida de Caes do Sodré: M. 5-45, 6-15, 7-15, 7-45, 8-45, 9-15, 10-15, 10-45, 11-45, T. 12-15, 1-15, 1-45, 2-45, 3-15, 4-15, 4-45, 5-45, 6-15, 7-15, 7-45, 8-45, 9-15, 10-15, 10-45, 11-45, 12-15.
Cascaes — Caes do Sodré — Partida de Cascaes: M. 6-15, 7-45, 9-15, 10-45, T. 12-15, 1-45, 3-15, 4-45, 6-15, 7-45, 9-15, 10-45, 12-15. Partida de Alges: — M. 6-30, 8-0, 9-30, 11-0, T. 12-30, 2-0, 3-30, 5-0, 6-30, 7-30, 8-0, 9-30, 11-0, 12-30.
Lisboa Rocio — Cintra — Partida de Lisboa R.: M. 6-25, 9-40, T. 1-0, 4-40, 5-30, 10-15.
Cintra — Lisboa Rocio — Partida de Cintra: M. 8-0, 11-0, T. 2-40, 6-50, 8-55, 10-50.
Lisboa Rocio — Sacavem — Villa Franca — Partida de Lisboa R.: M. 8-15, T. 8-45.
Villa Franca — Sacavem — Lisboa Rocio — Partida de Villa Franca: M. 4-26. Partida de Sacavem: M. 10-10.
Lisboa P — Villa Franca — Partida de Lisboa P: M. 5-40, 8-20, 11-10, T. 1-10 4-35.
Villa Franca — Lisboa P — Partida de Villa Franca: M. 7-24, 10-48, T. 6-21, 1-32, 8-55.

Porto (Camp.)—Espinho—*Partida do Porto*: M. 4-15, 8-25, T. 3-6, 4-10, (só aos sabbados), 10-10 (não se faz aos sabbados).
Espinho—Porto (Camp.)—*Partida de Espinho*: M. 4-46, 9-38, T. 7-39, 9-54.
Fica pelo presente annullado o aviso B 939 de 6 de julho de 1899. Lisboa, 30 de junho de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Empreitada de construção

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente mez de julho, pela uma hora da tarde, na sala da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em presença do respectivo director, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construção (terraplanagens e obra de pedra) do alargamento da plataforma das vias entre a estação de Campanhã e o viaducto de Rego-Lameiro.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção o deposito provisorio de 77\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada será de 5 por cento da importancia total da mesma.

Os desenhos, peças escriptas, caderno de encargos e condições da arrematação poderão ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, nas secretarias da direcção e do serviço de via e obras, na estação de Campanhã. Porto, 4 de julho de 1900.

Fornecimento de vidros

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 do corrente mez, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.000 kilogrammas de vidro de 3 e 4^{mm}, primeira qualidade, e 1.000 kilogrammas de segunda qualidade.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12\$500 réis.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 horas da tarde. Porto, 4 de julho de 1900.

Fornecimento de azeite

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de azeite de oliveira.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 100\$000 réis, e apresentar uma amostra na quantidade de um litro.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 9 de julho de 1900.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de ferro fundido

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 28 do corrente mez, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até a dita hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 50.000 kilogrammas de ferro em obra de fundição.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é da quantia de 75\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento do valor total da adjudicação) por aquelle dos concorrentes a quem essa adjudicação fôr feita: depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva administração do caminho de ferro.

As condições da arrematação estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 16 de julho de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo mineral

No dia 13 de agosto pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

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

Lisboa, 11 de julho de 1900.

Companhia de Telephones

Rua de Santa Justa, 60, 4.º — LISBOA

TELEPHONE N.º 1

Subscrições reduzidas para a rede publica incluindo a conservação das linhas e instrumentos:

45\$000 réis annualmente para as casas commerciaes, correspondendo a 123 réis por dia.

33\$750 réis annualmente para succursaes das mesmas que tenham subscripto, correspondendo a 92 réis por dia.

33\$750 réis annualmente para casas particulares, medicos e postos medicos, correspondendo a 92 réis por dia.

O serviço da estação central é diurno e nocturno, e por esta forma podem a qualquer hora comunicar os subscriptores entre si e com theatros, hoteis, postos medicos, medicos, caminhos de ferro, companhias de carruagens, hospitaes, policia, bombeiros municipaes e voluntarios, etc.

Venda de telephones e linhas particulares, etc.

A companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, comtanto que sejam para uso em local que esteja fóra do radius da cidade de Lisboa, 15 kilometros.

Campainhas electricas, pára-raios, despertadores de ladrões e de incendios e todos os mais aparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal

SUBSCRIPÇÕES DE LINHAS PARTICULARES

Ha para preços muito modicos desde 9\$000 (42 réis por dia), incluindo a conservação das linhas e instrumentos, e fazendo importante redução aos subscriptores da rede publica.

Para ouvir em casa as operas cantadas no Real Theatro de S. Carlos são 3\$000 réis por noite, ou 90\$000 réis por toda a epocha.

O director-gerente—**BARÃO DE DANVERS**

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 Reck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

LISBOA 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 da 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 Flôres, 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. Boîte 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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.

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

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

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

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

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

SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accomodações. 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. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos Ayres

Em 24 de Julho

O paquete **Thames**.

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

AGENTES

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Julho 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.	6-25 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.
9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-55 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.	11-25 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.
9-10 n.	9-47 n.	9-15 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 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.	12-24 n.	10-50 n.
12-45 n.	1-52 n.	12-5 n.

Lisboa	Sacavem	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	Povea	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.

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

Lisboa	Porto	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-35 m.	8-55 n.	3-32 t.
8-0 m.	9-235 t.	4-0 m.
8-20 m.	11-20 n.	8-15 m.
11-0 m.	12-45 t.	5-58 m.
4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.
6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.
10-30 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.	7-40 m.	6-20 t.
8-45 n.	—	—
10-30 n.	—	—

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

Lisboa	Entrono.	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.
4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-20 m.	12-17 t.	1-5 n.
8-0 m.	12-13 t.	6-55 t.

Alfarellos	Porto	Alfarellos
Part.	Cheg.	Part.
3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Part.	Cheg.	Part.
6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.
4-15 t.	6- t.	9-25 n.

Aveiro	Porto	Aveiro
Part.	Cheg.	Part.
3-10 n.	5-52 m.	4-10 t.
—	—	10-10 n.

Ovar	Porto	Ovar
Part.	Cheg.	Part.
5-30 m.	6-49 m.	10-35 m.
12-50 t.	2-10 t.	5-20 t.
7-30 t.	9-3 n.	6-35 t.

Espinho	Porto	Espinho
Part.	Cheg.	Part.
8-0 m.	8-49 m.	5-50 m.
8-55 m.	9-55 m.	7-35 m.
10-20 m.	11-19 m.	9- m.
12-50 t.	1-48 t.	11-25 m.
4-15 t.	5-15 t.	2-25 t.
5-7 t.	6-5 t.	3-30 t.
11-10 n.	12-10 n.	9-15 n.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.
7-45 m.	8-20 m.	9-25 m.
10-30 m.	11-5 m.	10-20 m.
12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.
2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.
4-30 t.	5-5 t.	4-5 t.
6-0 t.	6-35 t.	6-50 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.
—	—	10-55 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.
—	—	6-30 m.

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

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.
—	—	7-47 t.

Casa Branca	Faro	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.
—	—	7-30 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.
—	—	8-33 m.

Figueira	Pamp.	Figueira
Part.	Cheg.	Part.
5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.
4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.

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.
—	—	1-25 t.

FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.
—	—	9-52 m.

Mangualde	Guarda	Mangualde
Part.	Cheg.	Part.
10-42 n.	1-35 n.	1-25 n.
—	—	4-25 m.

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.
7-11-40 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.
7-11-40 n.	3-30 n.	12-20 t.

Porto	Vianna	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.
—	—	10-30 n.

Vianna	Valença	Vianna
Part.	Cheg.	Part.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.
—	—	8-5 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto
Part.	Cheg.	Part.
7-30 m.	3-0 t.	1-1 n.
r 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.
7-11-40 n.	3-10 m.	4-40 t.

Porto	Penafiel	Porto
Part.	Cheg.	Part.
6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.
—	—	9-40 n.

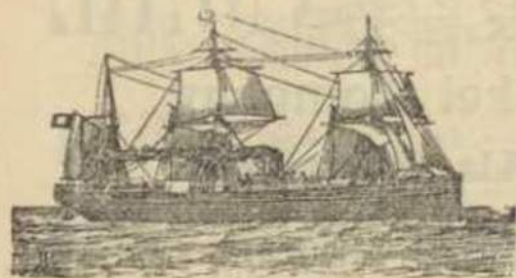
Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.
—	—	9-0 n.

a) Directos en rapidos—b) Lisboa Caes	c) Porto-Campanhã—d)	e) Só aos domingos e sant.
f) Excepto aos dom. e sant.	g) Só aos sab.	h) Excepto aos sab.
i) Só as 2.ª e 5.ª	j) Só as 2.ª, 5.ª e sab.	k) Só aos dom. e 4.ª
l) Só as 3.ª e sab.	m) Só aos dom., 2.ª, 4.ª e 5.ª	n) Só aos dom., 4.ª e 6.ª
o) Excepto as 3.ª e 6.ª	p) Só aos dom. e 5.ª	q) Só as 5.ª e 6.ª
r) Só as 2.ª, 4.ª e 6.ª	s) Só as 3.ª, 5.ª e sab.	t) Só as 2.ª feiras.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Agosto 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



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Petropolis**. Sahirá a 18 de julho.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Thomas**. Sahirá a 26 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Barnabé**. Sahirá a 20 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, vap. fr. **Cordillere**. Sahirá a 18 de julho.
Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



Bremen, vap. all. **Leander**. Sahirá a 18 de julho.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fr. **Atlantique**. Sahirá a 16 de julho.
Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Hamburgo, vapor allemão **Eberstein**. Sahirá a 20 de julho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.^o



Havre e Anvers, vap. fr. **Saint Mathieu**. Sahirá a 18 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



La Pallice e Liverpool (via Corunha), vap. ingl. **Orissa**. Sahirá de 19 a 20 de julho. E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



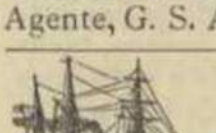
Lourenço Marques e Beira, vap. francez **Amiral-Aube**. Sahirá a 1 de julho. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Trier**. Sahirá a 24 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá a 20 de julho.
Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Marselha e Genova, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 21 de julho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Amazonense**. Sahirá a 18 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Fluminense**. Sahirá a 27 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 3 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Thames**. Sahirá a 24 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, R. dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Paranaguá**. Sahirá a 2 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19, 1.^o



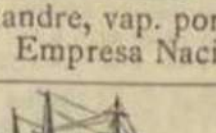
Rotterdam e Bremen, vap. all. **Achilles**. Sahirá a 17 de julho.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-la, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **Benguella**. Sahirá a 23 de julho.
Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. ingl. **Liguria**. Sahirá a 18 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



La Union y El Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social rs. 2.400:000\$000 efectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz e raio, a premios reduzidos

EQUATEUR-ATLANTIQUE UNION-MARITIME

Companhias francezas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

DIRECTORES EM LISBOA

LIMA MAYER & F.^{os}

50, 1.^o—RUA DA PRATA—50, 1.^o