

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas

PUBLICAÇÃO QUINZENAL

Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas férreas portuguezas

POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E DIRECCÕES RESPECTIVAS

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: ANTUERPIA, 1894, MEDALHA DE BRONZE

BRUXELLAS, 1897, MEDALHA DE PRATA — PORTO, 1897, MEDALHA DE PRATA

Proprietario-director. L. DE MENDONÇA E COSTA, Inspector Chefe da Repartição Central do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes

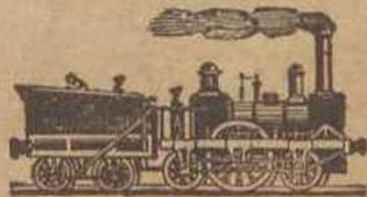
Engenheiro consultor, C. XAVIER CORDEIRO, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactor em Madrid, D. JUAN DE BONA; em Bruxellas, ALB. URBAN, Engenheiro Chefe de Serviço da Direcção do Grande Central Belga

Correspondentes: em Paris, L. CRETEY; em Liverpool, W. N. CORNETT;
em Lourenço Marques, J. M. COSTA, Chefe da Secretaria da Direcção do Caminho de Ferro

Collaboradores, os directores de todas as linhas férreas
e grande parte dos principaes engenheiros portuguezes, tanto do Estado como das Companhias

10.º ANNO



1897

REDACÇÃO

48—RUA NOVA DA TRINDADE—1.º

LISBOA

ASSIGNATURAS

PORTUGAL: anno 2\$500 réis; semestre 1\$400 réis. — HESPAÑA: anno 17 pesetas

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 fortes. — Numero avulso, sem annexos, 120

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA

Typographia Estevão Nunes & Filhos

R. ASSUMPCÃO, 18 A 24 — R. DOURADORES, 101 A 111

1898

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 10.º ANNO

	PAG.		PAG.
Adamastor (O) — 214 ● e.....	241	Centenario da India — 122, 138 e.....	186
Albert Urban ●.....	129	Collegas (Os nossos).....	314
Alterações de horarios.....	259	Comboio (O) mais rapido do mundo.....	298
Anno (Um) mais ●.....	1	Comboios para touradas.....	211
Apparelho (Novo) para a venda de bilhetes de passageiros.....	219	Comboios tramways entre Porto e Espinho — 179 e.....	196
Arrematações — 13, 29, 45, 65, 77, 93, 109, 126, 141, 157, 173, 189, 205, 221, 237, 252, 269, 285, 301, 317, 332, 349, 364 e.....	381	Commercio de importação e exportação ●.....	322
Arrendamento (O) das linhas do Estado do Minho e Douro 165, 163, ● 177, ● 193, ● 209 e.....	232	Commercio Portuguez — 22, 39, 55, 74, 119, 203, 250, 282, 322 e.....	359
Ascensores (Os) de Lisboa e a nossa viação.....	371	Companhia «Conduites d'Eau» de Liège.....	343
Ascensor Municipio-Bibliotheca (illustrado) por <i>Raul Mesnier de Ponsard</i> — 6, 21, ● 33 ● e.....	161	Companhia de Wagons-Bars.....	124
Ascensor (Um grandioso).....	247	Companhia do caminho de ferro de Guimarães — Assembléa Geral.....	106
Atravez d'Africa — ●.....	49	Companhia do caminho de ferro de Salamanca — Assembléa Geral.....	263
Automobilismo:		Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta:	
Automoveis (Os) na Africa franceza.....	59	Arbitragem.....	198
Automovel (A) «Bollée» (illustrado).....	229	Indemnização.....	178
» (A) Lutzmann (illustrado).....	230	Relatorio — 204 e.....	220
Carros automoveis «Le Blant e Roger» (illustrado).....	69	Companhia Nacional de caminhos de ferro.....	87
» (Os novos) de Londres.....	275	Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa — 49 e.....	74
» de motor «Daimler» (illustrado) — 324 e.....	372	Assembléa geral — 136 e.....	338
» (Os) «Peugeot» (illustrado).....	275	Relatorio — 140, 156, 172, 188, 347 e.....	363
Carruagens (As) automoveis em Paris.....	295	Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:	
» «Delahaye» (illustrado).....	212	Assembléa Geral — 214, 232 e.....	247
» (As) «Panhard-Levassor» (illustrado).....	308	Cotação das obrigações.....	40
» Randolph (illustrado).....	117	Orcamento.....	7
» Rossel (illustrado).....	101	Relatorio — 12, 236, 251, 267, 283, 300, 316 e.....	331
» para tremvias.....	341	Companhias francezas (As cinco grandes) — 263 e.....	298
» «Vallée» (illustrado).....	117	Compilação de tarifas — 86 e.....	179
Concurso de carros automoveis em Paris.....	152	Concerto (Um) e uma Revista.....	125
Freio (Novo) automatico para vehiculos automoveis.....	90	Conferencia internacional sanitaria de caminhos de ferro.....	247
Motores de acetylene.....	90	Congresso da Imprensa.....	375
Omnibus automoveis.....	27	Conhecimentos ferroviarios.....	247
» » em Bruxellas.....	43	Contractos de transporte.....	20
Questão (A) do automobilismo.....	182	Cotação (Maior e menor) mensal e annual, em 1896 dos fundos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — 24 e.....	25
Regulamentação da lei de 1896 relativa ás locomotivas sobre estradas.....	151	Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — 9, 24, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Regularização dos serviços publicos de automoveis.....	341	Curiosidades.....	38
Sociedade continental de automoveis.....	213	Curso de cambios , descontos e agios — 8, 23, 40, 56, 72, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376
» Geral de tremvias e carruagens automoveis.....	246	Disparate tecnico.....	91
«Sport» (o recente genero de).....	151	Distincções — 39 e.....	247
Tracção (A) automovel e a agricultura.....	27	Educação nacional.....	278
Tramways automoveis em Paris.....	60	Emprego de tentos como bilhetes de assignaturas.....	266
Viação com motor «Daimler» (illustrado).....	340	Emprestimo D. Miguel.....	279
Avisos de serviço — 13, 45, 77, 93, 109, 173, 237, 252, 268, 285, 317, 349 e.....	380	Emprestimo sobre as linhas do Estado (Vide Arrendamento) ● 145 e.....	163
Bancos, Companhias e Sociedades.....	87	Encomendas (As) postaes de 10 kilos.....	246
Barcos de cimento.....	219	Engenharia (A) em 1896.....	122
Bilhetes de assignatura — 4 e.....	229	Estatistica das linhas férreas portuguezas ●.....	225
Bilhetes de banhos.....	164	Estatistica ferroviaria dos Estados-Unidos.....	202
Bilhetes para Cintra, Cascaes e Sacavem.....	229	Estatisticas ● 17, 36, 103 e.....	323
Bilhetes para Sevilha.....	85	Excursões:	
Boatos infundados.....	72	Agencia (da) Lubin — 85 e.....	147
Boletim da Praça de Lisboa , por <i>J. F.</i> — 8, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 168, 184, 200, 215, 232, 248, 264, 280, 296, 311, 328, 344, 360 e.....	376	Agencia (da) des Voyages Economiques — 107 e.....	183
Brindes aos nossos assignantes — 4 e.....	52	Americanos em Portugal.....	164
Caixas de soccorros e de reformas e pensões.....	277	Associação (da) dos Engenheiros Civis Portuguezes.....	163
Caminho de ferro americano de Thomar a Payalvo — 130 e.....	168	Batalha — 117, 132 e.....	147
Caminhos (Os) de ferro da Havana.....	43	Buss co.....	292
Caminho de ferro do Grande S. Bernardo.....	91	Caceres (tourada em).....	147
Caminho (O) de ferro do S. Gothardo (illustrado), por <i>George L. Catlin</i> — 133, 147, 164, 179 e.....	196	Estrangeiros em Portugal.....	290
Caminho de ferro electrico entre East Wymouth e Pemberton.....	10	Excursionistas estrangeiros.....	117
Caminho (Um) de ferro no Himalaya.....	219	Leiria.....	147
Caminho (O) de ferro mais elevado do mundo.....	59	Santarem — 117 e.....	139
Caminhos (Mais) de ferro ●.....	369	Thomar — 101, 113 e.....	147
Caminho (O) de ferro Panamericano.....	154	Expedições para Paris.....	168
Caminhos de ferro do Algarve ● 337, 356 e.....	374	Exposição Industrial do Porto — 170 ● e.....	353
Caminhos (Os) de ferro no parlamento — 243 e.....	258	Fabrica Diana — 299 e.....	314
Caminhos de ferro portuguezes (O rendimento) por <i>Xavier Cordeiro</i> ●.....	273	Falta de espaço — 90 e.....	136
Carris de ferro de Lisboa.....	314	Falta de material.....	375
Carruagens (Novas).....	299	Festas de Santiago.....	212
Cartas da Belgica , por <i>A. Urban</i> — 2, 35, 66 e.....	98	Fracções (As) de kilometro.....	154
Cartas de Franca , por <i>W.</i> — 19 e.....	35	Hora (A) italiana — 42 e.....	90
Cartas de Inglaterra , por <i>W. N. Cornett</i> — 20, 50, 83, 131, 146, 194, 211, 274, 306 e.....	370	Hora (A) universal.....	219
Cartas de Lourenço Marques , por <i>J. M. C.</i> — 82, 322 e.....	355	Horario de Cascaes — 234 e.....	246
Carteira dos accionistas — 8, 22, 40, 55, 72, 87, 104, 168, 183, 199, 215, 232, 264, 279, 296, 311, 360 e.....	375	Invento (Novo).....	362

● Este signal indica artigo de fundo.

Jogo (O) em Portugal — 278 e.....	311
Kiosques (Os) do Caes do Sodré.....	277
Leis contra os caminhos de ferro.....	226
Lingua (A) universal, por E. Carmo.....	218
Linha de vapores Dover-Ostende.....	170
Linhas africanas.....	264
Linhas brasileiras (O arrendamento das) — 39 e.....	279
Linhas do Ultramar.....	107
Linhas estrangeiras:	
Abyssinia — 251, 283 e 300 — Africa ingleza — 220 e 236 — Allemanha — 65, 76, 155, 188, 251, 315, 347 e 380 — Arabia — 251 — Argelia — 11 — Austria-Hungria — 65, 92, 155, 346 e 380 — Belgica — 11, 29, 155, 188, 250, 267 e 283 — Brazil — 125, 172, 204, 220, 236, 251, 267, 300, 315 e 380 — Bulgaria — 267 — Chili — 125, 172 e 331 — China — 12, 92, 108, 140, 155, 171, 187 e 204 — Congo Belga — 220 — Egypto — 315 — Estados Unidos da America — 11, 29, 330 e 380 — Franca — 44, 92, 108, 140, 155, 171, 187, 204, 220, 250, 283, 299 e 380 — Honduras — 331 — India ingleza — 108 — Inglaterra — 171, 188, 220, 235, 250 e 363 — Italia — 11, 188, 235 e 267 — Japão — 92 — Madagascar — 108 — Natal — 155 — Republica Argentina — 77, 92, 172, 220, 283 e 363 — Russia — 44, 171, 283, 330 e 380 — Siam — 363 — Suecia — 236 — Suissa — 76, 171, 204 e 267 — Transvaal — 125, 172 e 381 — Tonkin — 363 — Turquia — 220, 283 e.....	330
Linhas hespanholas — 10, 28, 44, 64, 76, 91, 108, 125, 139, 155, 171, 187, 203, 219, 235, 250, 266, 282, 299, 315, 330, 346, 362 e.....	380
Linhas (Novas) no Alemtejo.....	150
Linhas (Mais) novas.....	119
Linhas portuguezas — 10, 28, 43, 60, 76, 91, 108, 124, 139, 154, 170, 187, 203, 219, 235, 250, 266, 282, 299, 314, 330, 346, 362 e.....	379
Loanda a Ambaca.....	59
Locomotiva electrica «Heilmann».....	356
Locomotivas portuguezas (illustrado) ● 1 e.....	20
Lourenço Marques (Vidè A indemnização de) — 122, 262, 296 e.....	375
Lusitana (A).....	326
Madrid - Caceres - Portugal e Oeste de Hespanha.....	327
Madrid-Zaragoza-Alicante e Tarragona-Barcelona-Franca.....	199
Mala (A) da India.....	346
Má noticia.....	114
Metropolitano (O) de Paris — 26 e.....	187
Moradia (A) aos agentes da Companhia d'Orléans.....	298
Mormugão (Linha de) A decadencia.....	259
As receitas.....	279
Motores (Os) Daimler (illustrado).....	292
Nomes difficeis.....	266
Nomes (Os) geographicos.....	339
Norte (Do) ao Sul ●.....	97
Notas (Novas) de expedição.....	259
Notas de viagem:	
X, De Sidi-Bel-Abbés a Saída, 4 — XI, Saída a Ain-Sefra 21 — XII, Regresso a Saída, 54 — XIII, A Blidah, 70 — XIV, Blidah, 85 — XV, Argel 102 — XVI, De Argel ás Kabilas, 118 — XVII, Os Beni-Yennis — Forte Nacional, 135 — XVIII, Caminho de Constantina, 166 — XIX, Constantina, 181 — XX, Grutas de Hammam — Meskoutine, 108 — XXI, Bone, 213 — XXII, Até a Tunizia, 231 — XXIII, A linha tuniziana, 245 — XXIV, Tuniz, 260 — XXV, Tuniz — os Souks, 276 — XXVI, Tuniz — edificios 294 — XXVII, Carthago — La Goletta, 309 — XXVIII, A linha de Biskra, 325 — XXIX, Biskra — o Sahara 341 — XXX, Volta a Setif, 358 — XXXI, Da Argelia a Cartagena.....	373
Parte official — (Vidè indice especial no fim)	
Passeios ao Bussaco.....	244
Perigos para o paiz ●.....	81
Ponte (A) Maria Pia, por Xavier Cordeiro ●.....	305
Proposito (A) do Albergue.....	75
Publicações recebidas — 6, 58, 71, 90, 107, 170, 202, 234, 262, 296, 326 e.....	343
Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes — 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Rede (A) hespanhola em 1895.....	5
Regulamento de policia nos tremvias belgas.....	378
Regulamento de sanidade maritima.....	36
«Reporter» (O) e a Companhia Real.....	295
Revue de la Bourse de Paris , por L. C. — 22, 56, 88, 120, 152, 183, 216, 248, 279, 312, 343 e.....	375
«Seculo» (O) e nós.....	327
Sellos do Centenario.....	358
Semaphoros (Os) electricos das estações do Porto.....	310
Situação (A) das companhias francezas e do Estado.....	186
Societé anonyme John Cockerill à Seraing.....	375
Stockolmo.....	91
Sud-Express (O) para Gibraltar.....	276

PAG.		PAG.
	Sul de Angola.....	58
	Systema a tres côres.....	42
	Systema (Novo) de contactos aereos para tremvias electricos.....	298
	Taras vastas.....	100
	Tarifas de transporte — 3, 20, 69, 195, 211, 229, 243, 259, 291, 308, 339 e.....	357
	Trabalho a operarios ●.....	65
	Trabalhos na linha do Norte.....	6
	Tracção electrica — 42, 168, 261 e.....	362
	Traction (La) Mécanique des tramways, por C. Xavier Cordeiro.....	355
	Trafego internacional ●.....	257
	Transporte de lãs.....	212
	Transporte (O) de productos agricolas ●.....	289
	Transsiberiano (O) e os seus prolongamentos — 58, 123 e.....	234
	Trasbordos no Tejo.....	343
	Tremvia (Novo) em Lisboa.....	124
	Tremvias (Os) a vapor na Italia.....	235
	Trens rapidos na Allemanha.....	10
	Tunnel (O) do Simplon (illustrado).....	52
	Tunnel (O) do Simplon e a Allemanha.....	346
	Tunnel (Novo) em Lisboa.....	106
	Tunnel (Um novo) internacional.....	7
	Ultima (A) hora.....	104
	Valle do Corgo — 103 e ●.....	113
	Vedações e barreiras nas linhas férreas.....	27
	Velocidade (A) nos comboios rapidos europeus.....	359
	Viagem original.....	71
	Viagens circulatorias.....	107
	Viagens de recreio.....	275
	Vicinaes da Belgica.....	7
	Visita dos Chefes de serviço das companhias francezas — 138, 149, 166 e.....	359
	Visitas de estrangeiros.....	86
	Volumes pequenos — 52, 85 e.....	147
	Wagon (Um) hospital.....	214
	Wagons-leitos.....	183

Parte official

Legislação por linhas

	Algarve.....	339
	Atravez d'África — 83, 227 e.....	291
	Beira Alta.....	122
	Beira Baixa — 122 e.....	243
	Cascaes — 370 e.....	371
	Carris de ferro do Porto.....	274
	Cintra-Torres.....	275
	Funchal á Camara de Lobos.....	227
	Leste — 69, 146 e.....	163
	Mirandella — 50, 69, 122, 179 e.....	243
	Norte — 69, 178, 179 e.....	307
	Porto a Lameira.....	193
	Porto á Povoá — 122 e.....	146
	Regoa a Chaves.....	114
	Regoa a Villa Real.....	339
	Sul e Sueste — 211 e.....	274
	Torres — Figueira — Alfarellos.....	122
	Urbana do Porto.....	163
	Valença a Monção.....	307
	Vizeu — 50 e.....	243

Legislação diversa

	Regulamento sobre pontes metallicas — 50, 67, 69, 99 e.....	121
	Construcção de casas-dormitorios nas linhas da Companhia Real.....	291

Tarifas

Distribuidas como annexos dos seguintes numeros

Beira Alta:	
B. S. 11 g. v. — Cereaes e varios materiaes de construcção.....	218
Ampliação da n.º 10 p. v. — gado.....	231
Companhia Real:	
M. L. n.º 3 p. v. — Breu, Aguaraz.....	218
N.º 3 g. v. — passageiros (comboios tramways).....	232
Ampliação da n.º 7 g. v. — bilhetes de ida e volta.....	232
L. n.º 1 g. v. — passageiros (comboios tramways).....	233
L. n.º 2 g. v. — idem, idem.....	235
L. n.º 3 g. v. — idem, idem.....	235
N.º 14 g. v. — bilhetes de assignatura.....	236
Minho e Douro:	
N.º 7 g. v. — mercadorias.....	221
N.º 6 g. v. — passageiros.....	226
N.º 8 g. v. — collegiaes.....	230
P. n.º 9 g. v. — passageiros, bagagens e cães.....	230
P. n.º 12 g. v. — passageiros (comboios tramways).....	232
N.º 6 p. v. — minereos.....	239
Sul e Sueste:	
2.ª ampliação da t A.....	218

Annexos diversos

	Horario — brinde.....	218
	A Travers les Alpes (folheto).....	220
	Elementos estatisticos dos caminhos de ferro de Portugal.....	233

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Um anno mais

Pouco diremos ao abrir á nossa folha um novo periodo annual, e não procedemos assim porque nos sentimos desanimados, bem pelo contrario; porque a nossa *Gazeta* entrou de ha muito n'um periodo de vida normal, sem incidentes, mas tambem com a perfeita segurança da sua estabilidade.

Estribada unicamente na sympathia que conseguiu conquistar do publico, ella atravessa todas as epochas de crise do commercio e das industrias e as — mais perigosas para ella — de perfeito estacionamento ferro-viario em que estamos desde ha bons tempos, sem que essa crise a affecte.

E' por isso que consideramos os nossos assignantes e annunciantes como verdadeiros amigos, e que nos tornámos insaciaveis de lhes dar provas da nossa gratidão.

No anno findo não pudemos offerer-lhes o interessante brinde que havíamos preparado com tanto entusiasmo. Por motivos já explicados tivemos de renunciar essa idéa, mas substituímos-a logo por outro trabalho que igualmente dedicamos aos nossos leitores.

A *Compilação de tarifas*, constando, na sua 1.ª parte, de todas as tarifas das linhas ao norte do Douro, vae sahir brevemente, e pelo interesse que vemos ella ter inspirado, cremos que não chegará a edição que fizemos senão para os assignantes d'esta *Gazeta*.

Além d'essa prova da nossa deferencia, tudo em que podemos ser-lhes agradaveis é, para nós, um prazer.

Ainda ha pouco aos nossos assignantes foi offerido um livrinho encantador sobre viagens na Suissa, e já a direcção do caminho de ferro do S. Gothard nos offerce, para o mesmo fim, outro elegante folheto.

D'elle nos occupamos em noticia especial.

Se rememoramos estes pequenos factos, não é pelo seu valor, que bem pequeno é, mas pela significação que elles teem do nosso reconhecimento para com o publico.

Outro projecto temos em mente — e cremos ter provado que não somos propensos a desistir dos nossos projectos — dar como brinde do nosso jornal um mappa de todas as linhas de Portugal e Hespanha.

Irá a seu tempo; e o que se perder em esperar, lucrar-se-ha em melhora do trabalho.

Até então, que os nossos leitores tenham um anno de felicidade é o que do coração lhes deseja

A Redacção.

SUMMARIO

	Pag.
Um anno mais	1
Locomotivas portuguezas	1
A nossa carta da Belgica, por A. Urban	2
Tarifas de transporte	3
Bilhetes de assignatura	4
Mais um brinde	4
Notas de viagem — X — Almoço precipitado — A linha Franco-Argelina — Novos conselhos — A barragem do Habra, obra collossal — Uma linda estação no deserto — Saída — Militares servindo á meza	4
A rede hespanhola em 1895	6
Trabalhos na linha do Douro	6
Publicações recebidas	6
Ascensor Municipio-Biblioteca	6
Um novo tunnel internacional	7
Vicinas da Belgica	7
Orçamento da companhia real	7
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletem da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	9
Trens rapidos na Allemanha	10
Caminho de ferro electrico entre East Wymout e Pemberton	10
Linhas portuguezas — Comboios á central do Porto — Tracção electrica — Apeadeiros da linha de Cascaes	10
Linhas hespanholas. — Baza a Granada — Linares a Almeria — Barcelona — Novo tunnel — Minas de Robla — Entre Pamplona e Logroño — Novos tremvias — Serra Alhamilla	10
Linhas estrangeiras. — Italia — Belgica — Argelia — Estados Unidos — China	11
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio (conclusão)	12
Arrematações	13
Casas recommendadas	14
Agenda do viajante	14
Annuncios — Horario em 1 de janeiro de 1897	15
Vapores a sahir do porto de Lisboa	16

Locomotivas portuguezas

Póde dizer-se que fechou com chave de ouro o anno de 1896 no que se refere, a um tempo, a caminhos de ferro e á industria portugueza.

Um facto perfeitamente notavel assignalou o mez de dezembro, dando demonstração cabal de que para alguma coisa serve o conjuncto de vontades deci-

didadas por fazer prosperar a nossa industria, levando-a a produzir os mais importantes trabalhos que sempre encommendámos no estrangeiro, e a produzir tão bem como se produz nas mais importantes fabricas da Europa.

Duas locomotivas para as vias ferreas da companhia real foram apresentadas ao serviço, absolutamente promptas, sendo todas construidas nas officinas d'aquella companhia.

São as primeiras locomotivas construidas em Portugal, porque não devemos comparar com estas uma pequena machina para via de 60 centímetros, feita em 1894 nas officinas da Empresa Industrial, da qual aqui demos noticia em outubro d'este anno.

Em todo o caso a determinante da direcção da companhia mandar fazer este trabalho nas officinas de Santa Apollonia algum ponto de contacto teve com a que originou que aquella outra pequena locomotiva fosse feita em Portugal.

Referimo-nos á elevação dos cambios que faz nascer a idéa de aproveitar mais proficuamente o trabalho nacional.

Foi este o motivo que levou a companhia a querer ensaiar a construcção das suas machinas no paiz, e tão certo é que já teve a demonstração de que a experiencia produz satisfactorios resultados, que já outras machinas vão ser principiadas nas mesmas condições.

As duas novas locomotivas são do typo de tres eixos conjugados, com *tender* independente tambem de tres eixos.

A distancia entre os centros dos eixos extremos é de 3^m,43, o diametro das rodas 1^m,30; o comprimento total da machina é 8^m,50 e o seu peso 35^T quando vasia e 38^T com agua e carvão.

A caldeira está timbrada a 10^K, tendo uma superficie total de aquecimento de 125^m²,13. O esforço de tracção é de 6.581 kilos.

Cobre a tubagem uma abobada de barro refractario, systema introduzido em todas as machinas da companhia pelo actual director mr. Boyer.

Os cylindros são exteriores, de 0^m,45 de diametro sendo o curso do embolo 0^m,65.

O *tender* tem, como dissemos, seis rodas, de 1^m,12, sendo a distancia entre o centro dos eixos extremos 3^m,27. A capacidade das caixas d'agua é de 8^m³,45. O comprimento total do *tender* é 6^m,687.

Estas machinas, que receberam os n.^{os} 110 e 117, são destinadas aos comboios mixtos e mercadorias, podendo, em patamar, attingir a velocidade de 40 kilometros, rebocando um comboio de 300 toneladas.

Como dissemos, todo o trabalho foi feito nas officinas da companhia, excepto unicamente os cylindros e as rodas, que vieram do estrangeiro, aquelles da acreditada e importantissima fabrica John Cockerill, de Serain, e estas da fabrica Zypen, de Leipsig.

Como é sabido, mesmo em algumas das mais importantes fabricas estrangeiras não se construem estas peças, para as quaes são necessarios martellos-pilões de extraordinaria força.

O trabalho, começado em 1 de junho, foi calculado para sete mezes, sendo todo feito por 50 operarios, sob a direcção do chefe das officinas, o sr. Luciano Mathiotte, coadjuvado pelos srs. João Dias da Costa, contra-mestre, Isidoro Ramos, João Pinto Ramos, contra-mestre de torneiros, Eugenio Moreira e José Philippe Rocha.

Se a estes cabem os maiores elogios pela maneira brilhante como dirigiram, não é pequeno o quinhão que pertence aos activos operarios que cooperaram n'aquelles importantes trabalhos e souberam executal-os de fórma a poder-se hoje assegurar que o producto portuguez

em nada inveja o que sae das mais notaveis fabricas estrangeiras, onde já de longos annos ha vinculada a pratica de se executarem milhares de trabalhos identicos.

No dia 19, terminado o exame das novas locomotivas, pelo sr. administrador-director da companhia, alguns membros do conselho, dois engenheiros estrangeiros e representantes da imprensa, fez-se uma visita ás officinas de montagem, forjas, fundição, moldagem, funileiro, etc.; e o que ali viu quem ha pouco mais de um anno percorreu as importantes officinas das companhias inglezas, é maravilhosamente animador, soberanamente lisongeiro para os nossos artistas.

Lá fóra trabalha-se em vastos edificios, bem ventilados e arejados, onde ha espaço e accomodações para tudo. Aqui, enquanto as antigas officinas incendiadas não estiverem reconstruidas, agglomeram-se machinas-ferramentas, material e operarios em simples barracões e telheiros provisórios, onde a exiguidade das installações representa forçosamente uma grande difficuldade a vencer, e não pequena quando se trate de mover peças de grandes dimensões ou que demandam o trabalho, em conjuncto, de varios artistas.

Pois para o pessoal d'aquellas officinas a difficuldade parece ser synonymo de estímulo, e a prova é que, tendo-se calculado 7 mezes para a feitura d'estas locomotivas, esse praso ainda hoje se conclue e já alguns dias ha que ellas ostentam o seu penacho de fumo por essas linhas.

Tão lisongeiro foi o resultado d'esta bella iniciativa, que a direcção da companhia resolveu já continual-a, mandando construir mais tres machinas de typo igual ao d'estas, as quaes receberão os n.^{os} 114, 116 e 119, e 6 machinas-tenders com os n.^{os} 32 a 37.

Não esqueçamos tambem o nome do actual engenheiro encarregado do serviço do material e tracção, o sr. João Ferreira de Mesquita, que pelo seu espirito activo, alliado a uma competencia que os seus verdes annos mais notavel tornam, foi o auctor do projecto das novas machinas; nem o do intelligente inspector do material, o sr. Francisco Maximo d'Abreu, que o ajudou n'esses projectos.

As officinas da companhia teem hoje 425 operarios e produzem mais do que antes do incendio, quando ali havia mais de 600.

E' que a disciplina, o amor do trabalho, o estímulo, são ali norma invariavel, e hoje a estes caracteristicos, que tanto honram o pessoal, veiu juntar-se a gloria de verem sahir d'aquelles telheiros obras notaveis e perfectas como as duas locomotivas.

A gravura que hoje damos é copia de uma perfeita photographia do distincto amator o nosso amigo sr. Carlos Lamarão, sub-chefe da secretaria geral da companhia.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Antes de começar esta correspondencia, cabe-me o cumprimento de um dos mais agradaveis deveres: o de ambicionar, para o anno de 1897, as maiores prosperidades aos numerosos leitores da *Gazeta* em geral, e em particular ao seu amavel redactor em chefe e meu amigo, o sr. L. de Mendonça e Costa.

Espero que muitos dos que me lêem virão no proximo estio á Belgica para visitar a nossa exposiçào internacional. A esses está reservado o mais caloroso acolhimento.

Espero igualmente que a exposiçào de Portugal constituirá uma brilhante installação entre as das nações

estrangeiras, pelo numero e qualidade dos objectos a expôr.

Escusado será dizer que estou desde já inteiramente á disposição de todos quantos de mim necessitem, em quaesquer circumstancias que julguem lhes poderei ser util.

*

Vae ser inaugurado no proximo verão um novo serviço de trens de luxo, de Ostende-Caes para Milão, Roma e Brindisi.

A partida effectuar-se-ha diariamente de Ostende-Caes, poucos minutos depois da meia noite, isto é, antecedendo um tanto a partida do actual comboio para Bruxellas, Colonia e Berlin. A' volta, o trem de luxo dará correspondencia ao paquete que de Ostende segue para Dover ás 10 horas e 50 minutos da manhã.

*

Attendendo ao excellente exito do serviço de luxo Ostende-S. Petersburgo, ha pouco inaugurado, acaba o ministro dos caminhos de ferro de tomar a resolução de augmentar o numero dos comboios.

Estes serão primeiramente bi-semanaes e depois quotidianos.

E' de crer que esta decisão teria já sido adoptada ha mais tempo, se a companhia dos grandes expressos europeus tivesse o material necessario para este augmento de serviço.

*

Em cumprimento d'uma ordem do ministro dos caminhos de ferro, as taxas para o transporte de viajantes em serviço interno do Estado vão ser unificadas no decurso do 1.º semestre de 1897, no sentido da supressão dos expressos.

Os chefes de estação acabam de receber as novas tabellas que não serão applicaveis serão n'uma epoca que ulteriormente será fixada.

O facto de serem postas em vigor, trará consigo a annullação de todos os bilhetes expressos do serviço interno do Estado e a substituição dos bilhetes ordinarios simples e dos de ida e volta de 1.ª e 2.ª classe do mesmo serviço, assim como os dos bilhetes supplementos e dos de assignatura para operarios.

*

A proposito de reformas:

Em 1870, o numero de cartas de correspondencia interna, na Belgica, foi de 32.763.835; o de bilhetes postaes, de 682.175; em 1880 sobem as primeiras a 50.868.309 e as segundas a 14.778.322.

Em 1890 accusa a estatistica 67.376.798 cartas e 31.014.761 postaes. Finalmente no ultimo anno esses numeros subiram respectivamente a 95.118.796 cartas e 35.524.898 bilhetes postaes.

N'estas circumstancias não é para admirar que a direcção geral dos correios se decida a baixar o porte das cartas em geral e a dotar-nos com uma tarifa especial para as correspondencias de toda a natureza.

Ainda a proposito de reformas, vou indicar outra já adoptada em varios paizes da união postal universal: a criação de vales postaes para militares com taxa reduzida e a remessa gratuita da correspondencia aos soldados em activo serviço.

*

A carreira de Ostende-Dover continua a prosperar, graças á rapidez e ao conforto que offerecem os vapores em serviço. A empresa progride mais rapidamente que todas as carreiras suas rivaes.

No decurso dos primeiros nove mezes de 1896 as linhas de Calais, Bolonha, Dieppe e Ostende transportaram 532.642 viajantes, contra 418.403 em egual periodo

de 1888. A progressão foi muito mais rapida para a de Ostende que transportou 48.400 viajantes em 1888 e 103.900 em 1896.

*

O senado, em sessão secreta, decidiu que os senadores gosassem do livre transito nos caminhos de ferro. A proposta, que fôra apresentada pelo duque de Ursel, foi approvada por unanimidade, menos quatorze votos.

*

A repartição central telegraphica de Bruxellas está ligada actualmente á da estação do Norte por meio de um telegrapho pneumatico subterraneo. Estão concluidos os trabalhos e já feitas as primeiras experiencias.

As duas repartições de que estou falando estão ligadas por meio de um tubo de ferro, de alguns centimetros de diametro.

Os despachos que tem de ser transmittidos são encerrados n'um pequeno cylindro metallico que depois se introduz no tubo. A repartição remetente avisa a destinataria por meio de uma campainha electrica.

Na repartição destinataria põe-se em acção a bomba pneumatica movida pelo vapor, faz-se assim o vacuo rapidamente no tubo, e o cylindro parte logo como um torpedo, animado de uma velocidade de algumas leguas por minuto.

O trajecto da estação central dos correios até á gare do Norte effectua-se em tres segundos.

*

Um bruxellense foi ultimamente á Turquia; ha agora muitos belgas que gostam de correr mundo.

Ao mostrar as malas aos empregados da alfandega, vem de lá um e cáe a fundo nas camisas do viajante:

— Estas camisas são novas; tem de as manifestar.

— Mas para que, se ellas já serviram?

— O sr. quer lograr o fisco. Estas camisas são novas. Basta olhar para ellas. Estão brancas de neve.

— E' porque foram lavadas, senhor!

— Lavadas?... exclama o guarda fiscal estupefacto; a mim não me engana o senhor; pois eu não sei que as camisas lavadas são amarellas?...

Pois, senhores; foi necessaria uma larga discussão para ensinar ao escrupuloso guarda que, se na Turquia as camisas ficam amarellas depois de lavadas, na Belgica ficam brancas.

A. Urban.

TARIFAS DE TRANSPORTE

M. L. n.º 3 de pequena velocidade da companhia real, para transportes de agua-raz, terebinthina, alcatrão, breu e rezinas.

Começa hoje a vigorar esta tarifa combinada com as sociedades de Caceres e do Oeste de Hespanha para as mercadorias supra transportadas de Madrid, Salamanca, Zamora e La Bañeza para Lisboa e Porto.

O fim desta tarifa é facilitar o transito por Portugal, dos productos das importantes fabricas que uma companhia ingleza tem n'aquellas cidades.

Daremos esta tarifa como annexo do nosso proximo numero.

Bilhetes de ida e volta. — 2.ª ampliação da tarifa. De Lisboa e Beja para Boliqueime estabeleceu a administração do Sul e Sueste bilhetes da sua tarifa A de grande velocidade, ampliando assim essa tarifa por meio de um aviso ao publico que daremos, como annexo, com o proximo numero.

Bilhetes de assignatura

Agora que a companhia carris elevou consideravelmente os preços dos bilhetes de assignatura para Campo Pequeno, Arieiro, Bemfica e outros pontos dos arredores de Lisboa, vem a proposito lembrar que o caminho de ferro não elevou os seus e os mantém da seguinte fôrma:

De Lisboa para Queluz-Bellas que aproveitam para todas as estações e apeadeiros anteriores.

	3 mezes	6 mezes	1 anno
1. ^a classe.....	18\$500	28\$000	42\$000
2. ^a »	14\$000	21\$000	31\$500
3. ^a »	9\$500	14\$000	21\$000

Para Bemfica e Buraca, nas mesmas condições:

1. ^a classe.....	16\$000	24\$000	36\$000
2. ^a »	12\$000	18\$000	27\$000
3. ^a »	9\$000	12\$000	18\$000

Para a linha de cintura e leste até Braço de Prata, utilizando assim para os apeadeiros que servem Bemfica, Campo Grande, Arieiro, e estações de Poço do Bispo etc.

2. ^a classe.....	9\$500	14\$000	21\$000
3. ^a »	6\$500	9\$500	14\$000

Do Caes do Sodré para Algés e intermedias:

1. ^a classe.....	12\$500	18\$500	28\$000
2. ^a »	9\$500	14\$000	21\$000
3. ^a »	6\$500	9\$500	14\$000

Devemos notar que, qualquer d'estes bilhetes, o assignante pôde tomal-os por trez mezes, pedindo depois a sua renovação por outro trimestre e finalmente outra pelo semestre.

Assim um bilhete de 2.^a classe para Braço de Prata pôde pagar-se:

Ao tomar a assignatura.....	9\$500 réis
Em fim do trimestre	4\$500 »
» » » semestre.....	7\$000 »
Total.....	<u>21\$000</u> »

D'esta fôrma o pagamento torna-se muito mais suave.

Mais um brinde

A companhia dos caminhos de ferro do S. Gothard acaba de nos offerecer alguns exemplares de um folheto elegante e luxuosamente impresso, contendo a descrição da sua linha, traduzida do inglez e profusamente illustrada por bellissimas gravuras.

O texto é o mesmo de um outro folheto que offerecemos aos leitores em 1893; mas a edição é outra e as gravuras feitas agora expressamente e de uma perfeição extraordinaria.

São estas em numero de 19, além de dois mappas coloridos.

Os leitores que quizerem receber este livrinho terão a bondade de nol-o indicar, bastando para isso dirigir um bilhete postal á nossa Redacção.

Como os exemplares que temos não chegam para todos os nossss subscriptores, adoptamos este systema em lugar de fazer a distribuição geral como desejavamos.

NOTAS DE VIAGEM

X

Almoço precipitado.—A linha Franco-Argelina.—Novos conselhos.—A barragem do Habra, obra collossal.—Uma linda estação no deserto.—Saída.—Militares servindo á mesa.

Graças ao horario das linhas em combinação a que já me referi, o viajante na Argelia tem que madrugar continuamente se não quizer perder tempo.

Foi portanto ás 7 horas e 38 minutos da manhã que eu parti de Sidi-Bel-Abbés, tendo apenas tempo de tomar um pobre café com leite, o que, devem concordar, não é muito alimenticio em viagem.

Tendo que passar em Sainte Barbe ao comboio da linha de Oran, seria commodo que, havendo uma hora de espera, se pudesse aproveitar o tempo para almoçar; mas como esta espera é das 9 horas e 16 minutos até as 10 horas e 29 minutos e os francezes não almoçam antes das 11, não ha meio de almoçar em Sainte Barbe, onde apenas temos uma cantina que serve absintho e limonadas.

Em Perregaux, onde tem que deixar, de novo, o comboio de Oran quem se dirige para a linha de Saída, tambem não ha tempo para almoçar, porque as estações das duas linhas são afastadas e ha que tomar um omnibus sem demora para o passageiro se transferir d'uma á outra.

O salvaterio dos famintos n'este caso é, pois, a caruagem restaurante da companhia dos wagons-leitos que circula nos comboios de Oran a Argel.

Deve-se, pois, no caso de ter que sahir em Perregaux, tomar logar á mesa logo que se entra no comboio, e prevenir o criado para que nos sirva breve.

Mas quem seguir para Argel que se livre d'estes apressados, porque o fazem engulir um almoço a correr, quando poderia comer com todo o vagar.

Nunca me esquecerá a cara de um pobre desgraçado que se sentou á minha mesa e continuamente olhava, espantado, para o criado e para mim, protestando que não sabia porque o incitavam a comer tão depressa!

E' excellente o serviço do restaurante, e baratissimo. Almoço com vinho á discrição (e excellente) 4 francos; jantar 4,50; collação de carne, legumes, fructa, vinho e pão 1,50 franco.

Entregue ás delicias da apressada mesa, não lhes posso dizer que vi o caminho, mas tambem isso não faz falta porque não tem interesse especial este troço de linha até Perregaux.

Chegado ahi, ha que mudar de linha, tomando, á porta da estação, o omnibus que nos conduz á outra estação da companhia Franco-Argelina.

Tanto uma como outra das estações de Perregaux são pequenas e simples.

Eis-me, pois, passados uns 10 minutos de omnibus, por 25 centimos, na linha que me ha de conduzir ao ponto mais austral das linhas ferreas argelinas e de todas as minhas viagens. a 454 kilometros da costa, a 32°,35 de latitude, onde, segundo as informações que todos me dão, vou tomar conhecimento com os calores de crestar a pelle e as inclemencias de fatigar o espirito e o corpo.

Porque a verdade é que a viagem a Aïnsefra tem, em Oran, a fama de uma das mais custosas e mesmo um pouco arriscada.

Todos a quem eu dizia que ia emprehender esta excursão respondiam-me com uma cara muito pendurada:

— Oh! não se metta n'isso; vae passar incommodos que não imagina; mau clima, calor de morrer, etc.

Ora eu, entusiasta por caminhos de ferro, pensára percorrer todas as principaes linhas; e pensava tambem que, onde ha este commodo meio de viação, não ha inconveniente que nos impossibilite de viajar; e portanto teimei em ir — e fui.

A linha é de via reduzida de 1^m,10 com um material muito modesto, sendo as 1.^{as} classes eguaes ás nossas 2.^{as}, e as 2.^{as} como as nossas 3.^{as}. Não ha, portanto, 3.^a classe, talvez por não haver meio de a tornar peor que a 2.^a

Pouco depois de se partir de Perregaux começa logo a linha a ter interesse. Subimos continuamente entre montanhas de um pittoresco admiravel, e em breve temos que admirar uma grande obra d'arte, de uma enorme importancia, a barragem do Habra, feita por meio de um muro giganteo de 478 metros de comprimento, 40 de altura, 38 de espessura na parte superior e 90 na base; sustendo um lago de 14 milhões de metros cubicos d'agua de tres rios, o Habra, o Tezou e o Fergoug. Esta obra custou a uma sociedade franceza mais de 5 milhões de francos (uns 1.000 contos de réis).

Sobre tres pontes e grandes muros de suporte á esquerda, a par de altas trincheiras sustidas por arcarias de pedra, á direita, sempre acompanhados por agradaveis panoramas, alcançamos emfim a planura.

O calor aperta; consulto o thermometro que pendurei no estofa da carruagem e marca 37 centigrados.

E não obstante, é certo que não sinto o calor insupportavel que me afflige em Lisboa quando marcamos 30 graus.

Para molhar a bocca sirvo-me, na cantina da estação de Tisi, de um simples copo d'agua, que estava morna, com uns pingos de limão e sem assucar, que me custa nada menos de 30 centimos. Podia ser mais.

Desde este ponto, onde se separa para a esquerda o ramal da linha ferrea que vae a Mascara, tornamos a subir, ora entre montes cobertos de tamarindeiros e lentiscos, ora percorrendo planicies de mattagaes, onde rachiticas palmeiras apenas vegetam.

Em Franchette depara-se-nos um paraiso. Estação rodeada de plantas, um perfeito jardim ao centro do qual a agua de um repuxo se eleva a grande altura; agua fresquissima de que todos os passageiros bebem com avidez.

À esquerda, uma alta montanha aberta a meio é explicada, n'uma lenda arabe, por um milagre de Allah que abriu aquelle caminho aos rogos de uma mãe, cuja filha era perseguida por uma panthera.

Afinal attingimos o alto de Nazereg ou *Aïn-Azereg* (a Fonte Azul, porque *Aïn* significa fonte) a 800 metros, onde um fresco delicioso nos retempera o corpo.

O thermometro tem descido a 27.

Emfim, descrevendo grandes curvas para subir ainda, chegamos a Saída (a Feliz), ás 5 horas da tarde, onde temos que ficar até o dia seguinte, porque só ás 7 da manhã o comboio passa d'ali.

Saída é uma pequena cidade, mixto de arabe e europeã, com umas quatro ruas, duas praças, dois hoteis grandes e confortaveis, o de La Paix e o Lugan, cafés e um bonito edificio da camara.

Vê-se, portanto, a cidade em meia hora, e em menos tempo o bairro judeu e arabe.

Janta-se em plena rua, o que é uma economia para os hoteis na ornamentação da casa de jantar.

À noite fui tomar cerveja ao circulo militar, onde a banda da guarnição toca varios trechos d'operas menos mal executados.

O serviço é todo feito por militares; cabos uniformizados servem ás mesas, de... avental branco.

Isto deu em resultado que, não querendo eu tomar uma cerveja especial e sim a usual, disse ao improvisado criado:

— *Ordinaire.*

O pobre homem tomou a minha phrase por voz de commando, e elle ahi vae marchando para o bufete.

A rede hespanhola em 1895

Com os elementos publicados pelas companhias, nos seus relatorios, ou por ellas fornecidos aos nossos collegas de Madrid, a *Gaceta de los Caminos de Hierro* e *Revista ilustrada* formou este ultimo jornal um mappa geral dos productos das linhas hespanholas, nos dois ultimos annos, do qual extractamos o seguinte:

Kil. explorados no fim de		LINHAS	Productos totaes desde 1.º de Jan. até 31 de Dez. de	
1894	1895		1894	1895
VIA NORMAL				
			<i>Pesetas</i>	<i>Pesetas</i>
3.646	3.656	Norte de Hespanha.....	88.584.208	85.486.197
2.672	2.927	Madrid-Zaragoza-Alicante....	52.032.484	53.351.514
894	1.067	Andaluzes	14.092.117	15.795.432
723	723	Tarragona-Barcelona-França	17.372.384	18.476.838
429	429	Madrid-Caceres-Portugal....	3.042.641	3.175.183
295	295	Medina Zamora-Orense Vigo.	2.732.492	2.836.019
204	204	Salamanca-fronteira Portugal	538.821	657.355
180	180	Zafra Huelva	2.688.577	2.405.139
177	177	Bobadilla-Algeciras.....	873.869	836.440
166	166	Murcia-Granada	501.958	790.662
—	154	Linares-Almeria (1)	—	271.468
104	104	Alcuneza Soria	247.833	192.000
77	77	Medina del Campo-Salamanca	752.799	850.999
64	76	Plasencia-Astorga.....	173.113	215.586
57	57	Alcantarilla-Lorca.....	324.078	351.418
52	52	Langreo.....	1.629.817	1.323.830
43	43	Sevilla-Alcalá-Carmona.....	280.436	270.315
42	42	Santiago-Carril.....	330.039	336.529
41	41	Avila-Salamanca.....	65.926	124.042
—	31	Puebla de Hajar-Alcañiz (2) ..	—	20.325
30	30	Valencia-Liria Manises.	187.950	192.338
29	29	Porto de Santa Maria-Sanlúcar	58.509	61.378
12	12	Triana.....	2.750.924	2.615.200
12	12	Bilbao-Portugalete.....	1.115.264	1.045.861
4	4	Barcelona-Sarriá... ..	370.624	374.078
9.953	10.588	Totales	190.767.953	192.057.046

Apesar do producto total ser superior, como isto foi resultado do augmento da rede, o producto kilometrico baixou, especialmente nas tres das principaes companhias (Norte, Alicante e Andaluzes), e no total desceu 1.027 pesetas, o que é importante.

A linha que maior receita kilometrica deu durante esses annos foi a de Triana, apenas 12 kilometros, cada um dos quaes teve um rendimento de 222.351 pesetas em 1894, e 211.381 em 1895, a de Bilbao a Portugalete, tambem 12 kilometros, que rendeu 92.939 pesetas em 1894 e 87.155 em 1895, e a de Barcelona a Sarriá, que rendeu 80.152 e 80.899 pesetas respectivamente.

As vias reduzidas, que representavam 1.401 kilometros em 1894 e mais 291 em 1895, tiveram, n'estes annos, rendimento superior n'este ultimo anno ao do seu anterior, sendo as que maior producto kilometrico deram 23 das provincias de Bilbao e Santander.

O total de todas as linhas no referido anno eleva-se a mais de 200 milhões de pesetas.

(1) A secção de Guadix a Almeria (100 kilometros) abriu á exploração em 24 de julho e a de Baeza a Quesada (54 kilometros), em 15 de Novembro.

(2) Desde 31 de Julho.

Trabalhos na linha do Norte

Ponte de Antuan. — Tem esta ponte 4 tramos de 11 metros, e está construída ao K. 286,860 da linha do norte, próximo da estação de Estarreja.

No dia 28 de dezembro foram os tramos substituídos por outros 4 do mesmo comprimento, fabricados na Fundação de Massarelos no Porto.

As novas vigas são de alma cheia, de construção esmeradamente executada.

As suas dimensões foram calculadas segundo as cláusulas do último caderno de encargos francez que exige condições de estabilidade exageradas e em relação com os pesos elevados das últimas locomotivas.

A substituição das vigas foi executada em um intervalo de tempo de 4 horas pelo pessoal da secção de pontes da companhia real, entre as passagens dos comboios 19 e 6.

Simultaneamente com este trabalho teve de se levantar a via 0^m,30 em uma extensão proximamente de 60 metros de cada lado da ponte.

As experiencias feitas em todos os tramos satisfizeram plenamente.

Ponte de Barro de Mago. — Na ponte sobre a ribeira do Barro de Mago ao K. 253,480 da linha do norte, a viga metallica de 22 metros de extensão foi substituída no dia 23 de dezembro por uma outra viga symmetrica e de rotula, a cuja montagem se procedeu nas officinas da secção de pontes do serviço de via e obras da companhia real.

Pelo pessoal d'esta secção foi feita a substituição das vigas no intervalo de tres horas entre a passagem de dois comboios, restabelecendo-se em seguida a via sem interrupção no serviço de exploração.

As experiencias a que se procedeu com carga estatica e dinamica deram excellentes resultados.

Os trabalhos nas duas pontes foram executados sob a direcção immediata dos chefes de secção de pontes Temple Barbosa, e da via Gil, sub-chefe Silvano e mestre geral João Gayose, sendo verdadeiramente notavel a rapidez com que foram feitas as substituições das vigas, demonstrando a grande aptidão d'este pessoal e dos operarios especiaes d'este serviço.

Estes trabalhos são a continuação d'outros que temos noticiado e que constituem um dos importantes melhoramentos, que a companhia real empreendeu nas suas linhas, cujos elementos estão sendo constantemente aperfeiçoados, para assegurar o desenvolvimento da exploração, e corresponder ás exigencias do emprego das modernas locomotivas de grande peso.

Foram presididos os trabalhos da substituição das pontes pelo engenheiro da companhia real sr. Vasconcellos Porto, e pelo engenheiro Antonio Silveira, representando a fiscalização do governo.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Tratado pratico de contabilidade e de escripturação commercial, por Magalhães Peixoto. — Os editores Barros & Comp.^a começaram a publicar esta obra que promette ser de grande utilidade, a julgar pela competencia do seu auctor já sobejamente provada em outro trabalho que ha annos publicou sobre contabilidade mercantil, e nos resultados do curso d'estas materias que o distincto professor mantém desde ha muito.

Cada caderneta, das quaes as primeiras tres já estão publicadas, custa 80 réis, o que é baratissimo.

Assigna-se na rua do Arco do Bandeira, 219.

Monumento a Alexandre Herculano. — Relatorio da commissão executiva.

E' muito interessante este relatorio e prova bem como os trabalhos da commissão foram dirigidos com acerto e concluidos por fórma absolutamente honrosa para ella e para todos que a coadjuvaram.

Agradecemos e archivamos.

Almanach Auxiliar. — A typographia Auxiliar do sr. Manuel Caetano da Silva de Coimbra, acaba de editar um livrinho de verdadeira utilidade, no genero dos conceituados almanachs Hachette e Bailly Baillère, mas mais pequeno, muito elegante, bem impresso e disposto com esmero.

Além de todos os esclarecimentos proprios das folhinhas, o Almanach Auxiliar dedica uma pagina a cada dia, dispondo-se n'ella de sete linhas para apontamentos e cinco para a receita e despesa diaria. Completam as paginas, ephemerides dos dias, desenvolvidas e interessantes.

E' um livrinho util a todas as classes, não só durante o anno em que vigora, como para o futuro, porque, servindo de agenda em que se inscrevem todos os factos da vida, fica servindo de memorandum e de recordação em epochas posteriores. O titulo é muito bem posto porque o almanach é um bom *auxiliar* para toda a gente.

Contém 416 paginas em formato 16.^o pequeno, portanto é facilmente manuseavel. E o seu preço é ainda mais pequeno que o formato: apenas 150 réis, mesmo pelo correio, o que é baratissimo.

Agradecemos os exemplares que nos foram offerecidos.

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Realizaram-se nos dias 28 a 30 as experiencias officiaes d'este ascensor a que assistiram os engenheiros para esse fim nomeados pela camara municipal e grande numero de pessoas do publico, curiosas de assistir a estas originaes provas da resistencia da obra do sr. engenheiro Mesnier.

Pela nossa parte não assistimos, porque, nada nos tendo sido dito pelo distincto engenheiro, (certamente motivado este esquecimento, que em casos normaes seria notavel, pelas muitas occupações d'aquelles dias) deixámos a missão de chronistas da festa aos *reporters* dos jornaes diarios, contentando-nos com os apontamentos que um amigo nos dá do que lá se passou.

Quando o ascensor estiver aberto ao publico lá iremos então.

No primeiro dia fizeram-se experiencias dos freios manuaes constantes, segundo diz o *Seculo*, de «8 subidas e 8 descidas.» Já antigamente um personagem muito falado no anecdotismo disséra que lhe parecia singular que os carros do ascensor do Lavra chegassem sempre ao mesmo tempo, um ao extremo inferior, outro ao superior.

N'essas experiencias fizeram-se carregar as *cabines* de pesos extraordinarios, ora subindo, ora descendo, mesmo exagerando as hypotheses, de fórma como nunca, no serviço publico, se obrigarão os apparatus a taes esforços.

No segundo dia as experiencias foram ainda mais emocionantes, chegando a commover os espectadores.

Tratava-se da hypothese da ruptura do cabo.

Este está soldado ao alto das cabines, ou melhor, ao freio automatico, pelo processo usado para as experiencias de ruptura, o que é o mais solido que se conhece, segundo os engenheiros.

Não podendo, portanto, desligar-se, deu-se-lhe folga, fazendo porapparehos de guincho subir a *cabine* que estava na parte inferior, enquanto se detinha, por meio dos freios manuaes, a superior.

Dentro desta estava o corajoso engenheiro e dois operarios, sendo ella carregada com o maximo correspondente á carga completa em serviço.

A um signal dado, os freios manuaes foram abertos e a *cabine* veiu, solta, estacar a menos de 40 centimetros do seu ponto de partida, produzido o maior enthusiasmo nos espectadores.

No dia 3o fizeram-se eguaes experiencias com a outra *cabine*, dando identicos resultados.

Está, pois, provado o que aqui avançou o distincto engenheiro sr. Raul Mesnier nos seus bellos artigos em que apresentou ao publico o seu projecto, assumpto de que a nossa *Gazeta* foi a primeira a tratar:—que a construcção do ascensor e o seu funcionamento representam toda a solidez necessaria para a mais absoluta segurança do publico.

Felicitemol-o porisso, e não esqueçamos tambem o sr. doutor Ayres de Campos, que empregou n'esta empresa os seus capitaes, a quem o publico de Lisboa fica devendo aquelle importante melhoramento.

Um novo tunnel internacional

Ampliando a noticia que démos no nosso passado numero sobre o novo tunnel projectado sob o monte S. Bernardo, sabemos que a camara do commercio de Turim, depois de ter examinado detidamente o projecto apresentado pelo engenheiro Nobl Fell para a construcção d'esse tunnel ferroviario internacional que ligará a Italia á Suissa, votou por unanimidade uma ordem do dia exprimindo o mais amplo apoio a esta proposta.

Desde 1882 que se discute o assumpto, tendo n'esse anno apresentado um projecto o engenheiro Vantheloret, o qual tambem mereceu o apoio moral de Turim, o que, como se vê, de pouco vale, porque desde então até hoje nada se fez.

O engenheiro Fell d'esta vez contenta-se tambem só com o apoio moral e promette construir uma linha movida por tracção electrica que, atravessando o grande S. Bernardo, partirá da estação italiana de Aosta, para terminar na de Martigny, na Suissa.

De Aosta seguirá a linha pelo valle do grande S. Bernardo, tocará em Etroubles, e percorrerá o tunnel na extensão de 3 kilometros, para descer ao valle de Entremonte, onde vae terminar em Martigny.

A extensão total de Aosta a Martigny será de 60 kilometros, com a rampa média de 5 0/0, e curvas raro inferiores a 200 metros de raio.

Este percurso será feito em 3 horas.

O capital necessario para a construcção está avaliado em 40 milhões.

Vicinaes da Belgica

O relatorio annual sobre o exercicio de 1895 da sociedade nacional dos caminhos de ferro vicinaes apresenta as seguintes curiosas estatisticas.

No fim de 1894 a sociedade possuia 66 linhas, medindo 1.341,5 kilometros. Durante o exercicio de 1895, 15 novas concessões foram dadas, na extensão de 217,1 kilometros. Em 31 de dezembro de 1895, o total geral das linhas concedidas media 1.558,5 kilometros.

De janeiro de 1896 para cá, o governo concedeu ainda a esta sociedade a linha de Louvain a Tervueren, 16,9 kilometros, e alguns pequenos ramaes de serviço particular.

Das linhas em exploração 63 são exploradas por tracção a vapor, uma (o tramway do norte d'Anvers) por tracção animal.

Sobre uma linha (Bruxellas a Petite-Espinette) a tracção electrica foi substituir a tracção a vapor, e presentemente estuda-se a applicação do mesmo systema ás linhas do centro e da *banlieue* de Charleroi.

Além dos caminhos de ferro vicinaes já concedidos, estão pedidas mais 82 linhas representando 1.379 kilometros, não entrando n'este numero uma porção muito regular de projectos.

O Estado, as provincias, as communes e os particulares subscrevem para as linhas de que lhes interessa a construcção na proporção seguinte:

O Estado subscreveu com 20.535.000 francos; as provincias com 21.419.000; as communes com 31.546.000; os particulares com 2.645.000.

O effectivo do material de tracção a vapor era o seguinte: 266 locomotivas, 690 carruagens, 1981 fourgons de bagagens e wagons de mercadorias, tudo com o valor de 12.427.432,12 francos.

Orçamento da Companhia Real

Na reunião do conselho de administração do dia 21 foi presente o orçamento para 1897, cujos totaes são:

Receitas, calculadas pelas do anno corrente	4.060:000#000
Despesas.....	1.699:000#000
Excesso de receita.....	2.361:000#000
Abatendo para impostos.....	55:000#000
Liquido	2.306:000#000

O juro das obrigações privilegiadas de 1.º grau da Companhia menos o das 14.867 que pertencem á Companhia, importa, em 8.176.995 francos, que, ao cambio elevado actual de 742 réis por 3 francos (que no emtanto é de esperar melhore), representam réis 2.022:443#430

Restará, portanto, disponivel das receitas do trafago a quantia de réis ... 283:556#570

Esse resto, junto ás disponibilidades anteriores de 1895 e 1896, dará quantia muito superior á necessaria para as seguintes applicações em 1897:

renovação da via.....	contos	87
conclusão da renovação de taboleiros metallicos de pontes.....	»	198
reconstrucção da ponte do Tejo.....	»	30
outras novas construcções.....	»	85
construcções de 6 machinas tenders 32 a 37, 3 machinas da série 110 a 135 e seus 3 tenders, 12 tramways e 24 wagons cobertos.....	»	80
Total.....	»	480

Por esta fórma a Companhia terá, no anno de 1898, as suas linhas em boas condições para poder fazer serviço rapido e desenvolvido, augmentando o seu mate-

rial com mais 9 machinas, 12 carruagens e 24 wagons, e terá o saldo disponível sufficiente para fazer face á amortização das obrigações do 2.º grau, em conformidade com o convenio.

Deve-se ainda notar que, tanto nas despesas como nos encargos do juro de obrigações, será muito natural que se dê uma grande diminuição por motivo da baixa do cambio que influe no preço dos fornecimentos que não pódem deixar de ser feitos no estrangeiro, e no pagamento dos coupons. Só n'este basta que o cambio desça a 600 para que a differença a favor da companhia orce por 30 contos.

Attendendo, na parte que o conselho entendeu possível, á situação do pessoal, foram modificados alguns vencimentos sobre as bases seguintes:

O vencimento de 535 agentes do serviço do movimento, hoje inferior a 24.500 réis mensaes, foi elevado a 25.400 réis, o que importa em 5.778.000 réis.

Para agulheiros e carregadores foi votada uma verba de 1.000.000 de réis que aproveita a 110 agentes.

No serviço da via todos os agentes que ganham menos de 100 réis por dia, terão o augmento de 20 réis diarios, elevando-se a 5.500.000 réis a despesa com esse accrescimento de salario, que aproveita a 765 agentes.

A 93 empregados de escriptorios que teem actualmente 30.000 réis ou menos de vencimento mensal, foi este elevado em 5.000 réis.

N'essa mesma sessão procedeu-se á eleição dos cargos de presidente e vice-presidentes do conselho, sendo reconduzidos, por aclamação, os srs. conselheiro Carriho, Kergall e doutor Alves de Sá.

PARTE FINANCEIRA

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos do art. 27.º dos estatutos, são convidados os possuidores de acções ao portador, de usufructo ou capital, a depositar-as na companhia durante o mez de dezembro, a fim de poderem tomar parte na assembléa geral ordinaria, que deverá reunir em março proximo futuro.

Lisboa, 28 de novembro de 1896.—O director de serviço, A. J. Gomes Lima.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que do dia 1 de janeiro de 1897 em diante será paga uma segunda prestação de 348 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.º 19.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira «Payé 2^{ta}», e entregue ao portador para ser apresentado quando fôr annunciado novo pagamento.

Segundo decisão da camara dos corretores da praça de Paris, a partir de 1 de janeiro de 1897, a declaração actualmente feita no boletim official será substituída pela seguinte «Ex-coupon n.º 19, estampillé de 3,50».

Os coupons serão pagos e carimbados: em Lisboa, na séde da companhia, rua Victor Cordon n.º 1; em Paris, na thesouraria do comptoir national d'escompte, 14, rue Bergère; em Londres, na casa Morton Rose & C.ª Bartholomew Lane E. C. — O conselho de administração.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1897, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 1:251, 4:149, 4:670 e 9:028 de réis 450.000 e aos n.ºs 9:819, 16:073, 19:596, 25:209, 26:130; 28:571, 29:811, 29:937, 30:520, 31:312, 32:514, 35:254, 38:900. 40:668 e 46:546 de 90:000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro proximo:

No Porto, na séde da companhia, rua de Bellomonte, 49; em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited; em Londres, no Capital and Counties Bank Limited; em Paris, em casa do srs.

Marcuard Krauss & C.ª; em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorps & C.ª e em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils. Porto, 21 de dezembro de 1896.—Pela companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, o vice-presidente do conselho de administração, Alexandre Peres.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Tendo-se procedido hontem, 25 do corrente mez, ao sorteio publico, no salão Gil Vicente do Palacio de Crystal, na sua machina de sorteio, das obrigações a amortizar no dia 31 do corrente mez, coube a sorte aos n.ºs 579, 901, 1:142, 2:842, 5:163 e 5:982, as quaes deixam de vencer juro desde aquella data.

O pagamento d'estas obrigações, bem como dos juros d'este semestre, principia desde o dia 31 do corrente mez, na séde da Companhia e nos locais já annunciados.

Porto, 26 de dezembro de 1896.

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.—O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de dezembro de 1896.

Termina hoje o anno e não me parece que a transição para o anno novo se faça em condições que possam considerar-se absolutamente tranquillizadoras. Os negocios continuam sob a influencia das apprehensões e cautelas, que principalmente nos ultimos mezes determinaram uma attitude de expectativa prudente por parte dos operadores. Annuncia-se a abertura do parlamento não havendo nenhuma indicação de que o governo tencione apresentar-lhe quaesquer projectos visando á economia e ao fomento commercial e industrial. A opinião predominante é que o governo não podendo contar com o funcionamento regular das camaras, não elaborou trabalhos nem formulou propostas de maior tomo, que lhe seria impossivel fazer discutir e approvar, mas que, em todo o caso, lhe comprometteriam a opinião.

No nosso mercado de fundos as operações dos ultimos dias teem-se principalmente adstricto ás obrigações do Credito Predial e ás acções dos bancos, sempre mais procuradas n'este periodo de liquidação annual para o emprego das disponibilidades em giro e visando a remuneração dos juros a receber no mez de janeiro. As obrigações de 5 p. c. chegaram a attingir o preço de 93.000 réis e as de 4 1/2 fecharam no seu valor nominal de 90.000 réis. As acções do Banco de Portugal mantiveram a cotação de 135.500 réis julgando-se certo o dividendo complementar de 5.000 réis por acção para perfazer o dividendo annual de 8 p. c. A perspectiva de dividendos acima da taxa de 8 p. c. continua a afirmar-se manifestamente.

O movimento no mercado de cambios não deu margem para grandes oscillações, tanto mais que começou a affluir á praça papel brasileiro ainda á taxa de 8 1/2. As primeiras remessas já devem ser a 9 e estão a chegar ao mercado. Os moageiros ainda fizeram algumas compras d'ouro, mas parece que não farão mais por terem completado os recursos para pagamento dos encargos da importação dos trigos. Egualmente estão effectuadas as provisões para o pagamento dos coupons das companhias e empresas particulares. Os cheques regularam: — sobre Londres a 38 e 38 1/8, sobre Paris a 748 e 751, sobre Hamburgo a 308 1/2 e 309.

As inscrições tiveram durante a quinzena limitado movimento a preços, variando de 35,04 a 35,15 (j. p.) as obrigações de 4 p. c. de 1888 regularam a 16.400 réis, de 4 p. c. de 1890 a 42.400 réis, de 4 1/2 a 47.800 réis, tanto assentamento como coupon. As obrigações prediaes, a que já me referi acima, regularam: — as de 6 p. c. ass. a 95.200 réis, as de 5 p. c. a 93.300 réis, as de 4 1/2 a 90.000 réis. As obrigações *Loanda-Ambaca* ficaram a 84.000 réis. Parece que hoje se deve ainda assignar o contracto entre esta companhia e o governo para o prolongamento da linha até Malange. As acções dos bancos regularam: — Banco de Portugal a réis 133.500, Lisboa & Açores a 113.000 réis, Commercial de Lisboa a 111.500 réis, Nacional Ultramarino a 75.000 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v.....	38 3/4	38 5/8	Desconto no Ban-
» cheque.....	38 3/8	38 1/4	co de Portugal. 5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	743	744	No mercado..... 5 1/2 0/0
» cheque.....	746	748	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	302	303	res 184
» cheque.....	307	308	Cambio Brazil... 8 3/4
Francfort 90 d/v.....	302 1/2	303 1/2	Premio libra.... 1 7/20
» cheque.....	307 1/2	308 1/2	
Madrid cheque.....	980	990	

Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO												
	16	17	18	19	21	22	23	24	26	28	29	30	31
Lisboa: Inscriptões assent...	36	36,05	36	* 35,10	* 35,15	36	36	* 35,04	36	* 35,01	36,10	* 35	35,05
» coupon.....	35,11	35,10	35,10	35,10	35,15	35,10	-	35,06	-	-	35	35	35
Obrig. 4 0/0 1888.....	16,400	-	16,450	16,450	16,500	16,450	-	16,400	-	16,400	16,000	16,300	16,200
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	42,400	-	-	42,500	-	-	-	42,600	-
» 4 0/0 1890 coupon...	42,100	42,100	-	42,200	-	42,400	-	42,500	-	-	-	42,600	42,600
» 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	47,600	-	47,600	47,700	-	47,700	-	-	48,000	47,800	47,800	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	47,400	-	-	-	47,700	47,700	47,800	47,800	47,800	47,800	47,800	47,800	47,800
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	133,000	133,500	133,500	133,500	133,500	-	133,500	133,500	133,500	133,500	133,500	133,500	-
» » Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino...	-	70,000	70,000	71,200	73,000	74,200	74,800	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	-
» Tabacos coupon.....	72,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72,500	-	-
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,200	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	95,200	-	-	-	95,200	-	95,600	-	-	-	-	-
» » 5 0/0.....	92,700	92,800	92,700	92,800	90,750	93,000	93,200	93,000	93,000	93,200	-	93,200	*91,000
» Comp. Real 3 0/0.....	-	34,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	37,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	84,000	84,000	84,000	84,000	84,000	84,000	-	-	-	*80,700	-	*80,400	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	25,25	25,12	25,30	25,35	25,45	25,37	25,37	25,31	25,25	25,18	25,40	25,25	25,25
Acções Comp. Real.....	55	50	55	-	55	-	-	-	-	55	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	29,25	29	27,50	27,50	26	26	26	26	26	26	-
» Norte de Hespanha..	95	94	94	93	90	91	93	94,50	96	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	144	143,50	142,50	139	139	142	143	143,50	145,50	-	-	-	-
» Andaluzes.....	90	90	90	90,25	87,50	87,50	90	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	290	290	290	290	290	290	289	290	291	294	295	295	-
» » » (2.º »)	53	51,75	55	50,50	50,50	50,25	50,50	51	51	50	52	51	-
» » » (antigas)..	130,50	130,50	129,50	131	130	130	128,50	130	129,50	130,50	131	132	-
» C. Beira Alta.....	77	-	-	77	77,50	77	77	78	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	91,50	90,25	89	89	89	87,75	85,50	86	88,75	89	89	89	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	229,50	227	220	220	220	223	224	227,50	230	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez...	25,12	25,25	25,25	25,12	25,25	25	25,25	25,25	-	25,25	25,37	25,75	-
Obrig. Atravez Africa.....	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	65,70	-	65,70	65,70	65,70	-
Amsterdam: Atravez Africa.	65,25	65,69	65,69	65,69	65,75	65,75	65,75	65,37	65,37	66	65,50	66,25	-
Bruxellas: Atravez Africa...	89	89	88	89	89	89	89	89	* 68	* 68	* 68	* 68	-

* Juros recebidos.

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1896			1895			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1896	1895	1896	1895	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	9 15 Dezemb.	693	Réis 56:641.000	Réis 81.733	693	Réis 52:942.634	Réis 76.396	3.037:712.000	2.929:678.992	128:033.008	Réis
	Nova rede garantida.	9 15 Dezemb.	380	6:229.000	16.392	380	6:078.366	15.995	357:603.000	350:528.008	7:074.992	-
Sul e Sueste...		19 25 Novemb.	475	14:160.290	29.811	475	13:310.400	28.021	707:930.290	669:019.685	38:910.605	-
		26 2 Dezemb.	»	11.993.060	25.248	»	13:014.930	27.463	719:923.350	682:064.635	37:858.715	-
Minho e Douro.		30 6 Outub.	353	26:001.885	73.659	353	24:041.783	68.107	854:930.246	777:332.389	77:597.857	-
		7 13 »	»	20:915.041	59.248	»	23:892.597	67.684	876:045.287	801:224.986	74:820.301	-
Beira Alta.....		14 20 »	»	24:513.147	69.442	»	20:072.683	56.863	900:558.434	821:297.669	79:260.765	-
		26 9 Dezemb.	253	6:726.731	26.587	253	6:500.544	25.693	300:570.258	282:958.057	17:612.201	-
Nacional (Mirandella e Vizeu).....		3 9 »	»	4:526.519	17.891	»	6:464.522	25.591	305:096.777	289:422.579	15:674.198	-
		10 16 »	»	6:228.873	24.620	»	6:989.258	27.626	311:325.650	296:411.837	14:913.813	-
Guimarães.....		4 10 Novemb.	105	1:519.439	14.470	105	1:281.240	12.202	59:048.858	57:116.554	1:932.304	-
		11 17 »	»	1:397.905	13.313	»	1:162.573	11.072	60:446.763	58:279.127	2:167.637	-
Norte de Hespanha.....		18 24 »	»	1:569.384	14.946	»	1:307.272	14.450	62:016.147	59:586.399	2:429.748	-
		2 8 Dezemb.	34	1:088.805	32.023	34	1:139.235	33.506	72:027.756	67:103.000	4:924.756	-
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		9 15 »	»	1:091.160	32.092	»	1:061.585	31.223	73:118.916	68:164.585	4:954.331	-
		2 8 Dezemb.	3656	Ps. 1:878.319	Ps. 513	3656	Ps. 1:830.381	Ps. 500	Ps. 86.081.978	Ps. 79.729.833	Ps. 6.352.145	Ps.
Andaluzes.....		7 15 »	»	1:960.430	536	»	1:869.320	511	Ps. 88.042.408	Ps. 81.599.156	Ps. 6.443.252	Ps.
		3 9 Dezemb.	2927	1:103.220	376	2927	1:176.644	401	54:296.828	49:630.584	4:666.243	-
Zafra a Huelva.		10 16 »	»	1:222.661	417	»	1:217.612	415	55:519.489	50:848.197	4:671.292	-
		26 2 Dezemb.	1067	375.583	351	1067	329.380	306	14:749.629	14:526.385	223.244	-
		3 9 Dezemb.	180	35.443	196	180	47.597	264	1:827.619	2:247.211	-	419.592
		10 16 »	»	40.826	226	»	56.334	312	1:868.446	2:303.545	-	435.099

Trens rapidos na Allemanha

Desde o estabelecimento do Norte Expresso, trem semanal que vae de Ostende a S. Petersburgo por Colonia, Berlim e Königsberg, a administração dos caminhos de ferro do Estado prussiano pretende occupar o primeiro lugar na Europa, relativamente á rapidez de comboios em grandes percursos. Na verdade, o trem referido percorre em 22 horas e meia a parte do territorio prussiano, desde Herbesthal (fronteira belga) até Eydtkuhnen (fronteira russa) ou seja uma distancia de 1.416,5 kilometros, o que equivale a uma velocidade de 63 kilometros por hora, comprehendidas as paragens. Na volta de Eydtkuhnen a Herbesthal emprega menos tempo, e a velocidade média alcança 65,4 kilometros por hora.

Descontando as paragens e a demora de vinte minutos em Berlim para entrada na cidade, teremos para o trajecto de Leste a Oeste uma velocidade média effectiva de 70 kilometros por hora.

Na parte comprehendida entre Stendal e Hannover, a velocidade média é de 75 kilometros por hora n'um sentido, e de 76,25 em sentido opposto. A velocidade maxima é de 90 kilometros por hora. Desprezando as paragens, existem outras muitas causas que determinam a diminuição da velocidade, como por exemplo a passagem por 178 estações, a travessia da região montanhosa proxima de Aix-la-Chapelle, a dos districtos mineiros e metallurgicos de Essen e de Dortmund, onde existem grande quantidade de entroncamentos.

Não tendo em linha de conta a distancia, o comboio mais rapido da Allemanha é o de Berlim a Hamburgo, que gasta 3 horas e 36 minutos para fazer o trajecto de 286,3 kilometros com a velocidade de 79,5 por hora.

Caminho de ferro electrico entre East Wymouth e Pemberton

Em 26 de junho ultimo foi inaugurado, com assistencia de grande numero de engenheiros e de notabilidades, delegados da companhia americana Thomson-Houston, um novo systema de tracção electrica de carruagens para conducção de passageiros sobre a linha de *New-York, New-Haven and Hartford Railroad Co.*, entre East Wymouth e Pemberton.

A distancia de 18 kilometros entre estas duas estações foi percorrida com uma velocidade de 130 kilometros por hora no sentido descendente, e de 113 kilometros no ascendente.

O systema empregado é de tres rails, já em uso na Europa, mas com pouco resultado, applicado ao metropolitano de Chicago para velocidades de 60 a 70 kilometros por hora.

Mas em Chicago o terceiro rail é sobre o lado da via, enquanto que em Nantasket Beach Road é collocado entre os outros dois rails, sobre as travessas ordinarias e ligeiramente levantados.

A grande vantagem d'esta disposição é não dar lugar a modificação alguma nas vias existentes, e a minima difficuldade de installação do systema, amenizando o deslizar dos vehiculos.

O terceiro rail é d'uma forma particular. pouco mais ou menos a de um A. Cada secção é de 9 metros e pesa 40 kilogrammas cada metro.

As carruagens automoveis empregadas são do typo descoberto com 16 bancos; sendo em numero de 16.

Funcionam com o *trolley* de Pemberton a Nantasket Junction, e aproveitando depois a corrente electrica por meio do terceiro rail.

Dentro d'alguns mezes proceder-se-ha ao assentamento d'esta linha até proximo de Boston, e é possível que todas as linhas suburbanas sejam modificadas da mesma forma.

LINHAS PORTUGUEZAS

Comboios á central do Porto. — Realizou-se já um accordo entre as direcções do Minho e Douro e companhia real para que os comboios d'esta vão á central do Porto. O serviço começará brevemente, acabando-se assim o transbordo em Campanhã que tanto incomoda o publico.

Tracção electrica. — A camara municipal, de commum accordo com a companhia carris, teima em que o governo lhe approve, *em principio*, o celebre contracto para a tracção electrica em todas as ruas da cidade, e o ministerio das obras publicas, seguindo o exemplo do do reino, respondeu-lhe agora que apresente os projectos definitivos que terão de ser examinados para se ver se elles attendem a todas as condições de segurança das propriedades e das pessoas.

Na reunião que se effectuou, na noite de 21, entre os vereadores encarregados de tratar d'este negocio e um representante da companhia, ficou assente que mais uma vez se insistisse pela approvação das bases do contracto.

O que nos parecia mais logico, e sobretudo prudente, e cremos que assim succederá tambem no ministerio das obras publicas, era que se começasse por apresentar os projectos das installações, tanto da officina central geradora como das linhas aereas.

Mas para esse lado não vae a companhia carris nem a sua associada camara municipal, por que bem ellas sabem que o problema é insolúvel se se attender á esthetica da cidade e á segurança das vidas dos que n'ella habitam.

Apeadeiros da linha de Cascaes. — Vão ser construidos telheiros nas plataformas d'esta linha em frente das estações da Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras e Parede, e nos apeadeiros de Dáfundo, S. João e Monte Estoril.

LINHAS HESPAÑOLAS

Baza a Granada. — Reuniu em 11 do corrente em Londres a junta de accionistas do *Union Bank*, em que se deliberou a formação de outra sociedade que conserve intactos todos os valores da via ferrea de Lorca a Baza e a concessão e obras de Baza a Granada, repartindo-se sómente por agora o effectivo da caixa, na somma de lbs. 2 por acção e dando uma acção nova por cada uma das antigas, pela representação do que existe no activo empregado na citada via ferrea, ficando como maiores participantes em Hespanha os herdeiros do finado marquez del Campo.

Ainda esta semana reúne o antigo conselho da linha de Lorca a Granada afim de facilitar ao constructor D. Gabriel Moreno Campo os planos e dados existentes em Hespanha relativos á dita linha, para que o mesmo possa examinar o estado em que ella se encontra e proponha a forma e os meios de proseguir a construcção.

Parece que a continuação da linha de Baza a Granada é negocio resolvido logo que se constitua a nova companhia.

Linares a Almeria. — Proseguem activamente os trabalhos da linha de Linares a Almeria.

A locomotiva já chega a Alamedilla conduzindo materiaes para o grande viaducto do Guadahortuna, em cujo leito estão já co-

meçados os pilares de ferro destinados a supportar os grandes tramos metallicos.

Esses pilares devem ficar concluidos em dois ou tres mezes e então começarão a ser corridos os tramos.

Muitos trabalhadores que se occupavam da construcção da linha em Cabra de Santo Christo, e outras estações intermedias entre o viaducto do Guadahortuna e o do Salado, tiveram de abandonar esses trabalhos em consequencia do frio intenso que n'aquellas regiões tem reinado, porquanto as geadas e nevadas tornam impossivel a estada ali.

Barcelona.—A commissão de obras publicas da municipalidade de Barcelona reuniu em sessão extraordinaria para estudar detidamente o projecto apresentado pela companhia anonyma de tremvias de Barcelona no ministerio das obras publicas, tendente a mudar a tracção animal pela electrica nas linhas que explora dentro da área do municipio.

Resolveu-se propôr á camara municipal a abertura de um inquerito por espaço de vinte dias acerca do projecto citado, devendo ser ouvidas todas as pessoas cujos interesses possa lesar a transformação projectada.

Occupou-se tambem das propostas feitas pelo auctor do projecto de rede de linhas-tremvias electricas, deliberando remetel-as ao accessor para que emitta sobre ellas o seu parecer.

Novo tunnel.—Estão-se concluindo activamente as obras do tunnel da linha de Bilbao a Santander que, partindo da rua de Bailen, passa por debaixo da gare do Norte, rua de Garcia Salazar, sahindo proximo de Vista Alegre.

—Confirma-se a noticia, já dada ha tempos, de ter-se assignado em Bilbao a escriptura de constituição da sociedade encarregada de construir a linha ferrea de Madrid a Santoña.

O capital subscripto é de 16 milhões de pesetas, estando já desembolsada metade d'esta somma.

Alem das 22.000 acções subscriptas, conta a empresa com subvenções da junta geral e municipalidade de Burgos, assim como da de Santoña, quantias que ascendem a cerca de 3.125.000 pesetas, ás quaes se junta um milhão da companhia dos caminhos de ferro de Santander a Bilbao.

A linha projectada corta o caminho de ferro de Valladolid a Ariza em Aranda; o do Norte em Burgos; o da Robla em Bercedo; o de Santander a Bilbao em Treto, e tem trabalhos começados entre Madrid-Buitrago e Lerma-Burgos.

Minas de Robla.—Parece que as companhias de caminhos de ferro da Robla a Valmaseda e de Bilbao a Portugaleta tratam de levar a effeito o estabelecimento de uma linha intermedia na linha d'esta ultima empresa para o transporte do carvão das minas pertencentes á primeira.

Diz-se que são em extremo cordeaes as relações entre as duas companhias, e grandes os desejos de parte a parte para que o projecto se converta em facto, e quanto antes.

E' para desejar que tal idéa se realize, porque dará movimento e vida á importante mina de carvão da Robla.

Entre Pamplona e Logroño.—Diz o *Monitor del Comercio* que se realizou em Logroño uma reunião dos representantes dos povos interessados na construcção de uma linha ferrea entre Pamplona e Logroño, reunião a que assistiu o engenheiro sr. Arazola, auctor do ante-projecto de um caminho de ferro electrico. Os membros da reunião concordaram em dirigir-se a Pamplona para sollicitar da Deputação local que faça estudar o projecto sobre a base do referido ante-projecto.

Novos tremvias.—Trata-se de estabelecer em Barcelona e suburbios uma rêde de linhas ferreas para tremvias electricos que será, no seu genero, talvez a melhor da Europa.

A empresa propõe-se inverter um total de 10 a 15 milhões de pesetas de capital estrangeiro, dando trabalho immediato a grande numero de operarios e fabricas, e offerece ao municipio anticipar dentro em tres mezes, a contar da data da concessão definitiva, a importancia de dez annos de contribuição sem juro algum, e obrigando-se, se assim o exigirem os municipios, a que tal compromisso conste do contracto.

Terminado o periodo da concessão, deverão as linhas e suas dependencias passar a ser propriedade dos municipios.

Serra Alhamila.—Segundo vemos da *Gaceta de los Caminos de Hierro*, diz-se de Almeria que esta linha ferrea, depois de ter passado por innumeradas vicissitudes, cahiu nas mãos de uma boa empresa que obterá não só grandes interesses para si, como importantes beneficios para a zona que vae servir.

A semana passada realizou-se a vistoria á linha pelo engenheiro em chefe da provincia, D. Valero de Rivera, que deu no seu relatório favoravel parecer, logo enviado ás estações superiores, d'onde consta que a nova empresa cumpriu todos os requisitos legais, sendo excellente o estado das obras e mais detalhes.

A abertura official da linha deverá effectuar-se ainda este mez, se, como se espera, fôr superiormente approvado o parecer do engenheiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITALIA

As administrações ferro-viarias do Mediterraneo e do Adriatico concertaram, após uma série de conferencias, as bases do accordo tendente a facilitar nas suas linhas o transito de passageiros e o transporte de objectos e mercadorias destinadas á exposição que deverá realizar-se em Turim em 1898.

BELGICA

Segundo o *Moniteur des Intérêts matériels* de 17 do corrente, o movimento das linha exploradas pelo estado foi, em agosto de 1895:

Passageiros 7.193.536, ou seja 6.053.699 francos; bagagens, mercadorias, etc., 8.601.071 francos. Total 14.654.770 francos.

Em agosto de 1896: Passageiros 8.217.385, ou seja 6.314.420 francos; bagagens, mercadorias etc., 8.838.091 francos. Total 15.152.520 francos. Diferença a favor de 1896: francos 497.750.

ARGELIA

Uma companhia franceza está a ponto de encetar os trabalhos de installação d'um tremvia electrico para a cidade de Argel.

As installações geradoras serão estabelecidas no Mustaphá, e as machinas, em tres grupos, poderão fornecer 350 cavallos de força.

A energia electrica será produzida por tres dynamos de 200 kilowatts cada um.

As carruagens serão munidas de dois motores, um para cada eixo, e poderão receber 42 passageiros.

Serão illuminadas por 5 lanternas de 16 velas.

Durante a noite será toda a linha illuminada pela luz electrica.

ESTADOS UNIDOS

Uma das principaes companhias de tremvias de Nova York poz em circulação um certo numero de carros com motor de ar comprimido, cujas experiencias deram bom resultado. O motor consiste n'um reservatorio d'aço, de paredes espessas, podendo, pois, resistir a uma formidavel pressão, mas que póde encher-se no curto espaço de 30 segundos. Não ha que recear-se abalos no transito nem nas paragens; e os carros podem adquirir a velocidade de 12 milhas por hora.

Ao cabo de 16 milhas de andamento é mister encher de novo o reservatorio.

Entre outras vantagens obvias do systema, taes como a ausencia de fornalhas, caldeiras, etc., ha que notar a facilidade com que param e invertem a marcha instantaneamente.

A disposição dos travões é tambem simples e commoda, porque o conductor é senhor do carro com um unico movimento da mão.

E' visto que o novo methodo de tracção é muito mais barato que o electrico e o funicular, não lhe faltará de certo um brilhante futuro.

Um outro motor recentemente experimentado na America é o de ammoniaco, imaginado pelo engenheiro Mac-Mahon.

O systema funda-se na propriedade que tem o ammoniaco anhydro de entrar em ebulição á temperatura de -33,6° C.; aquecendo o liquido a 27°, obtem-se uma pressão de 10 atmospheras.

O vapor do ammoniaco actua nos embolos dos motores como o vapor d'agua nos das locomotivas ordinarias. Depois de utilizado, é o vapor conduzido a um reservatorio cheio d'agua que rodeia o do ammoniaco eahi se dissolve na agua que, como se sabe, póde absorver até 1.700 vezes o seu volume de ammoniaco.

A perda d'este ultimo, pelas fugas inevitaveis, é, ao que se diz, de 10%, e as despesas de distillação da solução aquosa não excedem 40 réis por carruagem-kilometro.

O peso do conjuncto dos aparelhos empregados não é mais consideravel do que o dos aparelhos electricos d'uma carruagem automotriz de aguaes dimensões, e se se empregam rebocadores, póde o aparelho ser carregado para um percurso de 80 kilometros.

Nas experiencias que se realizaram em Chicago, o consumo do carvão foi de 11 kilogrammas, e a quantidade de ammoniaco empregado foi de 8 litros por milha ingleza, de 1.610 metros.

A linha ferrea de New-York, New-Haven e Hartford é a segunda que nos Estados Unidos adoptou a electricidade para a tracção de grandes comboios como os que circulam pelo ramal da bahia de Nantasket, onde ao principio se empregava o conductor aéreo hoje substituido por um terceiro carril collocado a meio da via.

E' a primeira vez que n'uma linha de primeira ordem construida para locomotivas circulam comboios por meio de corrente transmittida por um conductor extendido no solo.

O carril transmissor da corrente electrica é de forma especial: triangular com o vertice voltado para cima; é dividido em secções de 40 pés de comprimento e pesa 93 libras por jarda.

Assenta em peças de madeira de freixo embebidas, por ebulção n'um banho de breu, afim de assegurar-lhes a duração e tornar as isoladoras. E o isolamento é quasi perfeito.

A recepção da corrente pela locomotiva effectua-se por meio de rodízios metallicos que, assentando sobre o carril médio e abraçando-o pelo seu proprio peso, garantem o contacto perfeito e uniforme, e ao passo que rolam sobre elle, vão continuamente recebendo a corrente transmittida.

Nos cruzamentos da via supprime-se, como é natural, o carril conductor que é ahí substituído por um cabo de cobre que passa por baixo da linha. Claro está que n'esses pontos se interrompe o circuito, mas a velocidade adquirida permite que o comboio passe, sem parar, pela solução de continuidade e atinja novamente o contacto que restabelece a corrente um momento interrompida. Os resultados das experiencias foram satisfactorios.

CHINA

Apesar de rebelde ao progresso e de ter crystallizado n'uma civilização quantas vezes secular, a China, impellida ao occidente pela Russia, ao oriente pelo Japão, vê-se obrigada a caminhar por fas ou por nefas no trilho das outras nações.

Está projectada uma linha no grande imperio chinês: é o caminho de ferro da Mandchuria, que deve atravessar a região comprehendida entre Nertchinsk e Vladivostock, de modo a reunir as duas secções da linha ferrea transsiberiana, actualmente separadas pelo territorio da Mandchuria.

A linha será construída por engenheiros francezes, com capitães francezes, sob a fiscalização e com a garantia do governo russo; mas não deixará de ser uma linha chinesa, explorada e administrada pela China.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896.

(Concluído do n.º 216)

Caixa de reformas e pensões

O balanço de 31 de dezembro de 1895 apresenta no passivo o saldo de 17:497\$676, notando-se, porém, que para esta caixa passou o saldo do exercicio da de soccorros importando em réis 13:926\$982, e que a importancia das quotas e joias recebidas foi de 16:860\$170 réis, ao passo que as pensões pagas ascenderam a 20:489\$638 réis e o embolso das joias e quotas a empregados que deixaram o serviço importa em 1:470\$955 réis.

O numero de empregados e operarios inscriptos em 31 de dezembro:

	1895	1894
Era	1.947	2.015
E o de pensionistas	177	157
Totales	2.124	2.172

O movimento de pensionistas foi o seguinte:

	1894	1893
Reformados:		
Existencias em 31 de dezembro	85	82
Reformados durante o anno de 1894	—	8
" " " " " 1895	15	—
Totales	100	90
Falleceram em 1894	—	5
" " 1895	8	—
Ficaram existindo para o anno seguinte	92	85
Legatarios:	1894	1893
Existente em 31 de dezembro	72	63
Foram concedidas pensões em 1894 a	—	9
" " " " " 1895 a	18	—
Totales	90	72
Perderam o direito á pensão em 1894	—	—
" " " " " 1895	5	—
Existencia para o anno seguinte	85	72

Os encargos da Caixa de Reformas e Pensões soffreram nos annos de 1894 e 1895 as seguintes modificações:

	1895	1894
Pensões annuaes aos empregados e operarios reformados, durante o anno ..	3:910\$140	1:017\$362
Pensões que caducaram durante o anno ..	905\$882	668\$033
Augmento	3:004\$258	349\$329

	1895	1894
Pensões annuaes a legatarios habilitados durante o anno	1:644\$780	658\$225
Pensões que caducaram durante o anno ..	107\$520	—
Augmento	1:537\$260	658\$225

Total dos augmentos dos encargos para 1896 — 4:541\$518 réis, ao passo que esse augmento de 1894 para 1895 representa apenas 1:007\$554 réis.

Os encargos permanentes d'esta Caixa vão, como é natural, progressivamente augmentando, sem crescimento correspondente das receitas provenientes das quotas e joias dos empregados e operarios inscriptos. O numero d'estes e a importancia dos seus vencimentos são limitados pelos quadros, sensivelmente inalteraveis de anno para anno, ao passo que o numero de pensionistas, reformados e legatarios, ha de ainda durante alguns annos crescer de modo apreciavel, com augmento de encargos que para os primeiros só cessam com a morte, e para os segundos por esta forma, por casamento, ou por attingirem a maioridade.

Ha um anno, dia por dia, registavamos com todo o prazer em documento identico, o augmento que se dava nas receitas da nossa Companhia no 1.º semestre de 1895, comparadas com as de igual periodo do anno de 1894. Apesar do 1.º semestre de 1895 ter tido os recursos extraordinarios avultados provenientes das festas, em Lisboa, do Centenario Antonino, os nossos rendimentos no 1.º semestre de 1896 são superiores não só aos do 1.º semestre de 1894, em que, aliás, também houve no Porto a commemoração do Centenario Henriquino, mas ainda aos do 1.º semestre de 1895, já em notavel augmento sobre os de identico periodo do anno anterior.

São importantes os encargos impreteriveis que sobre nós pesam, como acima expuzemos, mas também não é menos verdade que as nossas receitas augmentam, de forma a fazer face a esses encargos.

E accrescentaremos ainda mais um esclarecimento importante: as despesas d'exploração, longe de augmentarem, diminuem, avolumando-se também, por esse lado, as disponibilidades que teremos para fazer face a taes encargos, como opportunamente os documentos da nossa contabilidade vos hão de mostrar.

As receitas illiquidas da exploração da nossa rede, nas primeiras vinte e seis semanas dos annos de 1894, 1895 e 1896 são representadas pelas seguintes quantias:

	1.º semestre de		
	1894	1895	1896
Passageiros	639:425\$131	693:580\$284	712:016\$000
Grande velocidade	113:347\$213	113:963\$093	111:414\$000
Pequena velocidade	639:391\$985	705:460\$623	737:465\$000
Total	1.392:164\$329	1.513:004\$000	1.560:895\$000

A eloquencia d'estes numeros dispensa-nos de quaesquer comentarios.

Chegámos ao fim do nosso trabalho. Antes, porém, de o dar por concluído, não podemos deixar de tributar aqui, em especial e muito particularmente, os merecidos louvores á nossa direcção geral pelo zêlo, intelligencia e dedicação com que se devotou ao serviço da nossa Companhia, habilitando-nos a poder apresentar-vos o presente relatorio da nossa situação, que se nos affigura ter tudo de animadora.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em 1 de julho de 1896. — O presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes:

Para cumprimento do art. 39.º dos nossos estatutos foi-nos apresentado pelo nosso conselho de administração o relatorio da gerencia do anno de 1895. D'este importante documento resultou-nos satisfactoria leitura, pois elle revela bons prognosticos para o futuro da nossa empresa. No respeitante á exploração, vê-se que augmentou o percurso dos nossos comboios em 100.000 kilometros, o que prova o desenvolvimento nos serviços; e que as receitas liquidas cresceram em 158:000\$000 réis, o que prova que esse desenvolvimento foi em absoluto lucrativo. Também o foi relativamente, visto ter augmentado a receita liquida de kilometro-via e de kilometro-trem.

Para confirmar ainda a boa administração, vê-se que o preço da nossa exploração, o coefficiente de exploração, que já era diminuto até aqui, ainda desceu, quer se considere toda a nossa rede e as suas receitas accrescentadas das garantias de juro que do Estado recebemos, quer se considerem as linhas separadamente e independentes d'essas garantias.

O augmento de receitas corresponde ao desenvolvimento do nosso trafego, que melhorou em todos os seus elementos.

Passageiros houve a mais este anno 400.000, produzindo por seu lado 81.000.000 réis, e mercadorias em pequena velocidade a mais 50.000 toneladas que produziram 107.000.000 réis. A melhoria nos passageiros é devida em grande parte ao estabelecimento dos comboios tramways, ás assignaturas e ao racional abaixamento de preços quando as circumstancias o tem aconselhado, serviço que ainda será melhorado e nos trará benefícios maiores; o augmento nas mercadorias de pequena velocidade é um facto por si natural e d'elle se deduz segura e favoravel previsão para a vitalidade da nossa Companhia.

A honrada administração que nos precedeu, tendo-se visto em graves embaraços financeiros, foi obrigada a reservas economicas no serviço de *Via e Obras*, e o inverno de 1894 foi extremamente rigoroso; por isso a actual administração se viu forçada a pedir auctorização de 400.000.000 réis para reparações em pontes e na via, quantia que, dividida por exercicios futuros, não trará sério gravame nos orçamentos, e em pouco tempo porá a nossa rede no melhor estado de funcionamento.

Conservaram-se as mesmas despesas no capitulo de *Material e Tracção*, apesar de termos percorrido com as nossas locomotivas mais 100.000 kilometros. Isto é devido a termos comprado carvão a melhor preço, á redução do serviço de *dupla tracção* e a terem-se utilizado todos os recursos accumulados nas nossas officinas. Os prejuizos do lamentavel fogo que n'estas se deu, destruindo-as em grande parte, foram cobertos pelas companhias seguradoras, e nós apenas tivemos de prestar auxilio aos nossos operarios, que se encontraram de repente sem trabalho. Na sua reorganização, porém, pretende-se e muito acertadamente introduzir-lhe modificações que façam que d'esse ramo de serviço tiremos grande utilidade, fazendo o menor numero de incumbencias a outros fabricantes.

Na sua parte financeira, o relatorio que vimos resumindo é de grande lucidez. O convenio feito com os nossos credores vae-se cumprindo em todos os pontos que dependem da nossa Companhia, e se alguns obstaculos tem surgido, é isso devido a malevolencia de estranhos. Temos liquidado os nossos debitos e os fundos de reserva estatutarios tem-se organizado no possivel.

O balanço que tivemos occasião de examinar nos livros da Companhia está organizado d'uma maneira comprehensivel, e o relatorio, n'um feliz apanhado d'uma conta de gerencia, explica muitas das suas expressões importantes. O ter-se levado á conta de primeiro estabelecimento uma importante verba nos livros sob o titulo de *contas litigiosas*, não quer dizer que se não continue a pugnar para que essas contas sejam satisfactoriamente liquidadas.

Senhores:

O vosso conselho fiscal, com o fim de cumprir a sua missão, delegou todos os mezes um dos seus membros para assistir ás sessões do conselho d'administração, e outro-sim examinou as actas por este approvadas em que estavam consignadas as suas resoluções.

Por isso se julga habilitado para dar testemunho do zelo empregado na resolução de todos os negocios e, louvando-se com os actos do conselho d'administração e de todos os seus auxiliares, tem a honra de vos propôr:

Que aproveis todos esses actos e o balanço e conta de gerencia relativa ao anno de 1896.

Lisboa, 11 de julho de 1896.

(aa) Antonio Centeno, João Lobo de Santiago Gouveia, Manuel J. Alves Diniz, Alfredo Mendes da Silva, Manuel José Monteiro, Francisco Teixeira de Queiroz.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 500 metros de linho

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 9 de janeiro proximo, na secretaria da direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 500 metros de riscado de linho.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 10.000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5% da importancia total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão lugar, o primeiro na thesauraria d'estes caminhos de ferro, e segundo na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 18 de dezembro de 1896.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas

Em 11 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições comuns ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 11 de novembro de 1896, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 9 do dito mez de janeiro inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

N.º 45.476, de Alcantara a Dois Portos, 1 porção d'arame, pesando 494 kilos, consignatario Antonio da Silva Rocha.

N.º 1.566, de Sabugo ao Porto, 5 pedras em bruto, pesando 10.170 kilos, consignatario Joaquim Vicente Albogas.

N.º 9.025, de Crato a Lisboa, p. v., 1 porção de madeira, pesando 2.215 kilos, consignatarios João Leal & Irmãos.

N.º 1.929, de Gaia a Figueira, 2 caixas de cognac pesando 43 kilos, consignatario Casino Peninsular.

N.º 329, de Gaia a Lisboa, P., 1 barril de vinho, pesando 158 kilos, consignatario Manuel José Roiz.

N.º 1.289, de Guarda a Lisboa, P., 1 barrica de gesso, pesando 155 kilos, consignatario J. Martins Mano.

N.º 29.635, de Aveiro ao Porto, 2 pipas vasias, pesando 175 kilos; 1 porção de cantaria, pesando 14.000 kilos, (este lote será vendido na estação d'Alcantara-Terra no dia 13 de janeiro); 3 saccos de arroz em casca, pesando 295 kilos; 4 saccos de sal, pesando 398 kilos; 1 casco vasio, pesando 142 kilos; 1 porção de gesso e 29 paus de pinho, pesando 1.800 kilos, consignatario Gaspar Rodrigues dos Santos.

Lisboa, 22 de dezembro de 1896.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 40 encerados para cobrir wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 7 de janeiro proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 40 encerados para cobrir wagons, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38.000 réis, e de apresentar amostras da lona que tem de ser empregada nos encerados.

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

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 14 de dezembro de 1896.

Fornecimento de 500 taboas de pinho da terra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de janeiro proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 500 taboas de pinho da terra, sendo: 300 de 3m,35x0m,05 e 200 de 2m,70x0m,35x0m,05, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção, o deposito provisorio de 12.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento será de 5% da importancia total d'este fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento, poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 23 de dezembro de 1896.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.
Lisboa.—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commis-
sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspon-
dence en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Avenida-Palace.—Rua do Principe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre— tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Bragança Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.ª ordem—Prop. Victor Sassetti

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

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré— Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théatres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel de l'Europe—Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.

LISBOA Francfort Hotel—No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.— Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central—De 1.ª ordem—Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation—Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Bragança—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.ª ordem.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. 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. — Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 ré s.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Prop. A. de S. Romão.

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

PORTO Hotel Continental—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salias e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serv ço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid—Principal estabelecimento de Sevilha — iluminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

CARTAGENA Grand Hotel de Roma.—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario Teófilo Garcia.

ORAN (Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.

TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes—Excelente serviço de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.

BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.—Cours National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peylaud.

TUNIS Hotel de France.—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propriet. Ferrier, Rue de Constant ne, 12.

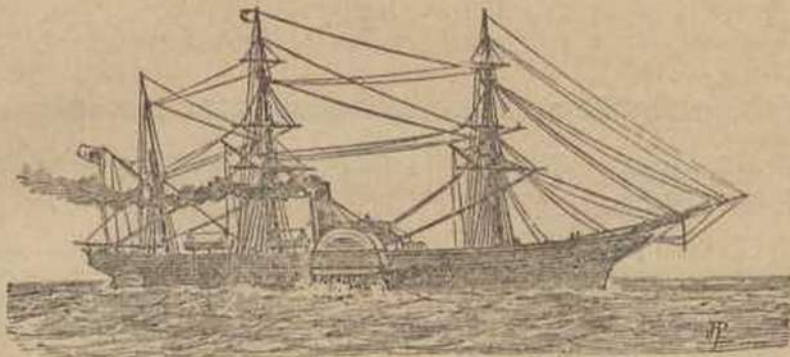
NICE Riviera-Palace-Hotel—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.ª ordem.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.ª ordem.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel—Établissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort — grands salons.

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete **CLYDE**, sahirá a 11 de janeiro

As accommodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

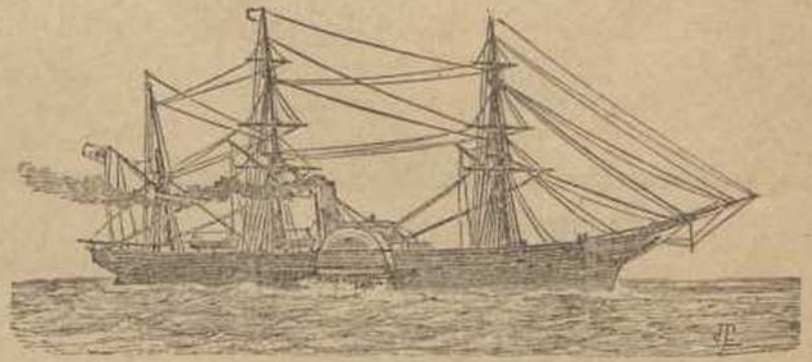
Em Lisboa: — **JAMES RAWES & C.^a** — R. dos Capellistas, 31, 1.^o

No Porto: — **W. G. TAIT & C.^a** — Rua dos Inglezes, 23, 1.^o

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York, Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offercem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.^a classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceitação que estes luxuosos paquetes tem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se acceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mæwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de janeiro de 1897

COMPANHIA REAL				BEIRA ALTA			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Beja-Faro	Faro-Beja	C. Branco-Evora	Evora C. Branco
7-0 m.	3-18 t.	7-0 t.	5-35 m.	11-20 m.	7-35 t.	3-0 t.	4-0 t.
8-30 t.	7-18 m.	8-35 t.	6-0 m.	6-30 m.	2-40 t.	7-10 t.	8-2 t.
10-0 t.	10-55 m.	8-0 t.	6-44 m.	3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	MINHO E DOURO			
6-00 t.	11-7 t.	7-30 m.	9-20 t.	Porto-Valença	Valença-Porto	Camp.-Vianna	Vianna-Camp.
6-00 t.	11-7 t.	7-30 m.	9-20 t.	7-43 m.	1-10 t.	5-0 m.	10-25 m.
6-00 t.	11-7 t.	7-30 m.	9-20 t.	10-55 m.	3-25 t.	5-15 t.	11-25 t.
6-00 t.	11-7 t.	7-30 m.	9-20 t.	5-15 t.	11-25 t.	1-50 t.	7-20 t.
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	SUL E SUESTE			
7-30 m.	9-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	Lisb. T. P.-Faro	Faro-Lisb. T. P.	Lisboa T. P.-Beja	Beja-Lisboa T. P.
7-30 m.	9-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	4-30 t.	5-0 m.	8-0 m.	3-5 t.
7-30 m.	9-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	6-30 t.	7-0 m.	10-0 m.	10-0 m.
7-30 m.	9-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	6-30 t.	7-0 m.	10-0 m.	10-0 m.
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
4-0 m.	6-30 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	6-30 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	6-30 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	6-30 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 t.	5-25 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	5-25 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	5-25 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 m.	8-0 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	8-0 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	8-0 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
4-0 m.	11-11 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	11-11 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	11-11 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Coimb. Figueira	Figueira-Coimb.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-15 m.	9-2 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-15 m.	9-2 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-15 m.	9-2 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-0 m.	3-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-0 m.	3-18 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-18 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-18 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
6-15 m.	7-0 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
6-15 m.	7-0 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
6-15 m.	7-0 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
4-0 m.	11-11 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	11-11 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
4-0 m.	11-11 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Coimb. Figueira	Figueira-Coimb.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-15 m.	9-2 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-15 m.	9-2 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-15 m.	9-2 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Fig. ^a	Fig. ^a -Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-0 m.	3-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-20 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-0 m.	3-18 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-18 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-0 m.	3-18 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Sacav.	Sacav.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
6-15 m.	7-0 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
6-15 m.	7-0 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
6-15 m.	7-0 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	8-34 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 t.	6-45 m.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
7-30 m.	9-15 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	Lisb. T. P.-Pias	Pias-Lisb. T. P.	Lisboa T. P. Ext.	Ext. Lisboa T. P.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
2-0 t.	4-35 t.	7-30 t.	5-25 m.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	3-45 t.
Lisb. C.S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.</						

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR

SAIRÁ no dia 16 de janeiro, 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, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª



Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., Herzog.

Sahirá a 15 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, Gomes IV.

Sahirá a 16 de janeiro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.ª
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Anvers e Havre, vapor francez, Rio Tejo.

Sahirá a 10 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, Porto Alegre.

Sahirá a 27 de jan.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Santos.

Sahirá a 13 de janeiro.
Agente, Ernesto George,
R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez, La Plata.

Sahirá de a 8 de janeiro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Bristol, vapor inglez, Douro.

Sahirá a 10 de janeiro.
Mascarenhas & C.ª
L. do Corpo Santo, 10, 1.º



Dakar, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Portugal.

Sahirá a 8 de janeiro.—Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vap. franc., Santo André.

Sahirá a 7 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª,
R. dos Fanqueiros, 10.



Liverpool, vapor inglez, Minho.

Sahirá a 3 de janeiro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, Oporto.

Sahirá a 10 de janeiro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, Lisbon.

Sahirá a 15 de janeiro.
Mascarenhas & C.ª,
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Loanda, Lourenço Marques e Madagascar, vap. francez, Ville de Pernambuco.

Sahirá a 22 de janeiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Londres, e Anvers vapor hespanhol, Sisto.

Sahirá a 13 de janeiro.
Mascarenhas & C.ª
T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz,

Loanda, N. Redondo, Benguella, Mossamedes P. Alexandre e B. dos Tigres, v. port., S. Thomé. Sahirá a 6 de jan. Emp. Nac. de Nav. R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. inglez, Clyde.

Sahirá a 11 de janeiro.
Ingleza, James Rawes & C.ª R. de El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Olinda.

Sahirá a 7 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, Patagonia.

Sahirá a 20 de janeiro.
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc., Charente.

Sahirá de 6 a 7 de janeiro.—Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



Rio de Janeiro, e Santos, vapor francez, Carolina.

Sahirá a 14 de janeiro.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vapor inglez, Orellana.

Sahirá a 6 de janeiro.
Agent., E. Pinto Basto & C.ª, C. do Sodré, 64, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flôres, vapor portuguez, Açôr.

Sahirá a 5 de janeiro.
Agente, Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Thiago, St.º Antão, S. Vicente e mais ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama (sem baldeação) vap. portug., Portugal.

Sahirá a 3 de jan. Emp. Nacional de Nav. R. da Prata, 8.



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez, Saint-Paul.

Sahirá a 7 de janeiro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



Vigo, La Pallice, e Liverpool, vap. ing., Potosi.

Sahirá a 6 de janeiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª,
C. do Sodré, 64, 1.º