

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

O NOSSO BRINDE

Com o presente numero distribuimos o mappa dos caminhos de ferro francezes.

SUMMARIO

VIA FERREA DE CINTRA À PRAIA DAS MAÇAS, por O. S. 241
A GRANDE FESTA DE LISBOA 242
PARTE OFFICIAL — Portaria de 10 de agosto do Ministerio das Obras Pu-
blicas 243
TARIFAS DE TRANSPORTE 243

Paginas

VIAGEM A PARIS 243
A «TARDE» E OUTROS JORNAES 244
O NOSSO BRINDE 244
O METROPOLITANO DE PARIS (illustrado) 244
AUTOMOBILISMO 246
NOTAS VARIAS 247
PARTE FINANCEIRA—B. letim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e
agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receltas dos
caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes 248 e 249
COMMERÇIO PORTUGUEZ 250
TRACÇÃO ELECTRICÁ 250
LINHAS PORTUGUEZAS—Cintra à Praia das Maças—Meridionaes 250
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Russia—França-colonias 250
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relato-
rio do conselho de administração (continuação) 251
AVISOS DE SERVIÇO 252
ARREMAÇAÇÕES 253
AGENDA DO VIAJANTE 254
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1900 255
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA 256



METROPOLITANO DE PARIS — Traçado da linha da Porta de Vincennes à Porta Maillot

VIA FERREA DE CINTRA A PRAIA DAS MAÇAS

JÁ aqui nos referimos a esta pequena linha em via de realisação, e que é devida somente a uma intelligente iniciativa particular, digna de applauso e de auxilio.

Os concessionarios d'esta via ferrea os srs. engenheiro Pinheiro Borges e J. J. Nunes de Carvalho, que já constituíram o capital necessario para a construcção, publicaram um relatorio que é um extracto das peças escriptas do projecto em que se demonstra claramente o grande alcance economico da linha.

Este trabalho, despretenciosamente escripto, está orientado sob um ponto de vista original que torna as verdades mais claras e a prova mais concludente.

Estabelece, por exemplo, a hypothese de que a linha não exerça influencia alguma sobre o desenvolvimento economico da região que atravessa, e que portanto nada aproveita com os progressos que a essa região advenham e que deveriam augmentar o seu trafego.

Acceita como boa a affirmação de que a população normal d'aquella região não contribue com passageiros para a receita da linha, receita que só a população adventicia fornece.

Despresa toda a receita de importação de mercado-

rias que não seja devida ao vinho e aos cereaes, e não attende tambem ás recovagens.

Com todas estas deducções, demonstra que a receita total ascende a 63:530:000 réis para uma despesa de 25:400:000 réis o que dá um saldo de 38:130:000 réis, ou 19,065 por cento para o capital de 200 contos.

Mas estas despesas que intencionalmente faz o relatorio, são meios acti-ficios dialicticos para se tornar mais palpavel a margem de lucros da empresa, e não quantidades de pequena monta que possam ou devam deixar-se de lado.

Diz o relatorio: «Quando se abriu á exploração o Ramal de Caceres, a sua zona tributaria eram charne-cas. A quem por elle transitava parecia que a receita do trafego só podia esperar-se da caça produzida n'a-quelles mattos. Não succedeu porém assim, e, em obe-diencia á lei geral, taes teem sido as transformações que n'aquella região se teem dado, que notavel é hoje a receita do trafego. Na linha de Oeste as estações de Ramalhal e Outeiro eram circumdadas por charne-cas; o contraste que hoje offerece aquella região é fri-santissimo. Toda a população da capital que percorria a linha de Cintra notava que á estação da Porcalhota, apenas concorria um respeitavel negociante que alli ti-nha comprado um predio, tempo antes da construcção da mesma e proximo d'ella. Este predio era a unica edificação importante que alli existia.

«Em poucos annos a transformação d'aquelle local tem sido completa, vendo-se n'elle dezenas de edifi-

cações elegantes e notavel é hoje, n'aquella estação, o movimento de passageiros.»

As linhas ferreas são verdadeiras arterias que vão vivificar e valorisar o paiz. Fazem brotar a riqueza, descentralisam as populações, convidam-a a viajar, favorecem a osmose dos valores.

Houve hesitações e opposições a vencer para a construcção da estação Queluz-Bellas. Dizia-se que não teria trafego. E' hoje uma das que possui maior movimento de passageiros.

Quantos apeadeiros ha timidamente construidos que a breve trecho se convertem em estações, optimos afluentes das linhas.

As correntes do trafego estabelecem-se depois; animam-se, avigoram-se. Por isso a regra geral é a do augmento da receita das linhas ferreas.

Vejam o que tem succedido com a rede da companhia real, e o que succede lá fóra. Nas principaes linhas francezas, o estado começa já a ser indemnizado dos adeantamentos que fez no principio. Amparou as linhas emquanto não chegavam á idade viril; agora vae recebendo as recompensas pelo imposto que cobra das companhias, pelo augmento da riqueza publica que ellas estimularam e até pelas indemnisações resultantes do excesso das receitas.

Por isso a hypothese de que a linha não ganhará com o desenvolvimento economico do concelho de Cintra que ella vae promover, é gratuita e absurda ou como diz o relatorio impossivel.

Não é menos absurda a hypothese de que a população normal do concelho (cerca de 14.000 almas) não concorra para as receitas da rubrica *passageiros*. Todavia, apenas se attende á população fluctuante sobre a qual diz o relatorio:

«Devido aos numerosos comboios a preços reduzidos, que foram estabelecidos em 1896, tem a população de Lisboa affluído a Cintra na notavel escala crescente de 61.000 em 1896 a 122.000 em 1898 o que dá a média de 84.000.

A maior parte d'esta população é a que nos domingos e dias santos alli concorre por simples passeio. A outra parte é a que vae veraneiar a Cintra. D'esta, quem pelos seus negocios, é obrigado, diariamente, a vir a Lisboa, faz uma assignatura, porque d'ella lhe resulta importante economia.

A numerosa população que concorre a Cintra em simples digressão, por effeito da carestia de transportes para Collares e para a Praia das Maças — que em média é de 4.000 réis e chega a attingir o preço de 8.000 réis — resigna-se a passar o dia a Cintra. Assim não succederia se tivesse transporte commodo e barato que lhe permittisse utilizar os gosos que lhe offerece Collares e Praia das Maças, o que só um caminho de ferro lhe póde proporcionar.

A população que no verão estaciona em Cintra, tendo um caminho de ferro que, economicamente, a transporte com rapidez e commodidade a Collares e á borda do Oceano, claro é que o aproveitará para uso de banhos de mar e para passeio obrigatorio, nas tardes do estio.»

A estas considerações poderíamos accrescentar outras. Sabe-se que Cintra a formosa villa é na sua essencia aristocrata ou plutocrata. Ha muitas familias ás quaes desagrade o contacto ou a proximidade d'estas classes, e que de boamente escolheriam para veraneiar sitios mais sertanejos.

Deu-se alguma cousa de parecido no sitio do Estoril.

E' legitimo suppôr que começariam em breve a apparecer ao longo da linha pequenas povoações como ap-

parecem as casas com maior ou menor bom gosto na Porcalhota, Bellas, Queluz, etc.

Quanto á importação de mercadorias diz o relatorio:

«A quantidade de farinhas importadas attinge a elevada cifra de 6.387 toneladas. Segundo o calculo fornecido por uma das primeiras casas de commercio de vinhos a importação é de 6.000 pipas. Relativamente a outras mercadorias o inquerito mostrou que a importação era de 60 cascos de azeite, 70 toneladas de bacalhau, 120 toneladas de petroleo, 100 toneladas de sulfato de cobre etc. etc., avultando ainda os materiaes de construcção.

Calculando, pelas tarifas da linha da Povia, o transporte de uma tonelada de farinha vê-se que ha uma economia de 1.319 réis ou de 329, por cento fazendo-se o transporte pela via ferrea de preferencia ao pela via ordinaria, e que para o vinho exportado de Collares para Lisboa a economia é de 1.360 réis ou 34 por cento.

D'esta maneira, considerando a exportação de 24.000 pipas de vinho ou 14.400 toneladas, 1.500 toneladas de fructas, e 3.000.000 as de cantarias; considerando tambem a importação de 6.387 toneladas de farinhas e 3.600 toneladas de vinho.

A receita seria:

Vinho exportado.....	14.976.000
Fructas.....	1.560.000
Cantarias.....	3.000.000
	19.536.000;

a receita devida á importação de farinhas e vinho daria 10.386.480; a receita proveniente de 84.000 passageiros de ida e volta a 400 réis 33.600 000, chegava-se ao total de 63.530.000 que já indicámos.

A despesa é assim computada:

Movimento e trafego...	11.124.000
Material e tracção.....	14.235.000

Vê-se d'aquí que a empresa se offerece com uma perspectiva risonha, pois ha margens para lucros, que ainda supportam bem um coefficiente de correcção que as reduza e porque se não entre em consideração com receitas de valor attendivel.

Está ella tambem confiada a pessoas que alliam á competencia technica, dotes de trabalho, de iniciativa e de emprehendimento pouco vulgares e que são uma boa garantia para os accionistas.

Esperamos poder n'outro artigo dar uma ideia do projecto relativamente á sua planta, ao perfil da linha, obras d'arte e material.

O exito que tiver esta linha muito póde aproveitar á propria companhia real, servindo porventura de eloquente exemplo para a construcção de outras linhas de via estreita ou de interesse local de que muito carece o nosso paiz.

O. S.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

Continuam as reuniões da commissão camararia, conjuncta com os representantes do commercio, industria agricultura, imprensa, *sport*, etc., para o estudo dos meios de levar á realisção, a creação de uma grande festa annual que chame a Lisboa grande concorrência de forasteiros.

Na sessão de 8 do corrente discutiu-se a epocha em que esses festejos se devem realisar e ficou fixado, como era rasoavel, o mez de maio.

Pela proposta do vereador sr. Dias da Silva os dias

escolhidos devem ser os primeiros d'esse mez, mas, como o nosso director alli propoz e no que foi apoiado pelo sr. Patrocínio Marques, vereador, e outros membros da comissão, seria preferível localizar os festejos principaes nos ultimos, isto porque é sabido que a maior garantia de bom tempo cresce quanto mais nos aproximamos do estio, e porque uma festa d'estas precisa de um mez ou mais de preparativos e construcções, e não é prudente começar os trabalhos em abril ou em março em que ha a quasi certeza de que elles serão prejudicados pela chuva.

Não dizemos isto por opposição á festa nem á proposta de que somos defensores com todo o entusiasmo que temos sempre — talvez mesmo fóra do vulgar, no paiz — por todas as ideias que representam um progresso, um melhoramento, mas para que fique publico um parecer que o futuro dirá se era ou não prudente.

Nem tão modesta observação póde prejudicar o andamento dos estudos para a grande festa que está perfeitamente decidido se faça, e se fará, podendo assegurar quem tem palpitado os elementos com que se conta que elles são *de sobra* para se conseguir o que se tem em vista e mais ainda.

Na sessão da comissão de 8 do corrente o sr. Dias da Silva referindo-se com grandes elogios ao nosso jornal, propôz que na acta se lhe consignasse um voto de louvor pelo que temos aqui pugnado pela festa da cidade.

A presidencia, confirmando as elogiosas palavras do proponente referiu-se nos mais lisongeiros termos a esta *Gazeta*.

Favores immerecidos são estes, porque, n'este assumpto, como em todos que interessam ao paiz, estamos sempre ao lado dos que trabalham para o bem geral; e não porque entendamos praticar acto meritorio, mas porque temos este procedimento como dever de jornalista e de portuguez.

Abrimos secção a respeito da festa de Lisboa, e em artigos successivos trataremos sempre d'ella, auxiliando esta louvavel iniciativa em tudo que estiver ao nosso alcance.

Pouco valem, mas os pequenos grãos d'areia não são desprezaveis na construcção dos grandes palacios.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas,
Commercio e Industria

Direcção geral das obras publicas e minas

Repartição de obras publicas

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, apresentado a conta de liquidação de garantia de juro, relativa á exploração da dita linha, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1900 (2.º semestre do anno economico de 1899-1900), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometro foi durante o referido semestre superior ao minimo necessario para o estado pagar o maximo fixado no artigo 28.º, do contracto de 23 de novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho tecnico de obras publicas de 30 do passado, approvar a referida liquidação na importancia de 62:723\$415 réis de garantia de juro, relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1900, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha.

2.º Que se pague á mencionada companhia a referida liquidação na importancia de 62:723\$415 réis.

Paço, em 10 de agosto de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

TARIFAS DE TRANSPORTE

N. B. n.º 6 — Vae ser reformada esta tarifa combinada entre as companhias Real e Beira Alta para o transporte de todas as mercadorias que constituem o seu trafego de permuta entre todas as estações das duas rédes.

A experiencia de dois annos da actual tarifa demonstrou que convinha desdobrar algumas classificações e reduzir preços para facilitar varios transportes, e foi o que se fez.

Trataremos mais detalhadamente d'esta modificação quando, como de costume, distribuirmos a tarifa com a nossa folha.

VIAGEM A PARIS

Tambem do Porto se estabeleceu um comboio rapido que é de grande commodidade para os numerosos viajantes que vão a Paris.

Noticiámos aqui que se projectava este comboio; hoje que elle já funciona vamos dizer as suas condições.

Parte do Porto aos domingos, ás 10 h. e 15 m. da manhã e vae, em Boadilla ligar, ás 8 da noite com o Expresso Medina que sae de Lisboa ás 7 h. e 20 da manhã.

Por esta fórma os passageiros de 1.ª classe alcançam em Medina o comboio da meia noite que os leva a Hendaya ás 11 h. e 15 m. da manhã de 2.ª feira e chegam a Paris na 3.ª ás 5 h. e 26 m. da manhã. Apenas 42 h. e 21 minutos de transito tendo em vista as diferenças do meridiano.

Os passageiros de 2.ª partem no mesmo comboio até Medina, e ahi ou seguem em 2.ª á 1 h. da noite, chegando a Hendaya ás 6 h. e 15 m. da tarde onde descançam 5 horas partindo ás 11 da noite e chegando a Paris ás 5 h. e 16 m. da tarde das 3.ªs feiras, ou passando a 1.ª classe de Medina a Hendaya, por 13 pesetas e de Hendaya a Bordeus por 8,50 francos, seguem com o mesmo horario dos de 1.ª visto que de Bordeus a Paris o comboio leva 1.ª e 2.ª.

O expresso Porto-Boadilla tambem permite seguir de Medina pelo sud-express de Madrid, o que faz que se chegue a Paris nas 2.ªs feiras ás 8 h. e 43 m. da noite, apenas com 33. h. e 38 m. de transito.

A' volta, para aproveitar este comboio, os passageiros deverão partir de Paris, nos domingos, os de 1.ª ás 10 e meia da noite e os de 2.ª ás 11 h. e 41 m. da manhã. Uns e outros chegarão ao Porto na 3.ª feira á 1 h. e 57 minutos da tarde.

Não ha, no Porto, bilhetes directos para Paris, mas pódem tomar-se para Hendaya, o que evita o despacho das bagagens em Hespanha, custando:

1.ª classe.....	17\$850 réis
2.ª »	13\$510 »

Para estes comboios tambem se vendem bilhetes entre as estações do Porto, Penafiel, Villa Meã, Marco, Regoa, Pinhão, Tua, Pocinho e Barca d'Alva; e do Porto e Campanhã para Salamanca, Medina, Valladolid, Burgos, Victoria, San Sebastian, Irun e Hendaya.

Congresso de caminhos de ferro 6.ª Sessão, em Paris

O programma definitivo d'este congresso é o seguinte: Terça, quarta e quinta feira, 18, 19 e 20 de setem-

bro pelas 11 horas: Inscrição dos membros do congresso na secretaria da comissão permanente — Palacio dos congressos da exposição. Formação das listas das secções.

Cada vogal deve declarar qual a secção que deseja especialmente tomar parte, e apresentar para ser autenticado o bilhete de identidade para que possa servir para o livre percurso nas vias ferreas no regresso de Paris depois do dia 21 de setembro.

Quinta feira, 20, das 11 ás 2 da tarde. Recepção dos delegados pela *comissão internacional*.

Às 3 horas da tarde abertura solemne da sessão do congresso. Eleição do presidente e da mesa. Depois da sessão geral, reúnem-se as diferentes secções sob a presidência provisória de um dos membros da comissão internacional e constituem as suas mesas.

Sexta, 21 e sabado, 22, ás 9 horas da manhã e ás duas horas da tarde reuniões das secções.

Domingo, 23 — Descanço.

Segunda 24 ás 9 1/2 da manhã e 2 da tarde reunião de secções. Pelas 7 1/2 horas da noite banquete offerecido pelas grandes rêdes de caminhos de ferro francezes.

Terça feira, 25 ás 9 horas secções.

À 1 hora da tarde excursão ao castello de Chantilly. Visita do museu *Condé*, especialmente reservada pelo Instituto aos membros do Congresso.

Quarta, 26, como no dia 22.

Quinta feira, 27 ás 9 horas reunião das secções. Às duas, sessão plenaria. Às 8 1/2 recita de gala offerecida pelas grandes rêdes francezas.

Sexta feira, 28 ás 9 horas sessões das secções. Às 2 horas da tarde sessão plenaria.

Sabado, 29, ás 9 horas sessões das secções. Às 2 horas da tarde sessão plenaria e encerramento do congresso. Às 8 horas recepção pelo ministro das obras publicas em nome do governo.

Organisar-se-hão visitas technicas durante o congresso. O seu programma será ulteriormente indicado.

A repartição da secretaria da comissão internacional permanente passa para o Palacio dos Congressos no dia 18 de setembro. Está aberta desde as 11 horas da manhã até as 2 da tarde nos dois primeiros dias, e das 9 ao meio dia e das 2 ás 4 nos dias seguintes.

Transportes. — Os congressistas gosarão, mediante a apresentação do seu bilhete de legitimação do congresso, das seguintes vantagens:

Viagem gratuita para ida, desde 5 até 28 de setembro, desde o seu ponto de origem até Paris, e volta d'esta cidade á origem desde 21 de setembro até 20 d'outubro.

Livre circulação para si, esposa, filhos ou filhas, em todas as linhas francezas, desde 10 de setembro até 10 d'outubro.

Os delegados podem fazer dirigir a sua correspondencia para a séde do congresso, indicando nos sobrescriptos em seguida aos nomes «*Congrès des Chemins de fer, Palais des Congrès, Paris;*» e nos telegrammas «*Cochefer — Paris.*»

A «TARDE» E OUTROS JORNAES

Voltou o nosso collega *Tarde* a cortar do nosso jornal o horario dos comboios, publicando-o continuamente como seu, isto é, sem dar sequer um cavaco.

E' uma feia acção.

D'esta vez não poderá desculpar-se, como o fez ha tempos, pretextando tel-o recebido assim da Direcção da Companhia, por que podemos desde já dizer-lhe que isso não é verdade.

A «*Tarde*» prejudicando nos em seu proveito sabe que pratica, pelo menos, uma incorrecção.

A par d'este procedimento inaceitavel temos as «*Novidades*» que fazendo um simples *extracto* da nossa noticia sobre o ascensor do Carmo, tiveram o cuidado de declarar que o tiravam do nosso jornal.

O «*Commercio do Porto*» e o «*Diario de Noticias*» são tambem muito useiros d'este processo de inteira justiça que sentimos não ver seguido pela «*Tarde*», e cuja falta já nos fez cortar a troca com outro jornal de Lisboa.

O NOSSO BRINDE

Mappa dos caminhos de ferro da França

Está em distribuição aos nossos assignantes o *brinde* que promettemos offerecer-lhes — **uma carta dos caminhos de ferro francezes** — que lhes servirá para conhecer, de um modo completo, todas, absolutamente todas, as linhas que cobrem o solo continental d'aquella grande republica.

O traçado de cada uma das sete grandes redes é designado por traço differente, as capitães de provincia e as cidades principaes cabeças de departamento e *arrondissement* são postas em letra maior; os nomes das 79 provincias destacam se a branco sobre fundo negro; as estações, *todas* e em numero de 11.000, estão em letra pequena mas ainda, apesar da sua enorme quantidade e pequenas dimensões do mappa, 0,50 X 0,50, são visíveis á vista desarmada.

Duas pequenas cartas de Paris e Lille e arredores d'estas cidades dão mais detalhadamente as vias ferreas que as circundam.

Esta carta é reproducção de um dos mais exactos mappas dos caminhos de ferro francezes sendo aproveitados fielmente os detalhes d'este para constituir um trabalhoso desenho que foi passado a photozinographia pelas acreditadas officinas de gravura chimica dos srs. Castello Branco & Alabern.

E' o maior trabalho, n'este genero, que se tem feito em Lisboa, e mesmo no estrangeiro não é vulgar fazer-se, pelo processo photozincographico uma chapa d'estas dimensões.

Da sua perfeição dirão os leitores, como nós, á vista do mappa, que elle vincula os creditos d'aquellas officinas e faz honra á industria portugueza.

O METROPOLITANO DE PARIS

Apezar das criticas mordazes que o irrequieto espirito gaulez vae lapidando contra esta rêde que ha pouco se inaugurou; apezar dos defeitos que se notam nas carruagens que são de corredor central e não permitem portanto uma entrada e sahida facil, apezar da pequena capacidade das estações que, ao que se diz, não consentem um serviço commodo por serem demasiado apertadas; apezar de se não realisarem ainda as grandes affluencias de passageiros que se esperavam agora quando a exposição anima e oxigena a grande cidade, é certo que a obra satisfaz a uma grande necessidade da população, tem um grande interesse technico, de grandes commodidades ao publico, e satisfaz até o amor proprio francez que folga em ver que a capital da sua nação possui um caminho de ferro como os de Londres, Nova York, Chicago, Vienna e Berlim.

E não veio sem tempo a realisação d'esta grande

obra para a qual os engenheiros Brame e Flachet fizeram os primeiros projectos em 1855.

De execução difficil e dispendiosa pois só a secção em exploração entre Vincennes e Porta Maillot custou 37.441.000 francos, eram legitimas as hesitações em que se andou.

Se não fôra a perspectiva das necessidades da exposição de 1900, era natural que as divergencias que havia entre o municipio e o governo se não resolvessem.

Ha 10 annos que a iniciativa de M. Alphand, alma do contracto entre a companhia do Norte e a sociedade Eiffel não conseguia triumphar.

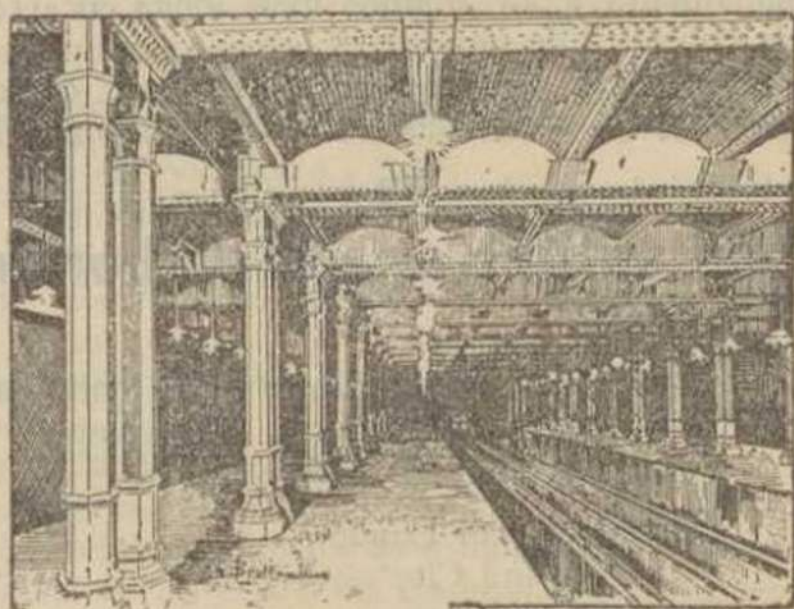
Quando se executar o projecto completo, a circulação urbana tem sete linhas á sua disposição, linhas de um traçado minuciosamente estudado e que servem os pontos mais importantes da cidade:

a do Bosque de Bolonha á porta Vincennes, passando pelos Campos Elyseos, com 11 kilometros;

a linha circular pelas avenidas exteriores, passando pelas praças da Estrella, de Clichy, da Nação, e pelo Jardim das Plantas, com 22.750 metros;

a do Bosque de Bolonha ao cemiterio *Père-Lachaise* passando pela estação de Saint Lazare, pela Opera e pela Bolsa, com 8.690 metros;

a transversal norte-sul, da porta *Clignancourt* á porta



Estação sob a gare de Lyon

d'Orleans, passando pelas estações do Norte, do Este e por Montparnasse, com 11.500 metros;

a concordancia da avenida de Strasburgo á porta de Austerlitz, pela praça da Republica, com 11.427 metros;

a concordancia de Vincennes á praça de Italia, pela rua de Charenton, com 3.929 metros;

e finalmente a do Bosque de Bolonha á estação do Norte e Belleville, pelos Invalidos, Opera e estação de Este, com 12.400 metros.

E' uma rede que vae buscar a todos os centros populosos, ás estações, na periphéria e no interior, os passageiros, facilitando o seu movimento a que já não bastavam as linhas de omnibus e de tremvias.

Os estudos technicos em que se attendeu devidamente ás difficuldades do relevo do terreno da cidade, á composição geologica do solo, ás necessidades de não obstruir a circulação ordinaria nas ruas, aos mil embaraçados existentes n'uma cidade, como as canalisações de agua, gaz, esgotos, etc., revelam conhecimentos muito extensos e um espirito inventivo que levou a adoptar soluções variadissimas para vencer muitos d'esses obstaculos.

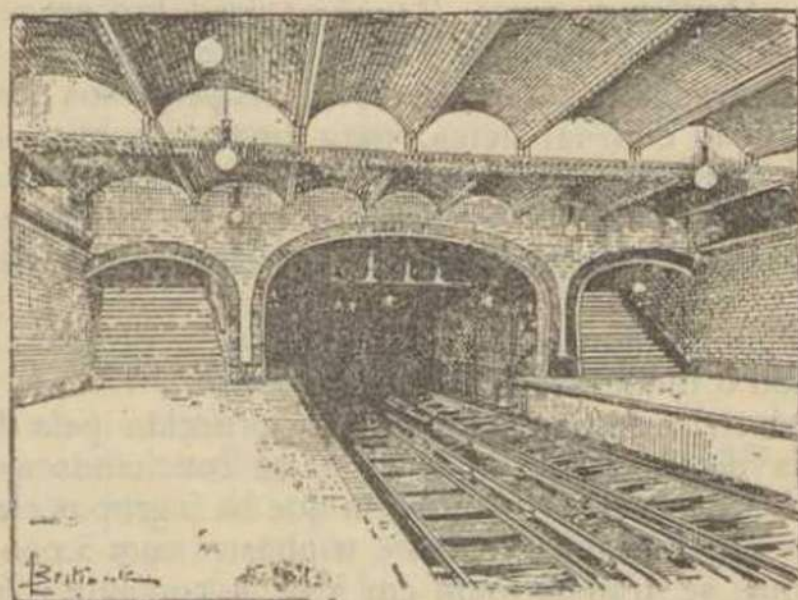
Nos calculos das receitas contou-se com um movimento de passageiros de 246 milhões com a receita média de 0,10 fr. o que dá 24.600.000 francos.

A despesa com o potencial electrico foi avaliada em

0,095 por kilometro-hora o que dá para o comboio-kilometro de 3 carruagens, 0,50.

A infraestrutura avalia-se em 165 milhões.

Confirmando o optimismo d'alguns entusiastas, é certo que a construcção se tem executado por muito menos



Estação do «Hotel de Ville»

preço do que as dos metropolitanos de Londres e de outras cidades. E' por isso de esperar que os parisien-ses não esmoreçam no emprehendimento e continuem esta grandiosa obra.

A secção actualmente em exploração méde, como dissémos, 10.600 metros, de Este para Oeste, com o traçado que se vê na nossa gravura. Já ha dois ram-
maes a partir da Praça da Estrella construidos: um para a porta *Dauphine*, outro para o *Trocadéro*. Abrem á exploração quando estiver construida a estação da Estrella o que pouco deve demorar.

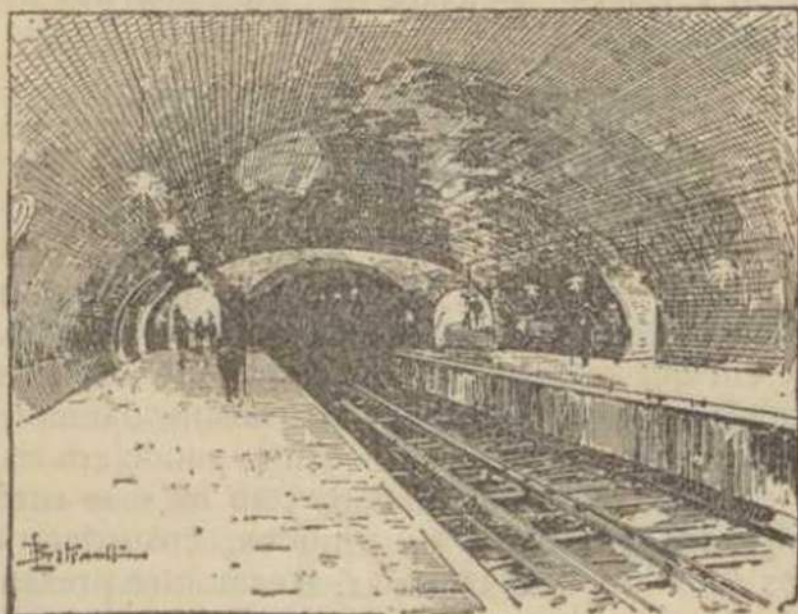
As estações são 18 na linha principal 4 na transversal da praça da Estrella ao *Trocadéro* e 3 na que vae á porta *Dauphiné*.

Nem todas estão abertas ainda á exploração.

A linha é subterranea em todo o percurso á excepção da estação da Bastilha.

As estações são semelhantes, em geral. Teem duas platfórmias com 4 m. de largura por 75 m. de comprimento, uma de cada lado da linha, com o nivel á altura do pavimento das carruagens. O tecto é em abobada sobre vigas de ferro.

Communicam com a rua por uma escada que abre no passeio ou nos refugios e vae dar a uma sala, situa-



Uma das estações da Praça de l'Etoile

da geralmente a 3 m. abaixo do nivel do solo, em que ha as bilheteiras.

Nas bilheteiras não se dão trócos, os passageiros teem de levar já os meudos necessarios.

D'esta sala descem duas escadas uma para cada platfórma.

Algumas estações teem disposições especiaes para facilitar o accesso quando ha grande affluencia.

Na praça da Nação, Campos Elyseos e *Trocadero*, ha dois accessos distinctos; a da Bastilha tem passadiços cobertos e escadas que facilitam a correspondencia para a estação de *Vincennes*; as da porta *Vincennes*, porta *Maillot* e porta *Dauphiné* desdobraram-se, havendo uma para partida e outra para chegada.

As entradas das estações teem uns pequenos porticos de madeira com taboetas, para que o publico saiba aonde tem de dirigir-se. Devem ser substituidos por ediculos com marquizes para abrigar da chuva.

Os muros são revestidos de azulejos muito decorativos.

A iluminação electrica das estações é profusa.

Todo o tunnel é illuminado tambem.

A electricidade por emquanto, é fornecida pela Companhia do ar comprimido. Está-se concluindo a fonte electrica do caes da *Ragée* em que ha 5 grupos electrogenios que dão uma corrente triphasica com 5.000 voltiões que se transformam em 550. A corrente é fornecida pelo systema de terceiro carril como em Londres. A transformação da corrente triphasica em continua deve fazer-se na subfonte electrica em construcção na praça da Estrella.

Os comboios são constituídos por tres carruagens sendo a da frente automotriz.

Estes vehiculos teem corredor de intercirculação e duas portas de corrediças nas extremidades, uma para entrada e outra para a sahida. Podem conter 30 passageiros sentados e 10 de pé. São de duas classes. Nas carruagens automotoras ha uma camara separada onde se installam os motores electricos e o freio, e onde vae o conductor. Os motores são dois com 200 cav. de vap. cada um e recebem a corrente por conductores que os ligam com o terceiro carril onde friccionam.

Todas as carruagens teem freios automaticos de ar comprimido.

A velocidade normal é de 25 a 30 klm. por hora.

A circulação faz-se pela via da direita.

Adoptou-se o *bloc-system* de Hall que fecha sempre atraz d'um comboio dois intervallos ou cantões de linha, protegidos por signaes. E' o proprio comboio que, movendo uma alavanca ao passar, fecha a via.

A primeira linha a construir agora é a linha circular de que fallámos.

As nossas estampas representam a estação inferior á de *Lyon*, a estação do *Hotel de Ville* e uma das da Praça da Estrella.

AUTOMOBILISMO

Na sessão da Camara Municipal de 9 do corrente um vereador ao que parece, depois de um pesadello que teve e em que sonhou as ruas da cidade atulhadas de automotores, impossibilitando o transito, damnificando o ambiente com o cheiro da benzina, pondo em risco as vidas e os haveres dos cidadãos com as suas correrias desenfreadas em todos os sentidos, ensurdecendo-os com os sons das suas trompas, levantou-se pressuroso, do leito ou da poltrona e propoz que se regulamentasse e se estabelecessem licenças para estes carros!

Esta proposta tem um fim sympathico, e inteiramente concorde com as ideias que temos aqui expendido — evitar os pedidos de monopolio que tem sido uma chuva sobre a Camara, mas o processo de regulamentar o que não existe é quanto a nós, contraproducente e... platonico.

A este respeito dizem chistosamente as *Novidades*:

Um vereador levantou-se, pedindo para chamar a attenção da camara, para a falta de regulamentação em materia de licenças para automoveis.

Os automoveis saem por tal preço, postos em Lisboa, e são tão excellentes as ruas da capital para esse genero de *sport*, que não sabemos senão d'um que se tenha domiciliado. E' um tricyclo maravilhosamente manobrado, que faz a distribuição d'um estabelecimento da baixa. Pois a camara, que já espantou as *bicyclettes* com licenças e multas, que não tem rua nem estrada que preste, quer para *bicyclettes* quer para automoveis, propõe-se a estabelecer regulamento de licenças, só para espantar o homem do tricyclo. Com a alfandega como está, e com a camara d'este feitio, hão de cá vir muitos automoveis! Mas o vereador, fallou que foi um gosto ouvil-o. E mais adiante, levantando-se questão a proposito da companhia dos americanos, com quem a camara finge embirrar, querem saber o que ficou apurado? Que a camara tem ouvido fallar em um seu fiscal junto d'aquella companhia, mas que os vereadores, por mais que matutem, e matutam quotidianamente, não sabem quem seja esse fiscal como se chama, que idade tem, se é feio ou bonito, se effectivamente exerce o cargo, ou se pediu licença para banhos e morreu victima de alguma imprudencia de natação! E ha outra coisa que tambem ignoram: é se o fiscal, caso realmente exista, ganha alguma coisa ou serve de graça. *Serve* é uma maneira de dizer.

Um alvitre lembramos, approximados como ficam estes dois factos:

Encarregar a camara esse hypothetico fiscal *seu*, o tal, o duvidoso, o feliz que ganha sem fiscalisar, ou o benemerito que *serve* (?) sem ganhar, de fazer *elle* o tal regulamento e até iriamos mais longe encarregando-o da cobrança do imposto.

Fiscal invisivel a regulamentar e cobrar contribuição invisivel de automoveis invisiveis, está muito bem.

Linhas subterraneas de Londres

Com a nova linha inaugurada em 27 de junho ultimo, a grande cidade ficou tendo uma rede completa de 6 linhas a saber:

City and South London
Waterloo and City
Central London
Baker Street and Waterloo
Great Northern and City
Metropolitan and Metropolitan District.

A primeira está em serviço desde 1890. E' de dois tunnels ligados, um para os comboios ascendentes outro para os descendentes. Tem locomotoras electricas e recebe a corrente por um terceiro carril.

Primitivamente media 5 kim. apenas ligando o sudeste ao centro da cidade, mas vae-se prolongando para Islington bairro muito povoado do Norte de Londres.

O augmento de trafego obriga a abrir novos tunnels sob o Tamisa.

Os comboios succedem-se com intervallos de 2 minutos e meio.

Na estação da Ponte de Londres está-se construindo uma poterna de accesso ao termino da London and South Coast Py. No Banco haverá outra galeria que ligue a linha com as outras que alli convergem. Esta galeria é elliptica, tem 4,30 de largura, as paredes são revestidas de azulejos e a iluminação faz-se com lampadas electricas.

Com as ampliações esta linha attingirá 20 klm.

As locomotoras munidas de freios Westinghouse, de compressor d'ar Brotherhood, teem motor Crompton, medem 4,30 de comprimento por 2,08 de largura e podem arrastar 3 carruagens.

No ultimo semestre os passageiros foram 3.442.942.

A linha electrica de *Waterloo and City* começou a exploração em junho de 1898. Facilita o accesso ao caminho de ferro *London and South Western*.

E' de dois tunneis conjugados e com terceiro carril no meio da via.

Tem 12 locomotoras automotrices e 12 carruagens. A corrente é de 500 voltios. O movimento annual é de 100.000 comboios-milhas.

E' muito curta a linha e por isso não tem estações intermedias.

A velocidade é só de 24 km.

No ultimo semestre de 1899 teve 1.769.731 passageiros.

A *Central London* foi agora inaugurada com 12 km. de extensão, entre *Bank* e *Shepherd's Bush* no oeste de Londres. E' formada tambem por um duplo tunnel profundamente enterrado (25 m. abaixo do nivel do solo) feito com anneis de aço de 22 mm. de espessura e 3,^m5 de diametro interior.

Nas estações os anneis alargam-se até 6,^m50 na extensão de 15 metros.

A linha nas estações está mais alta do que em plena via, para facilitar o arranque e a paragem.

Nas estações ha escadas de caracol e elevadores que transportam de cada vez 100 pessoas com a velocidade de 46 metros por minuto.

A via tem a bitola de 1,435, é de carris de 50 kg. em forma de U invertido assentes em longrinas de madeira.

Tem terceiro carril médio.

A energia electrica é transmittida em corrente triphasica de 5.000 voltios em sub estações. A fonte electrica está em *Shepherd's Bush*.

As locomotoras arrastam 7 carruagens com 336 lugares. Estas carruagens são do typo americano com corredor central, illuminadas por 8 lampadas electricas de 16 velas.

A locomotora tem 4 motores de 117 cavallos-vapor um para cada eixo.

A velocidade é 22,5 km. por hora.

A paragem nas estações é só de 72 segundos.

O custo kilometrico foi de 9 milhões de francos.

A *Baker Street Waterloo* é como as outras em tunnel duplo. Tem 5 km. de comprimento, com estações para ligar com o *Metropolitan* em *Charing Cross*, com a *Central London* em *Oxford Circus* e a *Great Central*.

Está em construcção que ainda levará 3 annos.

A *Northern of City* só estará prompta em 1902. Deve servir o bairro entre *Finsburg Park* e *Moorgate Street*.

A *Metropolitan* e *Metropolitan district* tem uma secção de 1.800 m. para experiencias de tracção electricas.

O precurso faz-se em 2 minutos e 24 segundos.

Os comboios tem 75,6 de comprimento e pesam 182 toneladas. Levam uma carruagem motora na testa e outra na cauda, tendo cada uma 9 motores cujas armaduras estão fixadas directamente nos eixos dos dois armões. A corrente fornecida é de 500 voltios.

NOTAS VARIAS

Papiristita. — E' o nome com que se baptizou uma substancia destinada a empregar-se como material de construcções em revestimentos de pavimentos nas officinas e logares em que se installam motores ou machinas-ferramentas.

E' feito de papel inutilisado junto com diversos ingredientes de agglomeração. Vende-se em pó dentro de barricas.

Applica-se, misturando o pó com agua e revestindo com a pasta, que assim se fórma, o pavimento ou o tecto. Faz presa e enrijece tornando-se como pedra, sendo elastico como o *linoleum* e abafando o ruido do andar. E' incombustivel; muito mais leve do que o cimento; 100 kilogrammas bastam para revestir 10 metros quadrados.

Póde moldar-se em folhas como o cartão e é susceptivel de ser polido.

Não se altera com o calor, não é atacado pelos acidos, e o azeite não entra n'elle produzindo nodoas.

Avisador de comboios.—O engenheiro de minas D. Domingo Orueta tem realisado experiencias ao que parece coroadas de completo exito, para a installação de avisadores de comboios em marcha por meio de aparelhos electricos, aproveitando as ultimas descobertas relativas á transmissão telegraphica sem fios.

O aparelho colloca-se nas locomotoras ou em qualquer outro lugar do comboio, e tem um receptor das ondas com uma pequena altura e que póde por isso passar dentro dos tunneis. O transmissor é um carrinho de *Rumkorff*, com um oscillador e um emissor de ondas.

Com este aparelho consegue-se transmittir avisos e até despachos a 300 metros de distancia, esperando o inventor levar a distancia a 600 metros ainda que haja uma montanha de permoio.

Premio Hughes.—O grande physico inglez que morreu ha pouco, inventor do celebre telegrapho impressor que tem o seu nome, Hughes, legou á Academia das Sciencias de Paris a somma de 100.000 francos destinada a um premio annual para os auctores de descobertas e investigações relativas á electricidade e ao magnetismo.

Locomotora nova.—Na fabrica *Brooks* estão a construir-se para a *Lake Shore & Michigan Southern Railway* onze locomotoras para comboios de passageiros com 10 rodas.

Exige-se-lhes a velocidade de 60 milhas ou 96,6 km. por hora, arrastando 14 carruagens.

O combustivel a empregar é o carvão betuminoso. São todas d'aço á excepção dos tubos.

O peso sobre as rodas motrices é de 60.330 klg., sobre o armão 17.510.

As rodas motrices são 6 com o diametro de 2^m,032.

Succedaneo do cautchuc.—Chama-se *velvrit* um novo producto com que se pretende substituir o cautchuc.

Fundou se já uma companhia para a exploração d'este corpo, na Inglaterra. Obtem-se pela nitrificação do oleo de ricino e pela incorporação d'uma certa quantidade de nitro-cellulose na massa. As proporções variam com a consistencia e as propriedades que se desejam. Póde ser duro como o cautchuc vulcanisado ou molle como a gomma elastica.

Apesar de parecer um corpo explosivo, pelo que se diz sobre o modo por que é fabricado, assegura-se que não é mais combustivel ou explosivo do que o cautchuc natural.

Presta-se a ser empregado em tubos e diversos utensilios e não é atacado pelo sulfureto de carbone, que dissolve o cautchuc, nem pela benzina. Resiste bem ás influencias atmosfericas.

O preço do cautchuc e a extensão das suas applicações, principalmente na industria electrica para o isolamento dos cabos submarinos e outros cabos conductores, tem feito com que se repitam com persistencia as tentativas para se chegar a um producto artificial que tenha propriedades analogas.

Muitas se tem realisado mas sem exito.

Se esta der resultados, será um prejuizo para os países tropicaes e para as nações com colonias n'essas regiões. Por nossa parte, perdemos muito e teremos de procurar na cultura do ricino alguma compensação.

Movimento urbano.—Os tremvias ordinarios e electricos de Londres transportaram em 1899 300.000.000 de passageiros; as linhas ferreas subterraneas 128.400.000 os omnibus 248.600.000. A metropole que tem 5,5 milhões de habitantes dá 124 passagens por habitante e por anno, o que é muito, mas é menor que a metropole americana, Nova York, que dá 210.

Precauções hygienicas.—Uma circular ministerial do imperio allemão manda adoptar algumas prescripções no transporte de doentes com molestias contagiosas.

As pessoas enfermas com variola, typho, diphtheria, scarlatina, cholera, lepra só podem viajar em carruagens especiaes.

As pessoas com sarampo, coqueluche, ou disenteria só podem viajar em carruagens com um compartimento especial que tenha retrete reservada.

As pessoas suspeitas de enfermidades d'esta natureza teem de apresentar attestado medico.

As pessoas cuja enfermidade visivel possa incommodar os companheiros de viagem só podem viajar pagando os logares do compartimento completo, quando esse possa tambem ser posto a sua disposição.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1900.

Não ha novidades financeiras nem politicas que com a finança se relacionem.

A gerencia da pasta da Fazenda não tem dado que falar de si; os mercados internos e externos conservam-se pouco animados porque estamos no periodo de calma, agravado com a exposição de Paris que tira aos mercados os seus principaes influentes particulares. A propria bolsa da capital franceza tem estado deserta.

A pedido do Centro Commercial do Porto e da Associação Industrial da mesma cidade, pedido feito pessoalmente em Lisboa pelos srs. presidentes d'estas associações, foi resolvido hontem, á ultima hora, prorogar até fim do corrente mez o praso para a troca das moedas de prata de 100 e 50 réis, incluindo as defeituosas.

Foi justo, porque a lei que as manda supprimir não tem tido a publicidade sufficiente para chegar ao conhecimento de todos. Nas villas e aldeias haverá por muito tempo quem ignore que o velho tostão já não corre, e o vá acceitando e dando em pagamento, até que elle, de mão em mão, lá chegue a algum que sabe da lei ou á porta do cofre da fazenda onde lhe prohibem a entrada.

E' então, esse ultimo possuidor, o mono que se afoga, vendo os seus 100 réis transformados n'uma simples roda de metal cujo valor intrinseco não é mais que 50 réis.

O que não percebemos é como foi preciso que as associações portuenses se manifestassem para que uma providencia tão naturalmente indicada se adoptasse, e á ultima hora.

Não tem o Ministerio da Fazenda, pelos seus agentes, meio de palpar a situação, para, por sua propria iniciativa resolver, sem necessitar que lh'o lembressem?

Não sabe a Casa da Moeda o valor total das emissões que tem feito, e comparando-o com o do numerario que tem entrado, applicado o devido coeeficiente de correcção pelo que se deve considerar extraviado, guardado em collecções, destruido em incendios e naufragios, etc. não póde calcular qual a somma que ainda se acha em circulação para aconselhar a manutenção ou o addiamento da data fatal?

Não sabe, por certo, porque, triste é dizel-o, nas nossas instancias officiaes, por mais papellada que se invente — e quanto mais se inventa — não ha meio de obter regularidade na escripturação, nem facil modo de se saber qualquer coisa.

Ainda ha pouco tivemos o exemplo no ministerio das obras publicas, onde a contabilidade estava por tal maneira embrulhada que se offerecia segundo pagamento a quem já estava satisfeito dos seus creditos.

Tambem hontem tivemos um exemplo d'este systema de complicação official e seus resultados.

Uma disposição legal, sobre a fôrma de pagamento d'um imposto, cumpria-se antigamente sem necessidade de requerimento. Mas isto, que era simples, não podia durar, e veiu um regulamento que exige requerimento e despacho superior.

Um contribuinte requereu em 28 do mez passado; o despacho levou 11 dias (!) foi dado em 7 d'este mez; o amanuense teve que fazer (?) e não o communicou á estação competente, e só hontem, porque a parte vendo-se já arriscada a um prejuizo de algumas dezenas de mil réis, foi insistir pela resposta, é que se viu que se perdera uma semana sobre os 11 dias d'espera, isto é, 18 dias para um despacho que se fazia d'antes em 18 minutos.

Tem-se falado muito no restabelecimento das cobranças domiciliarias das contribuições e parece que o sr. ministro da fazenda está resolvido a restabelecer o systema.

Não somos contrarios a que se procure dar toda a facilidade ao contribuinte para satisfazer os seus compromissos com o Estado, mas parece-nos que uns dois avisos pelo correio, avisos simples e claros da data em que abre e fecha o cofre, seriam bastantes, e processo muito mais efficaç.

Se nos mandassem organizar esse serviço, formularíamos um simples cartão de côr em que de um lado houvesse apenas que escrever o endereço, e do outro estaria impresso: 1.º aviso. E' V. Ex.ª avisado de que tem que pagar a sua contribuição (pessoal, industrial, etc.) desde o dia tal até o dia tal, na recebedoria rua... etc. Outro em outra côr diria: 2.º aviso. E' V. Ex.ª pela ultima vez avisado, etc. etc.

Com isto e com a simplificação do expediente nas recebedorias, de fôrma que não houvesse a escandalosa demora de um dia inteiro para receber uma quota, como hoje succede, os contribuintes iriam fazer o pagamento, e a cobrança correria sem violencias.

A aquisição d'ouro para pagamento dos coupons externos continua, entre nós, a ser feita por meio de concursos publicos, processo empregado pelo sr. Espregueira e que tem dado os melhores resultados.

No ultimo concuso, no sabbado 11 apresentaram-se 4 propostas offerecendo 30.000 libras e 100.000 francos sendo preferida a apresentada pelo Credit Franco Portugais, de 12.000 lb. ao preço de 6304 réis cada libra, importancia que hontem mesmo foi remetida n'um cheque para o Credit Lyonnais de Paris.

No dia 1 de setembro proceder-se-ha na Junta do Credito Publico ao sorteio para amortisação de 200 titulos do fundo de 4 % de 1890 e de 1.240 do fundo de 4 1/2 %, os quaes devem ser pagos do dia 1 do proximo mez de outubro em diante.

Da importancia de 672.761\$349 relativa a metade do excesso 11.400:000\$000 do rendimento das alfandegas do continente e ilhas no anno economico de 1899-1900, em que em harmonia com o § 1 do art. 1.º da carta de lei de 20 de maio de 1803, tem de ser distribuida pelos portadores da divida externa, cabem ao fundo de 3 % 442:987\$840 réis, competindo a cada titulo de 20 lb. 212 réis, ao de 4 % 25:794\$194 réis, competindo a cada titulo de 19 18 o lb. 283 réis, e ao de 4 1/2 %, réis 203:979\$315, competindo a cada titulo de 19-18-o lb. 318 réis.

A taxa do cambio do Brazil vae gradualmente descendo e com elle subindo os preços das nossas divisas estrangeiras.

A reacção era prevista pelos motivos que aqui expendimos.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 9/16	38 1/2	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 %
" cheque...	38 1/16	38	No mercado	6 %
Paris 90 d/v.....	746	748	Agio Buenos Ayres	239
" cheque.....	752	755	Cambio do Brazil	10 1/16
Berlim 90 d/v.....	305	306	Premio da libra..	1\$700
" cheque	308	309		a
Francfort 90 d/v...	305 1/2	306 1/2		
" cheque...	308 1/2	309 1/2		
Madrid cheque	970	980		1\$730

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta em Janeiro e Fevereiro

(Valores em mil réis)

Importação para consumo		
	1890	1899
I — Animais vivos.....	278.179	333.078
II — Materias primas para as artes e indústrias.....	3.567.930	3.318.098
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	814.473	824.616
IV — Substancias alimenticias.....	2.318.748	1.322.991
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	391.924	440.454
VI — Manufacturas diversas.....	591.221	468.479
Taras.....	11.565	12.342
Total.....	7.974.020	6.720.058
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animais vivos.....	781.530	648.153
II — Materias primas para as artes e indústrias.....	731.378	603.145
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	500.361	505.373
IV — Substancias alimenticias.....	2.301.044	2.379.921
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	23.700	21.131
VI — Manufacturas diversas.....	320.388	288.959
Total.....	4.658.410	4.446.682

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Italia

A companhia da via ferrea do *Adriatico* propõe-se adoptar a tracção electrica pelo rolador ou *trolley* entre *Lecco* e *Chavenna* e *Soudrio* n'uma extensão de 104 km.

Utilisa-se para a força motriz a de uma queda de agua nas vinhanças do rio *Arda* perto de *Morbegno*.

A corrente será de 3.000 voltios.

Foi encomendado o material electrico a uma fabrica de *Buda-pest*.

A rede de tremvias de *Niza* é alimentada pela officina hydraulica de *Mescla* que fornece a corrente electrica por uma linha de 30 km. A installação foi feita pela conhecida companhia *Thomson Houston*. Compreheende os dynamos que podem fornecer uma corrente triphasica de 10.000 voltios que alimenta uma fonte principal e duas secundarias e tres transformadores em que a corrente passa para 500 a 550 voltios.

O transporte de energia é feito por conductores aereos entre a fonte electrica e a estação de *Sant'Agata*, subterranea nas demais.

A energia hydraulica provém d'uma queda do rio *Varo*, que se recolhe por meio de turbinas.

A linha aerea é formada por 6 fios de cobre com 7,25 mm. de diametro formando dois conductores triphasicos distinctos.

Para a alimentação directa da rede de *Niza* emprega-se a corrente alternativa de 9.000 voltios reduzida a 340 e transformada em corrente continua, seguidamente.

A alimentação das fontes secundarias transforma-se tambem em corrente continua com a mesma voltagem.

Inglaterra

A commissão da camara do commercio encarregada de dar parecer sobre o projecto de via ferrea que deveria ligar as cidades industriais de *Liverpool* e *Manchester* foi de opinião desfavoravel á sua construcção.

N'esta linha não haveria estações intermedias. Adoptava-se o systema *Behr* realisando-se uma velocidade de 175 km. por hora

LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra á Praia das Maças—Foi enviada no dia 10 do governo civil de Lisboa para a camara de Cintra o projecto do traçado d'este caminho de ferro, que foi aprovado pelo conselho superior d'obras publicas, e por este facto reúnem no dia 27 do corrente, pelas 3 horas da tarde, no Banco *Luzitano*, os socios d'esta companhia, não só para auctorisarem a administração á aquisição da concessão da linha como para eleição da mesa d'assembléa geral e corpos gerentes que faltam nomear.

Em seguida serão inaugurados os trabalhos de construcção pelos empreiteiros srs. *Darras & C.^a*, que se comprometteram a entregar o caminho de ferro á exploração no prazo de 8 mezes.

Meridionaes—O conselho tecnico d'obras publicas vae dar o seu parecer sobre os projectos d'uma variante, denominada de *Montalvo* por cortar o cabeça d'este nome, entre os kilometros 4,340 e 10,840 da linha de *Vendas Novas* a *Sant'Anna*, e da ponte d'*Azambuja*.

A planta cadastral foi approvada por portaria de 13 do corrente.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O convenio approved na ultima assembléa geral dos caminhos de ferro andaluzes, de 30 de junho dispoz que até ao 1.º de julho de 1901 os retalhos ou *coupons* das obrigações seriam pagos em ouro, que continuaria a suspensão das amortisações, que se faria o pagamento ao par dos vales ou recibos contra acções ao par tambem, que se augmentasse com 6 milhões de pesetas o capital social, e que se prorogasse por mais um anno a divida da companhia a diversos bancos

As receitas de 1899 foram um tanto inferiores ás de 98 mas muito superiores a todas as outras anteriores. O producto bruto das linhas deu 19.195 000 pesetas e o producto kilometrico 18.080 dando o producto liquido 10.326.

As despesas de exploração augmentaram um tanto com relação ao periodo de 1892 a 1897 sendo em 1899 7.909 pesetas.

A companhia tem augmentado o seu material circulante e melhorado o material fixo.

Os percursos kilometricos dos comboios augmentaram em kilometros 171.276.

O augmento de capital agora notado será feito pela criação de 12 000 acções de 500 pesetas com direitos iguaes ás 60.000 já existentes, as quaes são destinadas a trocar-se pelos vales

Foi auctorizado o governo a conceder por 99 annos sem subvenção a linha ferrea de via estreita de *Leon* a *Matallana* na estação da linha de *Robla* a *Valmaseda*; a de *Malaga* a *Ton del Mar*; a de *Triana* á ria de *Bilbao* e de *Ortuela* a *San Julian de Musques*, a linha meneira de *Fondon* a *Santafé de Mondujar* na provincia de *Almeria*.

Foi inaugurada a nova estação de *Masnou* da companhia de *Madrid* a *Zaragoza* e a *Alicante*.

Está assente a via dupla entre *Madrid* e *Posuelo*.

Está formada uma companhia para a construcção da via ferrea de *Vitoria* a *Bilbao* por *Villareal* de *Allava*.

O capital social é de 4,5 milhões de francos em acções de 100 francos.

E' uma linha industrial e mineira.

Proseguem activamente os trabalhos para o estabelecimento da dupla via na linha de este *Litoral* entre *Barcelona* e *Masnou* Tem de se alargar a ponte de *Besós* e o tunnel de *Mougat*.

Começaram as obras do prolongamento do caminho de ferro de *Oviedo* a *Infiestos* até *Arriendas*.

Companhia del Norte.—Segundo o relatório apresentado recentemente á assembléa geral a receita da linha em 1899 (3.456 kilm.) foi de 109.108 845 pesetas deduzindo-se os impostos do estado ficaram 100.387 447 pesetas.

Tem mais receitas fóra da exploração 120.560 pes. o que dá a receita kilometrica de 29.082,17.

As despesas foram de 40.525.248 pesetas ou 17.356,12 ficando o producto liquido em 55.125.716,31 e 15.950,72 por kilometro.

Houve portanto um augmento de 4.857.041,96 e 1.405,40 por kilometro sobre o anno anterior.

As receitas augmentaram 6.568.767 e as despesas 1.650.299.

O relatório accusa uma depressão na exportação dos vinhos resultante da situação criada pelo tratado de commercio com a França. De facto a exportação para França que fóra de 5.252.327 hectolitros em 1896; de 3.904.186, em 1897; e de 4.905.961 em 1898; passou a 3.457.498 em 1899.

A importação de cereaes augmentou em 314.093 toneladas.

França

A rede de *L'est* saldou as suas contas no anno de 1889 com um excedente de 4.351.626 fr. o que dá um augmento de 7.244 468 sobre o anno de 1898.

As receitas de exploração foram 176.299.240 francos contra 167.569.476 no anno anterior.

A tonelagem média por dia foi de 47.683 transportadas, a uma distancia média de 116.530 kilometros ao preço médio de 0,0476.

Os passageiros foram 62.526.380 sendo 2.928.103 de 1.ª classe e 20.416.260 de 2.ª classe.

As despesas que em 1898 tinha sido de 99.324.320 passaram a 100.018.807 fr.

A companhia gastou em instituições de previdencia francos 9.444.487.

Distribuiu o dividendo de 19.425.580 fr. e gastou em amortizações 1.243.900 fr.

O estado recebe 4 351 626 fr. excedente do producto liquido sobre as despesas totaes.

Foi decretada a utilidade publica para as expropriações necessarias ao estabelecimento d'um tremvia de tracção mechanica entre a estação de *Fontainebleau* e *Valvins*.

Russia

Segundo o relatório apresentado pela administração dos caminhos de ferro russos na exposição de Paris, a extensão total das linhas ferreas do imperio era em 11 de janeiro do corrente anno 45.660 kilometros.

Em 1890 apenas attingiam a cifra de 29 475 kilom.

Em 1898 o numero total de comboios foi de 1 362.056 com 51.492.000 passageiros e um percurso médio de 128 kilometros.

As receitas chegaram a 327 milhões de rublos e as despesas a 195 milhões.

França-colonias

Partiu para o *Senegal* o empreiteiro da linha ferrea de *Konakry* ao *Niger* estudada pelo capitão *Salesses* que foi agora nomeado engenheiro director da construcção.

Esta linha deve ligar a Guiné franceza com o Alto-Soldão.

Começaram os trabalhos de implantação do traçado. Ha tres brigadas uma de *Konakry* a *Kuria*, outra até *Friquibé*, outra parte de *Kuria* ao encontro da primeira.

Foram approvados os projectos da superstructura e exploração da linha do Oceano ao *Niger* no *Dahomey*.

Foi auctorizado o começo dos trabalhos para a construcção do caminho de ferro do *Saigou* a *Tam-Linh*, 1.ª secção da linha do *Lang Biary* e do *Khamh-Hoa* na *Cochinchina*.

Segundo a ultima estatistica do ministerio das obras publicas francez as receitas da exploração das linhas argelinas em 1899 foram as seguintes:

P. L. M.	513 kil.	9.762.550 francos
Este Argelino	898 "	7.609.820 "
Bône Guelma e prolongamentos.	1.122 "	8.622.892 "
Oeste-Argelino	379 "	3.531.702 "
Franco-Argelino	668 "	3.053.153 "
Mokta el Hadid	33 "	67.996 "
Tremvias	160 "	2.369.267 "

Deram mais 3.644 837 francos do que em 1898 havendo augmentos em todas excepto na França Argelina em que houve a diminuição de 24 969 francos.

Esta secção mede 132 kilometros e está calculada a sua despesa na razão de 123.000 francos por kilometro.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Transito com Hespanha.—As providencias sanitarias impostas durante a epidemia do Porto causaram graves embaraços no trafego com Hespanha, o qual, sem esta circumstancia, teria realmente apresentado um notavel augmento, considerando que apesar d'isso temos a registar um excesso de receita de 7:491.7600 réis sobre o total como se vê do mappa (documento n.º 29).

O augmento dá-se unicamente sobre a fronteira de Badajoz e só na pequena velocidade cuja receita foi superior á de 1898 em 11:355.7900 réis.

Registaremos ainda o transporte a maior de 4.030 toneladas de madeiras de Portugal para Hespanha e de 1.500 toneladas de chumbo de Hespanha para Portugal, transportes estes que são a consequencia immediata das combinações de tarifas feitas com a Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, em fins de 1898.

Na fronteira de Valencia de Alcantara, em direcção a Madrid, temos a notar uma diminuição de 930.7300 réis que respeita completamente á grande velocidade, devida principalmente ao affrouxamento de transportes de peixe, o que aliás se explica não só pelas providencias sanitarias extraordinarias, mas ainda por que no anno findo o peixe escasseou nas costas de Portugal.

Finalmente, devido ás relações que temos com o serviço de exploração do porto de Lisboa e aos esforços communs para atrahir a Lisboa o trafego de importação de Hespanha, começa-se a notar um augmento muito apreciavel n'este movimento.

O porto de Lisboa permite actualmente a atracação de grandes embarcações aos seus caes. As nossas linhas estão ligadas desde 1899 ás do porto de Lisboa em bastantes pontos, de tal maneira que se pôde fazer a descarga directa dos navios para os wagons e vice-versa. As despesas e demoras estão reduzidas ao minimo e as taxas applicadas, especialmente as de transito, foram de commum accordo diminuidas tanto quanto possivel. N'esta mesma ordem de idéas, obtivemos da alfandega, na fronteira hespanhola, a adopção de uma tarifa de operações aduaneiras que comporta reduções sensiveis nos preços anteriores e que terá a grande vantagem de permittir o conhecimento *a priori* da importancia das despesas nas fronteiras.

E' ainda mais por estas facilidades de toda a especie proporcionadas ao publico, do que pelas tarifas de concorrência com as outras Companhias hespanholas, que procuramos atrahir ás nossas linhas o trafego do transito.

Temos a satisfação de notar que, dentro da esphera commercial, mantemos actualmente as melhores relações com todas as companhias da península do que dão sobejas provas as combinações internacionaes indicadas no presente relatório e as quaes, umas já se acham em vigor e outras a ponto de o estarem.

Transito com a França.—Diversas causas demoraram a apresentação dos respectivos projectos de tarifas franco-hispano-portuguezas aos governos sobre as quaes annunciámos no anno proximo passado o accôrdo de todas as Companhias interessadas.

Estes projectos de tarifas foram enfim submettidas á homologação e esperamos que em breve ellas poderão ser applicadas.

3.º Observações sobre os diferentes serviços

§ 1.º—EXPLORAÇÃO

O nosso serviço d'Exploração continuou a realizar sensiveis progressos em 1899.

Serviço do Movimento.—O nivel do pessoal das nossas estações, tanto sob o ponto de vista da sua instrucção profissional, como pelo seu porte e disciplina, tem melhorado sensivelmente, graças á maior efficacia dos serviços de inspecção, ao mais perfeito conhecimento dos regulamentos, ao maior escrupulo com que é feito o seu recrutamento e promoções, etc.

Nenhum empregado entra no serviço das estações sem que tenha praticado na nossa escola de Lisboa, cujo ensino foi reorganizado como se disse no anno anterior, ou na segunda escola, aberta em 1899 no Entroncamento e transferida mais tarde para Coimbra. Estas escolas deram em 1899, 81 novos empregados.

O bom funcionamento do serviço de exploração é certificado pela diminuição, sempre crescente, de reclamações do publico; as queixas são minuciosamente examinadas e as respostas dirigidas aos interessados o mais rapidamente possivel.

A despesa com o pessoal d'este serviço que em 1898 foi de 335:686.7666 réis passou a 353:881.7146 réis em 1899. Referida ao kilometro-trem, baixou ella de 79,3 % em 1898 a 75,19 % em 1899.

O augmento crescente do serviço das estações levou-nos a adoptar no fim do anno de 1899 certas disposições geraes de augmento progressivo de vencimentos, passado um certo numero de annos de serviço. O nosso fito principal foi facilitar assim a admissão d'este pessoal com a mira n'uma carreira que desse acesso com o tempo a logares bem remunerados.

As despesas diversas do serviço do movimento passaram de 118:521\$265 réis em 1898 a 126:866\$814 réis em 1899, ou seja 26,9 réis por kilometro-trem, contra 28 réis em 1898. Devido a uma organização mais methodica foram realizadas ainda importantes economias n'este serviço.

Fiscalização em transitio.—Reforçámos tambem em 1899 a fiscalização em transitio e a despesa que d'ella provém apresentou um augmento de 5:855\$941 réis. Bastará accrescentar para demonstrar a que ponto esta despesa foi justificada e remuneradora, que as receitas totaes dos revisores subiram em 1899 a 18:051\$955 réis.

Modificação das tarifas.—Terminámos no começo de 1899 a revisão geral das nossas tarifas, emprehendida depois do accordo com a Companhia da Beira Alta, o que nos permittiu libertar-nos do regimen perigoso de tarifas provisórias, não approvadas regularmente, em que até então vivemos por alguns annos.

A supressão, n'esta occasião, de uma tarifa (n.º 1 de pequena velocidade) que continha reduções não justificadas e excessivas na linha da Beira Baixa, teve os seus effeitos immediatos. E' devido a este facto que se deve attribuir, em grande parte, o augmento de perto de 20 % das receitas d'esta linha e a diminuição de 98 a 80 % do seu coeeficiente de exploração.

Os bons resultados das combinações de tarifas, feitas com a Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante nos fins de 1898, para a exportação de madeiras, para Hespanha e para a importação de chumbo, encontram-se já indicados anteriormente, n'esta exposição. E proximoamente entrarão em vigor as tarifas internacionaes franco-hispano-portuguezas.

§ 2.º — VIA E OBRAS

O serviço de via e obras effectuou em 1899 quantidade excepcionalmente importante de trabalho extraordinario ao qual consagramos capitulo especial.

Continuou por outro lado a desenvolver a maior actividade com a conservação das linhas e dos edificios.

Proseguiu principalmente em 1899 ao reforço das linhas com carris de 30 kilogrammas, substituindo os grampos por parafusos (*tirefonds*) pondo tres d'estes parafusos em vez de dois em cada travessa; augmentou o numero de travessas (na proporção de 10 por cada 12 metros nos carris de 30 kilos e de 12 nas de 40 kilos) além da renovação do balastro, que foi substituido nas curvas pelo de pedra britada, em vez de areia que era d'antes.

As quantidades de balastro empregadas foram as seguintes:

	1898	1899
Balastro de areia	9.365 m ³	12.059 m ³
» de pedra britada	31.847 »	20.313 »

A quantidade de travessas novas empregadas na conservação, elevou-se a:

	1898	1899
Travessas de pinho creosotadas (14,693 kg. de creosote por cada travessa).....	140.382	135.389
Travessas de carvalho não creosotadas....	4.644	533
» » eucalypto, idem.....	3.499	731

A despesa de exploração com este serviço foi de 421.509\$864 em 1899 contra 418.253\$480 em 1898, quasi sensivelmente a mesma apesar da alta muito notavel dos materiaes empregados dos quaes os numeros seguintes dão ideia:

Preço em 1898 Preço em 1899

Cruzamentos para via de 40 kilogrammas	169\$460	304\$150
Eclisses " " " 40 " "	\$284	\$580
Selles " " " 40 " "	\$064	\$115
Fio de ferro de 3 m/m (por metro)....	\$060	\$115

Continuámos em 1899, como já o tínhamos feito em 1898, realizar bastantes melhoramentos destinados a augmentar a segurança na circulação dos comboios. Transferiram-se em muitas estações para maior distancia os respectivos discos, munindo-os de compensadores; deu-se principio ao estabelecimento de indicadores electricos da posição dos disticos nas estações; applicaram-se fechaduras de segurança do systema *Bourré* nas estações de Payalvo, Caxarias, Albergaria, Vermoil e Souzellas, systema este que vae ser generalizado na linha do norte; fez-se entre os postos dos agulheiros de Lisboa-R e Campolide uma ligação, por meio das fechaduras electricas do systema *Sartiaux*; estabeleceu-se em Algés, um posto de encravamento com uma entrada directa para os comboios que teem alli o seu ponto terminus; começou-se a instalação do *Block System* entre o Caes do Sodré e Algés, e applicaram-se aos signaes de paragem em varias estações, especialmente na do Entroncamento, dois semaphoros ligados pelo telephone ao escriptorio do chefe da estação, etc.

A ausencia quasi absoluta de accidentes de comboios na nossa rede comprova a efficacia d'estas providencias. O unico accidente grave que temos a registar em 1899, devido ao concurso excepcional de inadvertencias de alguns empregados, foi o choque occorrido em Braço de Prata no dia 9 de julho, entre um comboio tramway parado na estação e o comboio correio do norte. Este accidente não occasionou, felizmente, perda de vidas.

§ 3.º MATERIAL E TRACÇÃO

Os numeros relativos ao anno de 1899 comparados com os de 1898 e annos precedentes, accusam em todos os ramos d'este serviço a continuação de importantes progressos.

Extrahimos dos mappas (documentos n.º 33 e annexos) os seguintes dados estatísticos que são os mais característicos.

Consumo de carvão.—O consumo de carvão por kilometro-trem, foi em 1899 de 10,543 kilos contra 10,726 em 1898 ou seja uma diminuição de 0,183. Este resultado é tanto mais notavel porquanto de 1898 a 1899 elevou-se de 30 a 50 % o limite dos meudos admittidos nos nossos contractos de fornecimento de carvão, o que corresponde a uma differença de cerca de 3 francos para o preço de cada tonelada, sendo o consumo das nossas locomotivas cerca de 57.000 toneladas.

Esta diminuição de consumo é a consequencia directa do melhor estado de conservação das nossas locomotivas.

Ha a registar tambem n'este ponto os resultados satisfactorios que deram as quatro machinas *Compound*, afferidas a 15 kilogrammas, recebidas em 1899 como anteriormente dissémos, da Fabrica Fives Lille. Ainda que a tonelagem dos comboios rebocados por estas locomotivas seja superior approximadamente a 50 % da tonelagem média rebocada pelas outras machinas de grande velocidade, o seu consumo médio por kilometro-trem foi menor 750 grammas.

O consumo d'aquellas machinas referido á tonelada rebocada por kilometro, representa para o conjuncto do anno de 1898 uma economia de 39 % sobre o consumo médio das nossas outras machinas de grande velocidade.

O preço médio da tonelada de carvão em 1899 tendo sido de 6\$091 réis, apresentando uma diminuição de 424 réis sobre o de 1898, a despesa total de carvão em 1899 permaneceu a mesma que em 1898, apesar do augmento de percurso.

Devido á alta consideravel do preço do carvão no corrente anno não teremos infelizmente de registar os mesmos resultados.

Azeites de lubrificação e de iluminação.—Tem-se empregado constantes esforços para habituar o pessoal ao uso mais economico do azeite, o que foi conseguido, e apesar do augmento do percurso, a despesa total teve uma ligeira diminuição. Referida ao kilometro-machina, esta despesa baixou de 11 % em relação a 1898 e de 44 % em relação a 1897 e esperamos ainda conseguir melhores resultados.

Devemos notar que, com o systema de premios de economia em vigor, tanto os empregados como a Companhia encontram vantagem n'esta redução de consumo de azeite assim como na do carvão.

Accrescentaremos que uma lubrificação, limitada ao stricto necessario, é mais vantajosa para a boa conservação das machinas do que um emprego excessivo de azeite.

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Viagens de recreio á Figueira da Foz

Grandes corridas de touros em 26 d'Agosto de 1900

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

PREÇOS

	1.ª cl. 6.000	2.ª cl. 4.000	3.ª cl. 3.000
Lisboa R. ou C. dos Soldados	—	—	—
Torres Vedras.....	4.000	2.800	2.000
Caldas ou S. Martinho.....	3.000	2.000	1.500
Cella ou Vallado.....	2.500	1.700	1.200
Mogofores a Porto, ambos inclusivé.....	2.000	1.500	1.000
Fundão.....	—	3.040	2.170
Tortozendo.....	—	2.720	1.950
Covilhã.....	—	2.600	1.850
Caria.....	—	2.250	1.610
Belmonte.....	—	2.160	1.560
Benespera.....	—	1.800	1.200
Sabugal.....	—	1.580	1.130

mais o imposto de sello para o governo

VALIDADE

Ida 25 e 26 d'Agosto
Volta 26 e 27 "

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

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

Lisboa, 6 de agosto de 1900.

Ampliação da Tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade

Para transporte de aguardente, azeite, bebidas fermentadas e refrigerantes, vinho e vinagre

Transporte gratuito das taras vasias

As vantagens concedidas pela condição 2.^a da Tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade ás estações de Lisboa (Caes dos Soldados), Alcantara Terra, Figueira da Foz e Villa Nova de Gaia, serão extensivas desde 15 de Agosto de 1900 á estação de Porto (Campanhã), tornando-se, portanto, gratuito o transporte das taras vasias das remessas que, aproveitando a referida Tarifa, tenham este destino, sob reserva de que:

1.º entre a expedição da remessa em cheio e a das taras, ou vice-versa, não medeiam mais de 90 dias;

2.º o numero das taras vasias seja igual ou inferior ao das cheias;

3.º as taras vasias sejam expedidas n'uma só e unica remessa, correspondente a cada expedição em cheio;

4.º o destino das taras vasias seja a procedencia da remessa em cheio;

5.º o expedidor da remessa seja o consignatario das taras;

6.º que as taras de cada remessa, vasias ou cheias, sejam as mesmas.

O remettente que desejar vale de regresso deverá requisital-o por escripto na competente nota de expedição.

Lisboa, 10 de agosto de 1900.

Romaria ao Senhor da Serra em Bellas

Além do serviço ordinario realizar-se-hão mais os seguintes comboios especiaes

Domingo 26 d'Agosto de 1900

Partidas de Lisboa-Rocio — Manhã 5-35, 6-33, 7-5, 7-13, 8-30, 9-25, 9-50, 11-28 e 11-45 Tarde 12-10, 12-50, 1-20, 2-5 e 2-25 — de Lisboa-Caes dos Soldados — Manhã 5-35 e 10-0 — de Lisboa-Alcantara-Terra — 8-17.

Partidas de Queluz-Bellas para Lisboa-Rocio — Tarde 4-30, 4-57, 5-18, 5-53, 6-42, 6-52, 7-43, 8-48 e 9-8 — Lisboa-Caes dos Soldados — Tarde 8-15 — Lisboa Alcantara Terra — 7-0

Segunda-feira 27

Partidas de Lisboa-Rocio — Manhã 7-13, 11-45, Tarde 1-20 e 3-32 — de Alcantara-Terra — Manhã 8-17.

Partidas de Queluz-Bellas para Lisboa-Rocio — Tarde 6-42, 6-52 e 9-8 — Lisboa-Alcantara Terra — 7-0.

Especialidade de RELOGIOS REMONTOIRS

para engenheiros, machinistas
e empregados de caminhos de ferro



Remontoir de mostrador luminoso

mostrando
as horas na maior escuridão

ANCORA, regulado a 0,15 de segundo em 24 horas — 19 linhas — caixa forte em aço ou níquel fino 5\$000 réis. Caixa em prata 7\$000 réis.

REMONTOIR CYLINDRO, para senhora, elegantissimo. Linda caixa de metal gravado 4\$000 réis — de prata 6\$000 réis — d'ouro 16\$000 réis.

REMONTOIR CHRONOGRAPHO-CONTADOR, indicando as velocidades a 1/5 de segundo. Caixa d'aço 12\$000 réis — prata 15\$000 réis — ouro fino 60\$000 réis.

REMONTOIR-BUSSOLA, mostrador luminoso, mappa geographico de Portugal sobre a bussola — 18 linhas — metal 5\$000 réis, prata 8\$000 réis. Em encomendas de 3. redução de 10 %. Porte de 1 a 12, 550 réis.

Expedição franco, contra valle do correio ou cheque enviado a

P. A. Joannot — RELOJOARIA — GENEVE

SUISSA — CASA FUNDADA EM 1847

Preços dos bilhetes de ida e volta

De Lisboa-Rocio, Lisboa-Caes dos Soldados e Lisboa-Alcantara Terra.

2.^a classe 300 réis — 3.^a classe 200 réis
mais o imposto do sello.

Estes bilhetes são unicamente validos para os comboios ordinarios destinados ou procedentes de Cintra para os especiaes.

N. B. Para os comboios especiaes só se vendem bilhetes de ida e volta, os quaes são tambem validos para os comboios ordinarios, Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa 13 de agosto de 1900.

Festas a Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello Nos dias 18 a 20 de Agosto de 1900

Bilhetes de ida e volta, por preços reduzidos, validos para ida nos dias 17 a 20 d'agosto e volta nos dias 18 a 21, pelos comboios ordinarios.

Preços dos bilhetes: — De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello e volta. — 2.^a classe 5\$000 réis, 3.^a 3\$400, e mais o imposto do sello para o governo.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume,

Lisboa, 14 d'agosto de 1900.

Estação de Rio Tajo

Segundo communicação da companhia de exploração dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha, está aberta desde 1 do corrente ao serviço combinado, unicamente para mercadorias de grande velocidade a estação de Rio Tajo, situada entre a estação de Canaveral e o apeadeiro de Garrovillas da linha de Malpartida a Arroyo.

As expedições procedentes ou destinadas á estação de Rio Tajo são applicaveis até ou desde a *fronteira de Valencia d'Alcantara* as tarifas geral e especiaes combinadas de grande velocidade em vigor com as linhas de Madrid-Caceres-Portugal, tendo-se em vista a distancia seguinte:

Da fronteira de Valencia a Rio Tajo, 124 kilometros.

Lisboa, 13 de agosto de 1900.

ARREMAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo mineral para injeção de travessas

No dia 10 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.500 toneladas de oleo mineral para injeção de travessas.

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

Lisboa, 8 de agosto de 1900.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

LISBOA João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

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

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

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

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

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

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

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

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 13000 a 13400 réis diários.

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente 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 confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 13600 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.

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.

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.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Grande hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda 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 S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Em 21 de agosto

O paquete Clyde.

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

AGENTES

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Agosto de 1900

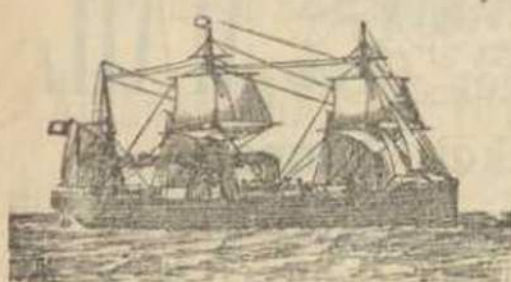
COMPANHIA REAL				Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.			
C. Sodré		Aigés		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.	
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-25 m.	7-31 m.	4-50 m.	5-9 m.	6-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	5-8-59 m.	8-10 m.	4-30 t.	7-15 m.	12-56 t.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-55 m.	8-35 m.	6-35 m.	7-34 m.	6-45 t.	9-0 n.	6-0 t.	6-10-10 n.	12-25 t.	6-34 t.	10-0 m.	5-55 t.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	8-40 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.	Lisboa Pampilhosa	Lisboa	Lisboa	Lisboa	—	—	11-35 t.	6-45 t.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-55 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-20 m.	6-20 m.	5-12 t.	5-15 n.	6-4 t.	—	—	—	—
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	9-55 m.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	6-30 m.	6-12 t.	6-55 t.	7-11-35 n.	—	—	—	—
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-15 m.	12-7 t.	12-40 t.	1-26 t.	Lisboa Caldas	Lisboa	Lisboa	Lisboa	—	—	—	—
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-20 m.	2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	6-45 t.	7-0 t.	7-50 m.	10-40 m.	—	—	—	—
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	11-50 m.	4-45 t.	5-15 t.	2-40 t.	Caldas S. Martinho	Caldas	Caldas	Caldas	—	—	—	—
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	12-55 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	7-30 m.	7-32 m.	9-30 m.	9-50 m.	—	—	—	—
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	1-30 t.	5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	Alfarellos Porto	Alfarellos	Alfarellos	Alfarellos	—	—	—	—
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	2-25 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.	—	—	—	—
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	3-20 t.	9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	Colmbra Figueira	Colmbra	Colmbra	Colmbra	—	—	—	—
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-55 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	—	—	—	—
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-50 t.	11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.	—	—	—	—
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-25 t.	12-45 n.	1-52 n.	12-44 n.	Aveiro Porto	Aveiro	Aveiro	Aveiro	—	—	—	—
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-20 t.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	3-10 n.	5-52 m.	4-10 t.	6-54 t.	—	—	—	—
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-55 t.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	—	—	10-10 n.	1-29 n.	—	—	—	—
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	7-50 t.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	Ovar	Ovar	Ovar	Ovar	—	—	—	—
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-25 n.	9-15 m.	9-59 m.	10-54 m.	5-30 m.	6-49 m.	10-35 m.	12-5 t.	—	—	—	—
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	9-20 n.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-50 t.	2-10 t.	5-20 t.	6-52 t.	—	—	—	—
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	9-55 n.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	7-30 t.	9-5 n.	6-35 t.	8-6 n.	—	—	—	—
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	10-50 n.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	Espinho	Espinho	Espinho	Espinho	—	—	—	—
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	11-25 n.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	8-0 m.	8-49 m.	5- m.	5-50 m.	—	—	—	—
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	12-20 n.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	8-55 m.	9-55 m.	7-35 m.	8-13 m.	—	—	—	—
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	12-50 n.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	10-20 m.	11-19 m.	9- m.	9-59 m.	—	—	—	—
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	1-30 t.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	12-50 t.	1-48 t.	11-25 m.	12-24 t.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	4-15 t.	5-15 t.	2-25 t.	3-24 t.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	5-7 t.	6-5 t.	3-30 t.	4-29 t.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	11-10 n.	12-10 n.	9-15 n.	10-14 n.	—	—	—	—
C. SODRE P. ANCOS C. SODRE				Lisboa Povoá Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				Lisboa Regoa Lisboa			
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	7-5 m.	8-40 m.	8-15 m.	10-0 m.	4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	7-45 m.	10-5 m.	9-0 m.	10-55 m.	4-15 t.	8-25 n.	11-50 m.	3-30 t.
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	4-45 t.	5-48 t.	6-35 t.	7-34 t.	12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	11-40 n.	3-10 m.	4-40 t.	11-20 n.
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	—	—	—	—	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.	—	—	—	—
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	—	—	—	—	6-0 t.	7-45 t.	5-45 t.	7-25 t.	—	—	—	—
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa Evora Lisboa				Lisboa Penafiel Lisboa			
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	6-0 t.	10-2 n.	7-0 m.	10-55 m.	6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.	9-40 n.
—	—	—	—	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	Lisboa Extremoz	Lisboa	Lisboa	Lisboa	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	6-0 t.	7-45 t.	5-45 t.	7-25 t.	—	—	—	—
C. SODRE Cascaes C. SODRE				Lisboa Santarem Lisboa				Lisboa Faro Lisboa				Lisboa Guimaraes Lisboa			
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-50 m.	8-18 m.	9-20 m.	6-12-5 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.	4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	6-11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	6-7-42 t.	Lisboa Pias	Lisboa	Lisboa	Lisboa	4-40 m.	9-20 m.	6-55 m.	9-35 m.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.	—	—	—	—	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	8-0 m.	11-6 m.	10-20 m.	2-15 t.
7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.	—	—	—	—	12-45 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	11-0 m.	3-12 t.	1-25 t.	4-10 t.
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-2 m.	—	—	—	—	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.	—	—	—	—
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-32 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-15 t.	1-20 t.	1-45 t.	2-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-45 t.	2-50 t.	3-15 t.	4-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3-10 t.	3-47 t.	3-55 t.	4-32 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3-15 t.	4-20 t.	4-8 t.	5-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-0 t.	4-52 t.	4-45 t.	5-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-40 t.	5-17 t.	5-25 t.	6-2 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-45 t.	5-50 t.	5-55 t.	6-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5-30 t.	6-22 t.	6-15 t.	7-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-40 t.	8-17 n.	7-45 t.	8-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-10 n.	9-47 n.	9-15 n.	10-20 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-32 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.	1-20 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-15 n.	1-20 n.	1-45 n.	2-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Setembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Napoles) vap. allem. **Kanzler**. Sahirá a 23 de agosto.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. André**. Sahirá a 14 de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, (em direitura) vap. fr. **Atlantique**. Sahirá a 28 de agosto.
Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vapor francez, **Karin**. Sahirá a 19 de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Cette e Marselha, vap. fr. **Saint Mathieu**. Sahirá a 23 de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Cherbourg e Southampton, o vap. inglez **Nile**. Esperado em 22 de agosto.
Agente, James Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fr. **Chili**. Sahirá a 27 de agosto.
Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Dakar, Cape Town, Lourenço Marques e Beira, vapor fr. **Caravellas**. Sahirá a 31 de agosto.
Agente, Augusto Freire. Largo do Pelourinho, 19, 1.^o



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



Havre, e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 21 de agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



La Pallice e Liverpool (via Corunha), vap. ingl. **Orellana**. Sahirá a 28 de agosto.
E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool, vapor portug. **D. Amelia**. Sahirá a 22 de agosto.
Agente: J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



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



Pará, e Manaus, vap. all. **Allemania**. Sahirá a 22 de agosto.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vap. ing. **Cametense**. Sahirá a 26 de agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Paranagua, S. Francisco e Rio Grandê do Sul, vapor allemão **Rosario**. Sahirá a 18 d'agosto.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Santa Fé**. Sahirá a 22 de agosto.
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19, 1.^o



Pernambuco Maceió e Natal, vapor inglez **Actor**. Sahirá a 29 de agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **S. Nicolas**. Sahirá a 21 de agosto.
Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 21 d'agosto.
Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. ingl. **Oropesa**. Sahirá a 29 de agosto.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Clyde**. Sahirá a 21 de agosto.
Agentes, James Rawes & C.^a, R. dos Capellistas, 31, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.