

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

Composto e impresso na  
Typ. do Commercio  
T. do Sacramento no Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

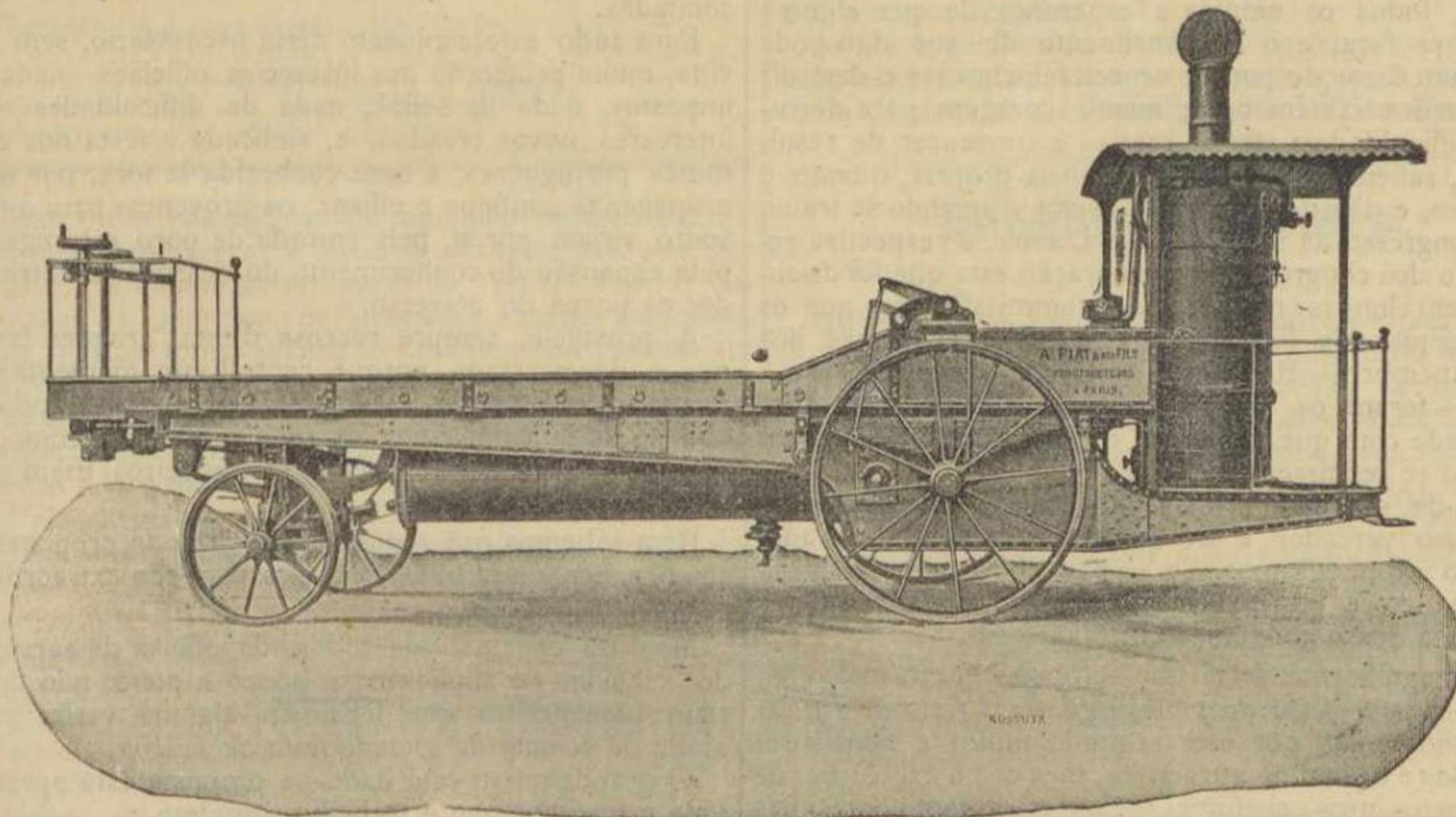
TELEPHONE 27

## O NOSSO BRINDE

Tendo sido o numero mais premiado na loteria de hoje o **1:280**, a assignatura d'esta Gazeta com direito ao brinde seria a n.<sup>o</sup> **280**

Como, porém, este numero se acha vago vamos desde já tratar de dar a **todos os nossos assinantes e annunciantes** o brinde a que se refere o nosso artigo da pag. 180 d'este numero.

COMERCIO PORTUGUEZ.....	183
CONVENIO NORTE-HESPAÑHA.....	183
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Co- tações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes.....	183 a 185
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	186
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra à Praia das Maçãs.....	186
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Russia — França — Grecia — Turquia	186
COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO — Parecer do Conselho Fiscal.....	187
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA — Relatório do Conselho de Administração.....	187
AVISOS DE SERVIÇO.....	188
ARREMATAÇÕES.....	188
AGENDA DO VIAJANTE.....	190
ANNUNCIOS.....	192
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1900.....	192
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	191



Carrão a vapor PIAT (vidé artigo pag. 180)

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Prospecto: *De Portugal a Paris por caminho de ferro*  
Idem da companhia do St. Gothardo.—Italia.

## SUMMARIO

Paginas

177  
179  
179  
179  
180  
180  
181  
183

A GRANDE FESTA DE LISBOA.....	
O NOVO HORARIO DA COMPANHIA REAL.....	
FESTAS EM BADAOZ.....	
BILHETES ESPECIAIS.....	
VIAGENS PELA SUISSA.....	
O NOSSO BRINDE.....	
AUTOMOBILISMO (ilustrado).....	
GUIA DA VIAGEM A PARIS.....	
TRACCÃO ELECTRICA .....	

## A GRANDE FESTA DE LISBOA

O sr. José Ignacio Dias da Silva, vereador da camara de Lisboa, apresentou, em sessão de 30 do mez passado, uma proposta verdadeiramente notável, extraordinaria mesmo, em sessões da vereação lisbonense.

Não a leu, porque se achava um pouco afectado da garganta, e, desculpe-nos o activo proponente que digamos que bemdita affecção foi essa, que evitou um grande cataclysmo.

Porque aquellas paredes, habituadas desde longos annos, desde que morreu o arrojado creador da Avenida da Liberdade, a só ouvir discutir-se se deve ou não construir tres metros de passeio empedrado á

porta de cidadão que dispõe de outros tantos votos, propor que á nova rua se dê o nome de um dos proprios vereadores, e aprovar, sem mais que figurada discussão, que a companhia carris disponha de todas as ruas com privilegio garantido por um seculo; que a dos ascensores suba mais os preços que as rampas; que os padeiros diminuam o peso do pão, e os marchantes augmentem o preço da carne; aquellas paredes, diziamos, aquelles tectos, aquelles lustres, sentiriam uma commoção tal, ao ouvir a arrojada proposta, que a derrocada era bem de temer.

Propõe o intelligent e novo vereador que annualmente se realisse em Lisboa uma grande festa, destinada a reunir, aos attrativos naturaes da cidade e do clima do paiz, todas as manifestações da vida e actividade d'um povo, todos os motivos de regosijo, todas as condições proprias a atrahir á capital um extraordinario movimento de nacionaes e estrangeiros.

N'este golpe de vista geral, vê-se já quanto é grandiosa a ideia, e adivinha-se tambem quanto difficult será pol-a em practica, dados os nossos habitos tristonhos, e o retrahimento indigena, por tudo que é novo, brillante, atrevido.

Combater esse retrahimento, a incredulidade ingénita que nos caracteriza e se evidencia na conhecida phrase «não vale a pena, não se consegue nada»; levar a todos os animos a esperança de que alguma coisa se faça, e o convencimento de que algo pôde cada um fazer de por si; vencer reluctancias e destruir opposições systematicas; incutir coragem para derrubar difficultades; afastar receios e convencer de resultados, sabemol-o já, por experientia propria, quanto é custoso, e d'isso houve farto exemplo quando se tratou do congresso da imprensa em Lisboa, e respectiva recepção dos congressistas, celebração esta que foi discutida em longas reuniões da commissão, em que os desalentos não faltavam e em que apenas tres dos seus membros—Rodrigues da Costa, Jayme Victor e... outro—foram os unicos que nunca abandonaram a tenacidade com que tentaram, e conseguiram que o congresso se reunisse em Lisboa.

Ha-de ser esta a mais difficult parte do trabalho do corajoso vereador e de quem o acompanhar—d'aqui já lh-o prophetisamos,—e se para lhe facilitar a tarefa alguma coisa puder achar-nos de util, aqui lhe oferecemos a nossa cooperação incondicional.

A magnificente festa que se realisaria em maio chamar-se hia a *festa da primavera* ou a *festa de Lisboa* (votamos mais por este segundo titulo) e consistiria em toda a ordem de attractivos, taes como exposições de productos, usos e costumes nacionaes, do continente, ilhas e colonias, concursos, arraiaes, concertos, corridas de touros, espectaculos publicos, bailes populares, feira franca, regatas no Tejo, illuminações, jogos infantis, certamens de *sport gymnastico*, ciclico, pedestre, etc. embandeiramentos, prestito cívico, parada, abertura de museus publicos e particulares, batalha de flores, fogos artificiales, fontes luminosas, conferencias publicas, publicação de jornaes especiaes, digressão a Cintra e a outros pontos, e não sabemos que mais;—mais haverá.

Finalmente uma cidade toda em festa durante uns dias que não sabemos quantos se propõem, mas que entendemos não devem exceder a uma semana o maximo.

Estes festejos seriam realizados na primeira semana de maio, e a elles concorreriam milhares de estrangeiros que, regressando das festas de Sevilha, continuariam em Portugal a sua digressão de prazer.

Calcula-se bem quanto proveito tiraria o commercio,

as empresas de viação e de navegação, os hoteis e restaurantes, toda a capital emfim, com a realisação de uma festa n'este genero, e é preciso que aquelles mesmo que, por civismo, por amor de grande numero, do brilliantismo da cidade, não se interessem pela realisação d'esta ideia, sob o seu ponto de vista pessoal vejam bem que directamente todos lucrariam com ella, já em trabalho que promoveria aos operarios, já em movimento ao commercio, em vida ás industrias, em consumo á agricultura.

Cada qual, de per si, pôde concorrer muito ou pouco para esse brilliantismo; á parte os habitantes dos bairros pobres, cada morador poria uma simples bandeira na janella, uma luz atravez da vidraça, como um sorriso nos labios ou uma flor no casaco.

Como seria para desejar que da nossa sociedade elegante, imitando um pouco a de Sevilha, construisse, aada familia, um pavilhão na Avenida, onde, já não dirímos que, como alli, as jovens fossem exhibir as suas danças, mas onde recebessem as suas visitas, tomassem o seu chá.

Essas barracas luxuosas á compita entre as famílias abastadas, e as outras que constituiriam exposições, coretos, feira etc., seriam de desarmar, para servirem em annos seguintes, encarregando-se a propria camara da guarda e conservação d'aquellas que lhe fossem confiadas.

Para todo este conjunto seria necessario, sem duvida, muita protecção das instancias officiaes—nada de impostos, nada de sellos, nada de difficultades—são interesses novos creados, e, radicada a festa nos costumes portuguezes, e bem conhecida lá fóra, por uma propaganda continua e efficaz, os proventos para o tesouro viriam por si, pela entrada de ouro estrangeiro, pela expansão do conhecimento do nosso paiz entre todos os povos do universo.

A província, sempre receosa d'estas grandes festas que a depauperam, porque centralisam momentaneamente o commercio, essa mesma prosperaria, porque não só faria conhecidos os seus productos, como, ao terminar a festa, não poucos estrangeiros iriam visitá-la.

Bem sabemos que todos hão de dizer ao proponente, como a nós, onde obter recursos para tão extraordinarios gastos?

Mas do concurso de todos, da offerta de serviços, do subsidio de dinheiros, e pouco a pouco não faltariam benemeritos que legassem alguma verba para ajuda do costeio da grande festa de Lisboa.

O grande passo está dado—a proposta está apresentada e ouvimos que é trabalho completo.

A camara tem que estudal-a, o que calculamos que será muito laborioso, e deve fazel-o pensando bem que será este o meio de se redimir, perante a capital, da sua proverbial falta de iniciativa de actividade criadora.

Uma commissão de sete vereadores ficou encarregada de estudar a proposta, sendo agregados a este grupo dois distinctos engenheiros, os inspectores dos incendios e do matadouro, os directores dos serviços de limpeza e da fazenda, o secretario e o chefe do arquivo. Total treze; má conta, mas não tem duvida.

Que essa commissão trabalhe com affinco e amor de acertar, e o seu parecer, dado sem delongas,—porque para tão monumental obra não ha tempo a perder—seja discutido, votado e aprovado, podendo então o nosso corpo municipal, ao dotar a cidade com tão importante melhoramento, exclamar, como o Christo e como certo vereador:

*Fiat lux!*

## O NOVO HORARIO DA COMPANHIA REAL

E' de justiça pôr em evidencia a importancia do novo horario e as commodidades que elle offerece para os grandes percursos.

Por mais que seja explicito o prospecto distribuido pela companhia sobre o novo serviço para Paris, o qual hoje damos aos nossos leitores, ha pontos a pôr em evidencia n'este serviço e ha as combinações entre Lisboa e Porto, de que o publico, só estudando-as e utili-sando-se d'ellas, pôde apreciar as vantagens.

Graças á partida mais tarde do sud-express Madrid-Paris e a este trem ser diario, o rapido-Medina alcança-o n'esta estação, o que faz que por este comboio se vá mais duas vezes por semana, além dos sud-express, em 30 horas de Lisboa a Paris.

Assim temos

Partidas de Lisboa	Comboios	Chegadas a Paris, indo, desde Medina	
		no sud-express	no ordinario
2.ª feira ás 8 m.	sud-express	3.ª feira	
4.ª " 7,20 "	directo	5.ª "	6.ª f.ª 5,26 m.
5.ª " 8 "	sud-express	6.ª "	—
Sabbado 8 "	" "	Dom.º	—
Domingo 7,20 "	directo	2.ª feira	3.ª " "

Mais: Os passageiros de qualquer estação onde o comboio sud-express e directos não teem paragem podem ir no comboio ordinario da vespera esperar em Fuentes de Oñoro ou em Salamanca aquelles comboios, e da mesma forma pouparão uma noite no transito até Paris.

Quanto ás relações entre Lisboa e Porto, os comboios rapidos offerecem commodidades excepcionaes que muitos não notam.

Pela primeira vez se dá o caso de se poder ir de Lisboa ao Porto, de manhã, e ainda voltar a dormir em Lisboa. Essa dupla viagem pôde fazer-se ás 2.<sup>as</sup> e 5.<sup>as</sup>, indo-se de Lisboa ás 8 horas da manhã, chegando ao Porto ás 2 h. 35 m. da tarde, partindo d'alli ás 4 h. 20 m. para chegar a Lisboa ás 11 h. 35 da noite.

Quem venha de qualquer estação ao norte da Pamphilosa até Esmoriz, onde o expresso do Porto não pára, pôde tambem aproveitar este expresso desde Pamphilosa; quem, vindo do Porto, se destine á Figueira ou á Beira Alta até Mangualde, escusa de tomar o mixto das 2 h. 45, podendo partir no expresso á 4 h. 20.

As relações entre Lisboa e Coimbra e entre Coimbra e Porto ficam ainda mais faceis, ficando as duas cidades do Douro separadas apenas por um trajecto de 2 h. e meia, e Coimbra-Lisboa por 4 h. 20 m. e até por 3 h. 45 m.

## FESTAS EM BADAJOZ

Da velha cidade hespanhola vem-nos estímulo e exemplo para a festa portugueza a que nos referimos no artigo principal.

A municipalidade de Badajoz, tendo reconhecido que os dias 15 e 16 d'agosto, em que se realizava a sua antiga feira, e as afamadas touradas, não eram a epoca mais propria para atrahir alli grande concorrencia, já porque o calor excessivo afastava os forasteiros, já

porque uma grande parte dos habitantes se achava fóra, a banhos, transferiu esses festejos para os dias 24 a 29 do corrente, augmentando-os em brilhantismo, fazendo grande propaganda em favor da visita á cidade.

Os programmas, de que o nosso amigo D. Laureano Fernandez, um entusiasta local, nos enviou alguns exemplares, é um pequeno album em cartão luxuosamente impresso a cores e ouro, e as indicações que contém são verdadeiramente *llamativas*, como se diz em hespanhol.

As festas serão:

Dia 23 Musica nocturna.

» 24 Alvorada, função religiosa, tourada,

» 25 Tourada e concerto

» 26 Entrega de premios aos alumnos das escolas; tourada.

» 27 Batalha de flores, jogos floraes.

» 28 Matinée no casino, *Traca Valenciana* (festas nocturnas em honra de S. Pedro).

» 29 Matinée, distribuição de premios á virtude, concurso de gymnastica, fogos d'artificio.

» 30 Concurso de gymnastica e marcha nocturna.

Em todas as noites haverá concerto por varias bandas, illuminações electricas, bailes publicos nas sociedades de recreio, percorrerão as ruas diversas bandas, gigantões e cabeçudos, dar-se-hão espectaculos no theatro, e outros festejos.

As companhias de caminhos de ferro estabelecem bilhetes baratos de ida e volta, tendo grande redução, como de costume, os procedentes de Lisboa, Porto, etc.

## Bilhetes especiaes

Guimarães.—Por combinação entre a direcção d'este caminho de ferro os caminhos de ferro do Minho e Douro é estabelecido um serviço especial de comboios rapidos de recreio aos domingos e dias santificados do Porto (S. Bento) e Campanhã para Vizella e Guimarães, com bilhetes de ida e volta com redução de 50 e 60 p. c. com a faculdade do passageiro poder ficar em qualquer estação d'esta linha á quem de Vizella.

A partida do Porto effectuar-se ha á 1 hora e 15 minutos da tarde e de Campanhã á 1,22, chegando á Trofa ás 2,2 e a Guimarães ás 3,27; de Guimarães partirá ás 9,20 n. chegando ao Porto ás 11,50.

Eis os preços: do Porto a Vizella, 1.<sup>a</sup> classe, 1.140; 2.<sup>a</sup>, 1.010; 3.<sup>a</sup>, 490. Do Porto a Guimarães, 1.<sup>a</sup> classe, 1.250; 2.<sup>a</sup>, 1.120; 3.<sup>a</sup>, 510.

A mesma direcção annuncia magnificos passeios a Santo Thyrso, Caniços, Negrellos, Lordello, Vizella e Guimarães por preços baratos, com estas demoras até o regresso: em Santo Thyrso, 8 horas e 4 minutos; em Caniços, 7 horas e 41 minutos; em Negrellos, 7 horas e 25 minutos; em Lordello, 6 horas e 58 minutos; nas Caldas de Vizella, 6 horas e 36 minutos; em Guimarães, 5 horas e 53 minutos.

Tambem a mesma direcção resolveu estabelecer um serviço especial de comboios *tramways*, nos dias uteis, ascendentes e descendentes, com paragens nas estações e nos seguintes pontos: Espinho, Fundição, Magdalena e Covas, com correspondencia directa para o Porto, Braga e Valença, e facilitando o uso diario das Caldas de Vizella, das Taypas e de Areias, e das feiras, aos sabbados, em Guimarães, desde 8 do corrente a 30 de setembro proximo.

O horario dos *tramways*, é este:— Comboios ascendentes: partida de Trofa, ás 4,20 da manhã e 5,5 da tarde; de Guimarães, ás 6,55 da manhã e 1,25 t.

## VIAGENS PELA SUISSA

Com este numero receberão os nossos leitores um galante prospecto da companhia do caminho de ferro do S. Gothardo, anunciando as facilidades do seu serviço entre Suissa, a Belgica, a Alemanha etc., e o sul da Europa.

Tambem a mesma direcção nos enviou 100 exemplares do seu luxuoso folheto *À Travers les Alpes* sem se lembrar que já ha quatro annos o offerecemos aos nossos assignantes e depois o démos sem portuguez n'este jornal.

Como algum dos nossos leitores novos não o possuo e mesmo dos antigos é facil que já não o conserve ou deseje outro exemplar para qualquer viajante que se destine áquelle paiz, ficam os exemplares recebidos á disposição de quem os requisitar a esta dedacção.

Outros folhetos temos de varias ccmpanhias estrangeiras, como tarifas de viagem circulatorias no Delphino, Saboia e Suissa, e grande numero d'exemplares da notavel tarifa d'assignaturas geraes suissas, uma das mais originaes e liberaes combinações entre administração ferro-viarias.

Por esta tarifa, que é combinada entre todos os caminhos de ferro, 14 administrações e companhias de navegação nos lagos, estabelecem-se bilhetes validos por 15 dias 1, 3, 6 mezes ou 1 anno por preços reduzidissimos em qualquer das classes, com livre circulação em qualquer d'aquellas linhas.

Nada mais commodo!

Chamam-lhe na Suissa a tarifa ideal, e teem razão.

O prospecto que temos á disposição dos nossos leitores contem o mappa de todas as vias ferreas, ascensores, e outros meios de comunicação na Suissa e a nota das condições e preços da tarifa em cinco linguas.

Brevemente o portuguez será augmentado a esses idiomas, para o que ao nosso jornal foi sollicitada a traducción que vamos enviar, e é a seguinte:

### Assignaturas geraes Suissas

Estes bilhetes permitem circular livremente na maior parte das vias férreas e dos lagos da Suissa (vidé no verso). Vendem-se pelos preços abaixo indicados em todas as estações das companhias de transporte interessadas. O pedido deve ser acompanhado d'uma *photographia não collada* da pessoa a quem o bilhete é destinado.

		I classe	II classe	III classe
Valido por 15 dias	Fr	60—	42—	30—
» 30 »	»	100—	70—	50—
» 3 mezes	»	240—	170—	120—
» 6 »	»	380—	270—	190—
» 1 anno	»	600—	420—	300—

## O NOSSO BRINDE

N'este numero será indicado na primeira pagina o numero do nosso assignante ao qual competirá—pela loteria da Misericordia—o brinde que offerecemos.

Para mais certeza, a todos os nossos assignantes que teem as suas contas regularisadas com a administração foi no dia 12 expedido um cartão indicando o numero da assignatura. Com esse cartão e o recibo do anno corrente (documento indispensavel) o assignante brindado receberá todos os elementos para a viagem que offerecemos, quer prefira a ida a Paris, quer a excursão em Portugal.

A's administrações de caminhos de ferro, ministerios e companhias que teem maior numero d'assignaturas foi dirigido officio comunicando os numeros que lhes correspondem e pedindo a indicação das pessoas a quem são distribuidos os exemplares para podermos saber, caso a sorte designe uma d'essas pessoas, com quem temos que nos entender.

A Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa respondeu-nos agradecendo a offerta mas declarando não a aceitar.

Outros nossos assignantes teem procedido de igual forma.

Se, como não desejamos, a sorte designar algum numero de assignante que não aceite ou algum numero vago, isto é, se, em linguagem propria, o premio ficar na casa, não faremos que o seu producto reverta a favor da redacção, mas para a comunidade dos nossos assignantes, transformando-o na offerta de um mappa distribuido a todos.

## AUTOMOBILISMO

### Automoveis para mercadorias

São tambem da obra de que aqui temos falado com merecido elogio, do sr. *Géraud Larergne*, as gravuras com que illustramos o nosso jornal de hoje.

Representam todas vehiculos destinados a transporte de cargas pesadas e são proprios para mercadorias e objectos que geralmente seguem nas vias ferreas, aproveitando as tarifas de pequena velocidade.

Como taes, prestam verdadeiros serviços ás localidades que demoram mais ou menos afastadas das estações ferro-viarias, pois que com estes carros se resolve facilmente o problema dos transportes economicos e rapidos sem ser necessario immobilizar um capital consideravel com o estabelecimento de uma linha de via estreita entre as mesmas localidades e as vias ferreas ordinarias.

Não é necessário ser propheta para se antever que n'um futuro muito proximo devem generalisar-se notavelmente as applicações d'estas engenhosas machinas e de outras analogas que o espirito inventivo dos constructores continuamente produz ao passo que a experencia vae aconselhando modificações e aperfeiçoamentos nos primeiros typos propostos.

A primeira figura mostra-nos o *carrão a vapor Piat*. E' um verdadeiro wagon que circula sem carris pelas estradas ordinarias, podendo transportar um peso util de 5 a 6 toneladas.

Muito resistente, de construcção inteiramente metallica, consegue a velocidade de 10 a 12 km. por hora em patamar.

As experiencias e concursos realisadas em *Joinville-le-Pont* deram excellente resultado.

E' movido a vapor, com cylindros inclinados a 45° de 0,160 de diametro e 0,150 de passeio, distribuição com avanço constante por um unico excentrico.

A caldeira, desposta verticalmente, é de feixes tubulares curvilíneos timbrada a 10 kilog. Tem 10,95 de superficie de aquecimento e vaporisa 685 kilog. de agua por hora, sendo preciso.

O combustivel é o coke ou carvão, ou madeira. A agua vae sob o leito, em dois depositos cylindricos de 1<sup>m3</sup>, 3.

Na frente está o mechanismo de direcção; na parte posterior o de propulsão.

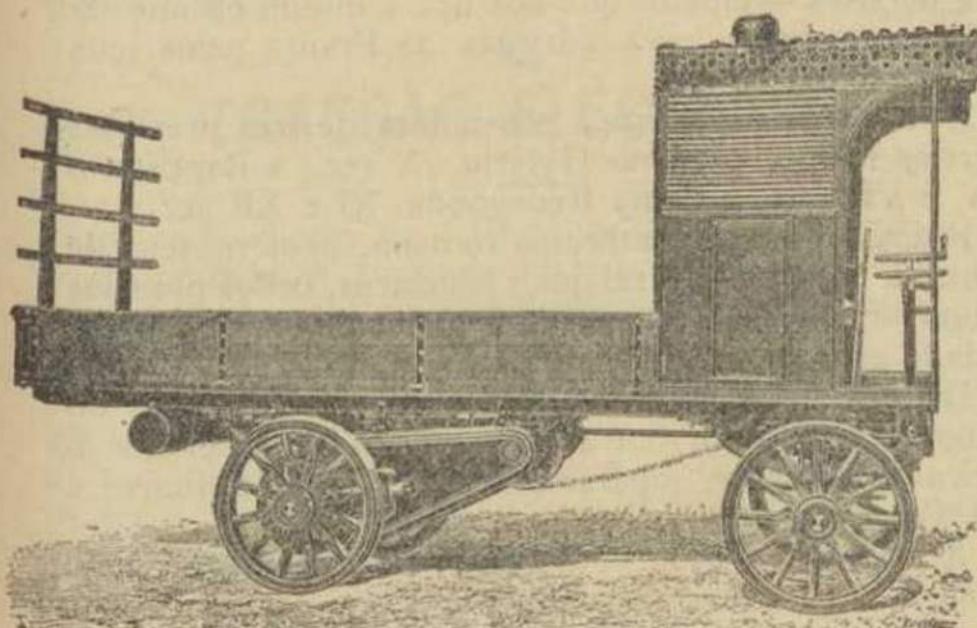
A arvore do motor tem 2 volantes que transmitem

o movimento por carretes conicos a um veio auxiliar que actua nas engrenagens do diferencial, as quaes a seu turno actuam nas arvores occas dos eixos ligados ás rodas grandes. Por isso se não veem n'ellas os tirantes.

A rodas deanteiras formam um jogo que pôde mover-se em varias direcções por meio do parafuso sem fim. Rodam livremente no eixo.

O freio applica-se nas rodas motrizes.

O carvão é portanto simultaneamente wagon, machine e tender.



Bagageira a vapor LANCASHIRE

A bagageira da Lancashire Steam Motor C° é tambem movida a vapor.

Comporta 4 ton. de carga util sobre o leito que tem a superficie livre de 7,25 assente n'un caixilho de aço.

As rodas são de madeira. Pesa 2.910 kig.

Esta viatura, que fez bom papel no concurso de Liverpool em 1898, é animada por um motor pilão composto com 2 cylindros de 75mm e 125mm em passeio commun de 150mm.

No regimen de 500 voltas dá 14 cavallos-vapor. Não é reversivel o que parece inconveniente Pôde todavia por meio de gatilhos inverter o andamento para recuar.

As transmissões entre a primeira arvore motora e a diferencial e as rodas faz-se por cadeias Renolds.

E' munido de valentes freios.

E' um wagon com machine de dupla expansão.

Mas não é só o motor a vapor que utilisa para as viaturas d'este genero.

Empregam-se a benzina, o petroleo e os motores especiaes d'estes líquidos inflammaveis.

Está n'este caso o carro da nossa estampa terceira que é a bagageira Peugeot.

Mas não é só esta que realiza o typo de carros com motor de petroleo proprios para uma exploração commercial como os transportes entre uma cidade e os arrabaldes e como a distribuição de encommendas, bagagens e pequenos volumes aos domicílios nas cidades. Os carros Panhard os de Dietrich que ganharam premio no concurso de Versailles, os de Cambier e da companhia francesa, fazem outro tanto mais ou menos felizmente.

A bagageira que a casa Peugeot tem construido para alguns grandes estabelecimentos commerciaes de Paris e das provincias francesas, pode transportar 1.000 kg. de carga util.

O caixilho é tubular e tem rodas metalicas. O conductor vae collocado n'uma almofada, como nos carros ordinarios, tendo á mão a alavanca do freio a de direcção e mecanismo do motor.

As rodas traseiras são as motrizes.

Na parte inferior do caixilho vae o reservatorio do petroleo, o carbonador que transforma o liquido n'uma mistura gazosa carbonada, o aparelho de inflamação que produz a explosão, o motor com o seu aparelho de distribuição e regulação, o abafador que amortece o ruido, e as transmissões.

Estes carros destinados a cargas menores devem em compensação attingir maiores velocidades e ser mais manejeveis pois que o seu transito é em grande parte nas cidades.

E' natural que o nosso activo e emprehendededor Grandella venha a substituir alguns dos seus carrinhos de distribuição aos domicílios movidos a sangue por bagageiras d'esta natureza e que as fabricas nas proximidades de Lisboa lhe sigam o exemplo para os transportes entre as officinas e os seus depositos.

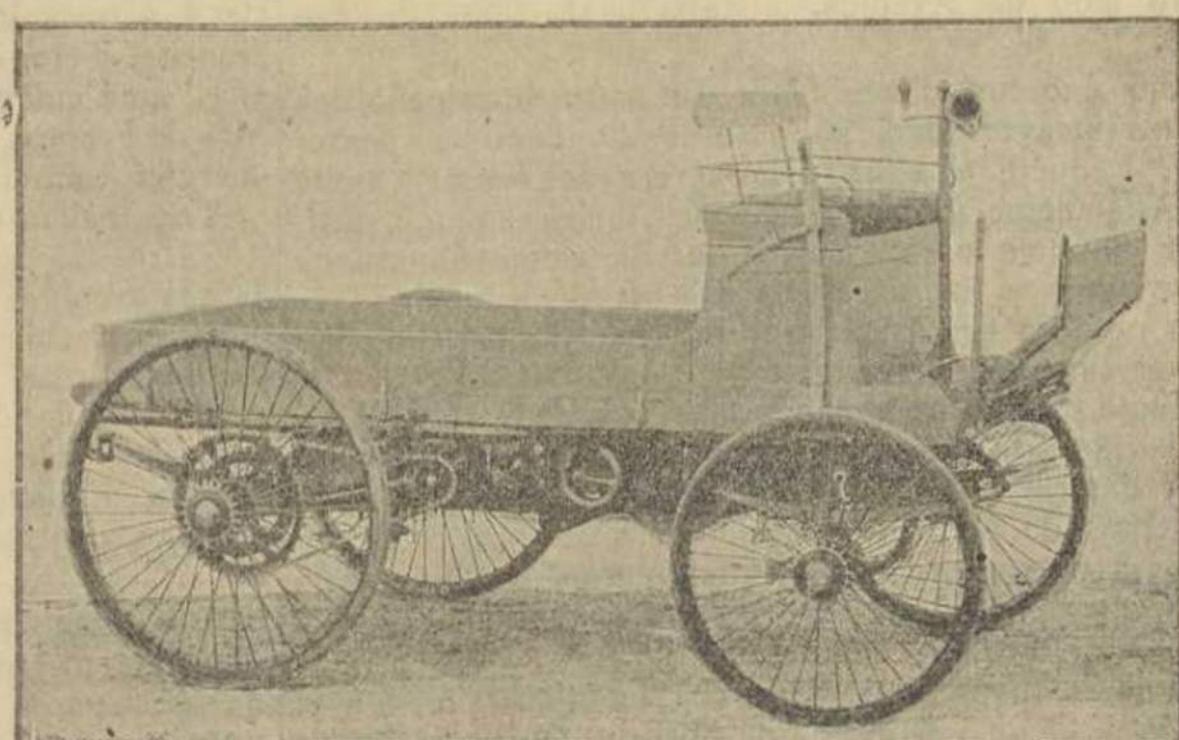
## GUIA DA VIAGEM A PARIS

### III

#### De Bordeus a Tours

Sahindo da estação de Bordeus, onde o viajante, que não se deteve na cidade, indo no comboio ordinario deve ter jantado no bello restaurante a cargo da companhia dos wagons-leitos, o comboio atravessa o Garonne por uma ponte tubular de 7 arcos, com 500 metros de extensão, de sobre a qual, por entre as suas vigas crusadas, vimos á esquerda a cidade e o bello aspecto do rio e á direita, ao chegar a terra, a estação do caminho de ferro de Sauze, uma pequena linha girondina.

Depois atravessamos ainda a planicie sobre um bello



Bagageira a petroleo PEUGEOT

viaducto de 21 arcos que nos faz gosar um bello panorama, á esquerda, sobre o Garonne, e entramos no primeiro dos dois tunneis, um de 280, outro de 400 metros, do primeiro dos quaes eu não tenho uma recordação

muito saudosa, porque uma occasião em que eu ia o comboio parou, não sei porquê, bons 10 minutos dentro d'elle e eu estive seriamente incomodado com o fumo.

Passada a estação de Lormont, onde o comboio não pára, temos ainda 3 tunneis, e curvando sempre para a direita por entre bellos vinhedos, deixamos o valle do *Garonne* para seguir o do *Dordogne* e abandonamos, á esquerda, a linha do Estado Francez, que, como disse, vai também a Paris pelo Oeste.

De novo temos um grande viaducto sobre o valle de Arveyres, com 100 arcos e 1.180 metros d'extensão, e a seguir a ponte de 9 arcos, 148 metros, sobre o *Dordogne* cujo valle abandonamos para nos dirigirmos a

**Libourne**—cidade de 18.000 habitantes, sem outro interesse senão o seu clima fresco, e a sua ponte suspensa.

Deixamos para a direita a linha que vai a Bergerac, e atravessando depois a ponte sobre a ribeira de *l'Isle*, em breve estamos no entroncamento de

**Coutras**—também sem interesse.

D'aqui em deante, quem vai no comboio ordinario nada vê porque é noite; só quem vai no sud-express, que alli passa ás 3 da tarde, pôde ir apreciando a passagem das pontes sobre a *Dronne* e sobre a *Tude*, passada a quarta das quaes entramos no tunnel de *Lvernant*, (1.471 m.); o viaducto, em curva de *Couteaubières* e o lindo valle da *Boëme*.

Proximo da estação de La Couronne, onde os comboios não param, vimos já algumas importantes fabricas de papel que são a especial industria do centro fabril que vamos atravessando.

Tendo passado sob a linha do Estado que vai a Rochefort, passamos duas pontes sobre as *Eaux Claires*, e embrenhamo-nos no tunnel de 740 metros sob a cidade de

**Augouleme**—um dos mais interessantes pontos da linha que vamos percorrendo.

A cidade, de 38.000 habitantes, está admiravelmente situada sobre um promontorio, dominando a confluencia dos ribeiros de Charente e Anguienne.

O passeio que a circunda offerece o mais radiante panorama sobre os arredores, que são aos mais pittorescos.

A estação do caminho de ferro d'Orleans é á esquerda da Avenida Gambetta, ficando-lhe em frente, do outro lado da Avenida, a estação da linha do Estado.

Não é o fim d'este *Guia* dar longa descripção dos pontos atravessados, por isso nos limitamos a aconselhar, a quem não fôr muito apressado, passar a noite em Angoulême, tomindo, pelo meio do dia seguinte, qualquer comboio para Paris, o que lhe evitara uma noite em viagem e lhe dará occasião de ver a bella cidade cujo nome a sua importante industria de papel tornou universalmente conhecido.

Tanto mais, que os bilhetes directos de Portugal para Paris dão a faculdade de paragem em transito em qualquer das estações da rede de Orleans.

Depois de 6 minutos de paragem do trem ordinario e de 5 do sud-express, partimos para o norte, ao lado da Charente que nos serpenteia á esquerda até que a passamos 30 kilometros depois.

Mais 24 kilometros e deixamos á esquerda a linha de Ruffec a Niort, entrando na floresta, da qual sahimos para subir ao planalto, divisoria das aguas da ribeira que foi nossa companheira e da Vienne.

Nada de interessante ha a notar n'esta parte do caminho; tão só, os que foram no sud express, apreciarão a bella marcha d'este comboio que em 1h,19 m. transpõe a distancia de 103 kilometros entre Angoulême e

Poitiers, ou seja como de Santa Apolonia a Torres Novas.

E tão boa é esta marcha, que de Poitiers a Paris, igual distancia á de Lisboa a Porto, aquelle comboio põe-nos na capital franceza em 4 horas, para o que tem que correr á velocidade média de 83 kilometros por hora. O expresso ordinario leva 6 horas, e não nos desanimemos que, pelo nosso rapido, já tambem vamos ao Porto em 6 h. e 25 m.

Atravessando 4 pontes sobre o *Clain* e um tunnel de 300 m. sob o campo de manobras, chegamos a

**Poitiers**—cidade que nos fica á direita no alto da colina, uma das mais curiosas de França pelos seus monumentos.

E' a unica em França possuidora de tres preciosas egrejas romanas, Santo Hylario, (X sec.) e Baptisterio (IV e VII sec.) e Santa Redegonda (XI e XII sec.)

Ruinas d'un amphitheatro romano, ricos museus de pintura, escultura e reliquias historicas, bellos passeios pelos arredores, etc.,—eis o que nos offerece a velha cidade gauleza, a *Limonum* dos romanos.

De novo atravessamos duas vezes a *Clain* e por ultimo, salvando por outra ponte, muito importante, a ribeira de *Auxance*, separamo-nos das linhas d'*Angers* e de *Parthenay*.

A primeira estação de paragem (do expresso, á meia noite) é

**Chatellerault**—uma especie de Guimarães franceza, porque é centro de importante industria de cutelaria; um pouco tambem de Toledo, porque a sua manufactura d'armas é importante.

Passada a ponte de *Creuse* e pequenas estações sem importancia, só o viaducto de *La Mause* nos chama a attenção pela sua altura (31 met).

Mas em breve outro mais importante em 59 arcos com 751 met. de comprimento e 21 d'altura nos chama a attenção.

E' o do Valle do *Indre*.

Deixamos á direita a linha de *Chateauroux*, passamos sob a *des Sables*, depois o viaducto de *Grandmont* de sobre o qual se disfruta um bello panorama, temos ainda uma pequena ponte de 6 arcos sobre o *Cher* junto á qual vem ligar-se a linha de *S. Pierre des Corps* e eis que o comboio se detem em

**Tours**—antiga capital da *Touraine* e, depois de Bordeus, a mais importante cidade que encontrâmos em transito. Tem 63.000 habitantes.

E' uma cidade muito antiga e uma das mais agradáveis de França; construida n'uma posição pittoresca na margem esquerda do *Loire*, a 55 metros d'altitude.

Tres bellas pontes, duas pensis e uma de pedra, de 15 arcos de 30 metros cada, atravessam o rio; duas largas avenidas atravessam a cidade formando uma perfecta cruz cujo ponto central é a praça dos tribunaes e da biblioteca.

Do tumulo de S. Martin, ponto obrigado de velhas romarias, não existe hoje mais que a torre de Carlos Magno. Edificios sumptuosos, museus, jardim publico, e todos os atractivos d'uma bella cidade não faltam alli.

O comboio não entra na cidade; a via geral passa a uns 1.200 metros do centro d'esta e ahí pára para deixar os passageiros que vão para Tours pela linha especial que vai mesmo ao centro da povoação, e receber os que d'alli vieram para seguir a linha geral.

E' como, por exemplo, se faz no Porto com os comboios que seguem de Lisboa para Valença.

Junto á estação d'Orleans está outra pertencente ás linhas do Estado que liga a cidade com toda a rede d'aquelle administração.

Não só como centro de commercio, mas como centro de comunicações, Tours é muito importante, bastando enunciar que d'alli irradiam, além da linha do Estado, sete da companhia d'Orleans em direcções diferentes.

Como curiosidades para os excursionistas ha bastante que apreciar na patria de Balzac, a casa em que o grande poeta nasceu, na Avenida Nacional, os museus, a sumptuosa cathedral, etc.

E por aqui nos ficamos, deixando ainda para outro ultimo artigo o percurso de 234 kilometros que nos separa da capital.

## TRACÇÃO ELECTRICA

Segundo dizem de Salamanca ao «Commercio do Porto», fala-se alli muito de um importante projecto para o estabelecimento, n'esta cidade, de carros americanos movidos por electricidade.

Oxalá que isto em breve se realize, pois é de uma grande vantagem para a cidade que tem evidente falta de viação urbana, muito mais que a estação do caminho de ferro está distante do centro da povoação; e ligada a esta por uma estrada poeirenta.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Dezembro

(Valores em mil réis)

### Importação para consumo

	1899	1898
I — Animaes vivos.....	1.844.727	3.141.985
II — Materiais primas para as artes e industrias .....	21.348.630	20.146.689
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	6.252.598	5.662.627
IV — Substancias alimenticias.....	14.095.102	13.320.461
V — Apparelos, instrumentos, máquinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	3.504.889	2.928.437
VI — Manufacturas diversas.....	3.476.188	3.333.360
Taras.....	102.606	72.860
Total.....	50.624.749	48.606.419

### Exportação nacional e nacionalizada

	1899	1898
I — Animaes vivos.....	2.647.739	3.350.568
II — Materiais primas para as artes e industrias .....	4.931.685	5.109.389
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	2.858.755	2.725.829
IV — Substancias alimenticias.....	16.333.816	18.015.851
V — Apparelos, instrumentos, máquinas e utensílios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos.....	141.061	105.105
VI — Manufacturas diversas.....	1.922.892	1.817.323
Total.....	28.835.948	31.124.065

## CONVENIO NORTE-HESPAÑA

A assembléa geral dos accionistas d'esta companhia, que se reuniu em Madrid, aceitou o novo convenio proposto para o pagamento em francos dos juros aos portadores das suas obrigações.

Resta agora que estes entrem no acordo e o aceitem tambem e é lícito esperar que não deixem de fazê-lo.

A imprensa estrangeira, em geral diz bem do projecto, achando-o aceitável perante a necessidade de haver um convenio qualquer.

As acções baixaram porque se antevê a possibilidade de se dilatar mais o prazo para que os accionistas recebam melhor dividendo.

O convenio tem 9 artigos.

No artigo 1.º define-se a que obrigações hypothecarias ou a que titulos se refere o convenio.

No 2.º, estabelece-se (para facilitar a execução aproveitando os benefícios da lei de 1896), que estes titulos se trocam por outros do capital de 500 frs. ou pesetas com um juro annual de 15 frs. ou pesetas, ficando com as mesmas hypothecas que tinham.

No 3.º, diz que a companhia teria a faculdade de amortizar os titulos por compra na Bolsa, sendo a economia resultante de os não pagar a 500 francos levada a fundos de reserva.

No art. 4.º auctorisa-se que estes fundos de reserva se appliquem á amortisação quando as receitas líquidas não cheguem e que os juros possam ser pagos durante o exercicio seguinte,

No 5.º trata-se da contribuição d'uma reserva especial de 12 milhões de pesetas destinada ao serviço das obrigações.

Nos restantes tomam-se mais algumas medidas sobre os destinos dos diversos fundos sobre as demoras e reclamações relativas ao pagamento e sobre o modo de entrar em regra o convenio.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

O Conselho d'Administración d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de julho de 1900, será pago o coupon ouro do 1.º semestre de 1900, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 13, das obrigações privilegiadas do 1.º grau, de 3 %, recebendo por cada coupon 7,10 fr. líquidos de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 15 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon 9,47 fr. líquidos de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, primeira serie 1886 (B ira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % e recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 9 da nova folha d'elles anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira series), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de julho de 1900 em Lisboa na séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção de imposto de rendimento para o tesouro portuguez em virtude do disposto no art.º 5 da lei de 29 de julho de 1899, publicado no Diario do Governo n.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da companhia real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 4 de junho de 1900. O Presidente do Conselho d'Administración.—*Antonio Maria Pereira Carrilho.*

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na séde da companhia, rua de Bellomonte, n.º 49, se pro-

cederá ao sorteio das obrigações a amortisar d'esta companhia.

Porto, 5 de junho de 1900. Pela Companhia Real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa. O Presidente do Conselho de Administração—*Carlos Lopes*.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

*Paris le 12 juin 1900.*

Une des principales questions qui préoccupaient le marché parisien et le marché anglais se trouve aujourd'hui écartée.

La guerre du Transvaal semble être considérée comme terminée et sans que les installations minières aient eu à souffrir le moindre dommage.

On aurait pu craindre jusqu'au dernier moment que les Boers, se sentant définitivement battus, se laissent aller à un acte de désespoir et démolissent les mines qui personnifiaient à leurs yeux la cause originale de la guerre et de l'invasion étrangère.

Il n'en a rien été, heureusement pour les porteurs de mines d'or, et le marché minier est délivré d'un sujet d'inquiétude qui ne manquait pas de gravité.

Toutefois il ne faudrait pas croire que les cours vont immédiatement se relever, car une autre cause vient de contrecarrer à nouveau la spéculation la mieux disposée, je veux parler des événements de Chine, bien que la nouvelle de l'entente entre les grandes puissances pour l'occupation de Pékin et la protection de leurs nationaux produise pendant cette séance une petite amélioration des cours. Une période de lourdeur relative peut par conséquent succéder à la période d'inactivité que nous venons de traverser, car dans la situation actuelle les capitaux se décideront difficilement à sortir de leur réserve.

Les *Rentes Françaises* n'ont que des oscillations de 5 ou 10 centimes. Le dépôt du projet de loi sur le revenu n'a pas beaucoup impressionné les esprits. On sait que la discussion ne viendra pas avant le mois de novembre et d'ici là on a le temps de réfléchir et peut-être de voir le projet abandonné si le ministère lui-même perd sa majorité.

*L'Extérieure Espagnole* vaut 73 frs.

La souscription au nouvel emprunt intérieur a marché à souhait.

La *Rente Portugaise* continue à bénéficier de la bonne tenue des fonds brésiliens et de la hausse ininterrompue du change à Rio.

Le 4 1/2 1888 *Brésilien* termine ferme à 67,50 frs. Le message du Président contient des affirmations tout à fait rassurantes sur la reprise intégrale des paiements à l'expiration du moratorium.

*Fonds Russes, Italiens, Hongrois*, sans changement.

Le 5 % *Chinois* 1898 reste stationnaire.

On semble admettre que le gouvernement Chinois ne tardera pas à être contraint de ramener au calme et à la raison les fanatiques qui ont troublé l'ordre dans les provinces que traverse le chemin de fer de Hankow à Pékin.

Nos *Sociétés de Crédit* sont retombées dans le calme. Leurs opérations d'augmentation de capital sont d'ailleurs terminées, et il est naturel que la cote reprenne son allure normale.

J'arrive maintenant aux divers compartiments de la cote qui ont été le plus atteints par la réaction et qui offrent par conséquent des occasions possibles de bénéfice en cas de reprise: valeur de transports et valeurs minières et métallurgiques.

A ne pas vous cacher mon sentiment, la baisse des *valeurs des transports* me semble devoir être plus durable, plus définitive que celle des autres.

On avait poussé si haut la plupart de ces titres qu'une réaction était nécessaire. C'est joli d'escrimer l'avenir, mais encore faut-il que cet avenir ait chance de se réaliser un jour et appuyé par un dividende en rapport.

Or pour la *Compagnie Générale Française de Tramways*, pour la *Thomson*, pour la *Traction* et surtout pour toutes les lignes dites de pénétration, on cotaît des prix qui répondent à des dividendes que rien ne permet d'espérer du moins pour le moment.

Mais je suis d'un avis tout à fait différent en ce qui concerne les *mines* et les *valeurs métallurgiques*. Là les cours et les dividendes ne sont plus en rapport, les premiers étant trop bas en comparaison des seconds. Aussi une reprise est-elle à peu près certaine quand les grosses maisons voudront bien lâcher la bride au marché. La légère augmentation sur nos actions de grandes lignes de *chemins de fer* ne s'est pas maintenue.

L'ensemble de la cote des *Chemins Espagnols* est bien meilleure que la semaine dernière: le change revient à 26 p. c. de perte, mais un nouvel abaissement est encore à prévoir à la suite du succès si considérable de l'emprunt de consolidation.

Les obligations des *Chemins Portugais* sont bien tenues.

La place de Londres commence à réaliser une partie des valeurs *Sud-Africaines* qu'elle avait su accaparer depuis le com-

mencement de l'année en vue de soutenir les cours et ce dans de bonnes conditions.

Ces ventes se poursuivent sans cesse, une réaction s'est produite et les cours de clôture sont généralement inférieurs à ceux de la huitaine précédente.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

*Lisboa, 15 de junho de 1900.*

Não ha invejas d'este lado do Guadiana e do Caia, antes as fortunas dos nossos vizinhos nos alegram como nos entristecem as suas desgraças, mas se nos alegramos pelos outros desalentamo-nos por nós, ao ver os resultados do ultimo emprestimo hespanhol.

Esta operação que em conversão de titulos representava pesetas 811.500.000 e em dinheiro 184.500.000 pesetas foi um brilhante exemplo do que pode ainda financeiramente a nossa vizinha Hespanha, da confiança que o seu tesouro merece aos capitais e talvez mesmo de uma boa parte do patriotismo hespanhol.

Para os 184 milhões de titulos novos houve pedidos de 4.668 milhões,—isto é o emprestimo foi coberto mais de vinte e quatro vezes, subindo os depósitos efectuados a 467 milhões, ou mais de 250 por cento da importancia do emprestimo.

E dá-se isto num paiz que ainda ha pouco sofreu tão duras provações, que ficou sem colonias e ainda com os pesados encargos da dívida cubana e das enormes despesas d'uma guerra duradoura.

E nós, que nem guerras nem perdas de colônias temos tido, figuramos em operações financeiras pelos caracteristicos d'uma penuria, d'um retrahimento que nos impossibilitam, segundo a phrase popular «de levantar cabeça».

São complexas as causas, e impossível é estudal-as aqui. Registraremos apenas o facto.

No nosso, pouco melhorámos alguma coisa da situação nos ultimos tempos, mas já se levantam poeiras de crise para turvarem a limpidez das nossas aguas.

O governo já ha dias que tem á sua ordem os fundos necessarios para o pagamento da indemnização de Berne a qual consta que se eleva a 23.700.000 francos em vez dos 15.314.000 a que se referia o texto da sentença que aqui publicámos, o que deve ser diferença de juros que nesse documento se previam.

Os cambios tem-se conservado na sua feição mais favoravel que se accentuou no principio do mes ajudados pela melhoria do Rio-Londres que avança gradualmente para a taxa de 10.

Deve realizar-se no dia 30 a assembléa geral da companhia real para apresentação do relatorio, assumptos do contracto com os meridionais e eleição de dois membros do conselho de administração e dois do fiscal.

A reeleição é permitida pelos estatutos e é natural que essa disposição seja aproveitada porque não ha razão nem motivo para oposição.

Na praça do Porto a situação é cada vez mais desafogada, sobretudo agora, em vista dos fundos provenientes da operação da companhia de Salamanca, que deram aos bancos meios de facilitar os descontos.

Para mais as colheitas serão abundantes; já o foi a de cereais e a de vinhos e azeites não oferece receios.

A ultima conta da dívida fluctuante referida a 31 de março apresenta, sobre a de 30 de junho de 1899 uma diferença a menos, de 1.871 contos, sendo destes 1.087 na externa.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 1/8	38	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 %
" cheque..	37 5/8	37 1/2	No mercado .....	6 %
Paris 90 d/v.....	757	760	Agio Buenos Ayres .....	220
" cheque.....	761	762	Cambio do Brasil	9 1/16
Berlim 90 d/v.....	306	307	Premio da libra..	1 \$ 850
" cheque ....	312	314	a	
Francfort 90 d/v...	306 1/2	307 1/2		
" cheque ..	312 1/2	314 1/2		
Madrid cheque ...	1.010	1.020		

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO														
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	34,25	34,25	34,20	-	34,38	34,40	-	35,65	34,86	-	-	-	34,95	-	
" coupon	34,15	34,15	34,15	34,25	34,36	34,40	34,50	34,66	34,75	34,80	-	-	34,80	-	
Obrig. 4% 1888 .....	18.800	-	-	-	-	17.700	17.750	17.800	-	-	-	-	17.800	-	
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 % assent.....	-	-	49.000	49.000	-	-	-	49.500	49.500	49.500	-	-	49.500	-	
" 4 1/2 % coup. int...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125.000	-	
Acções B. de Portugal.....	139.000	139.200	139.200	139.000	139.000	139.000	139.100	139.200	139.200	139.200	-	-	139.200	-	
" " Commercial ....	123.500	123.500	123.500	123.500	-	123.500	123.500	123.500	-	123.500	-	-	123.500	-	
" " N. Ultramarino..	127.500	-	127.000	125.800	125.500	124.700	122.500	121.500	123.000	124.600	-	-	125.400	-	
" " Lisboa & Açores	-	-	-	120.500	-	120.500	120.500	120.500	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	132.000	132.200	132.500	132.200	132.300	132.000	-	-	-	-	-	132.000	-	
" Comp. Real. ....	-	-	-	-	-	18.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6% .....	-	94.500	94.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" " 5% .....	91.400	91.500	-	91.400	91.500	-	91.400	91.600	91.700	91.800	-	-	91.800	-	
" C.º Real 3% 1º grau	-	77.500	-	-	77.000	77.000	-	-	-	77.700	-	-	-	-	
" " 3% 2º grau	22.850	22.900	-	23.200	23.200	23.100	23.250	-	-	23.050	-	-	23.050	-	
" C.º Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa.....	78.700	79.000	78.800	79.000	79.000	78.800	79.000	79.000	79.000	78.900	-	-	78.900	-	
Paris: 3% portuguez .....	24,90	25,10	-	25	25	24,80	24,50	-	-	24,60	24,45	24,35	-	-	
Acções Comp.º Real.....	70,75	70	-	-	-	-	73	74,50	-	73	-	73	-	-	
" Madrid Caceres.....	46	45	-	45	44	48	54,10	42	-	50	46	42	-	-	
" Norte de Hespanha.	204	213	-	213	207	205	205	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza.....	298	309	-	308	305	298	300	-	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	320	318	-	324	325	318	305	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp.º Real 1º grau	302,50	303	-	303,50	305	305	304,50	305	305	306	305,75	303,50	-	-	
" " 2º grau	88,50	89	-	90	91,50	91	92	90,50	90	90	90	91,50	-	-	
" C.º Beira Alta .....	-	81	-	81,50	80	81	80	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres .....	100	99	-	104	106	100	101,50	100,25	100,25	104	103	100,25	-	-	
" N. Hesp. (1º hyp.)	309	317	-	330	318	316	313,50	-	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3 / portuguez.....	24,75	24,75	-	24,75	24,75	24,62	24,62	24,37	24,37	24,37	24,37	24,37	-	-	
Obrig. Atravez Africa .....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	-	-	-	59,88	59,93	59,93	59,75	59,75	59,75	59,75	59,50	59,50	59	-	
Bruxellas: Atravez Africa ....	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,75	59,25	59,75	-	-	

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	1900			1899			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	de 8		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida .....	21 27 Mai.	693	74.347.000	107.282	693	67.080.865	96.797	1.428.405.000	1.463.784.237	-	35.379.237
	28 3 Jun.	"	81.306.000	117.324	"	70.585.193	101.854	1.509.711.000	1.534.369.430	-	24.658.430
Nova rede garantida .....	21 27 Mai.	380	9.377.000	24.676	380	8.563.135	22.534	169.015.000	173.938.763	-	4.923.763
	28 3 Jun.	"	9.932.000	26.136	"	8.625.807	22.698	178.947.000	182.564.570	-	3.617.570
Sul e Sueste .....	7 13 Mai.	488	16.237.210	33.272	475	18.311.580	48.188	298.015.221	314.292.957	-	16.277.736
	14 20 "	"	15.810.540	32.398	"	17.385.130	45.750	313.825.761	331.678.087	-	17.852.326
Minho e Douro.....	19 25 Mar.	353	15.269.269	43.255	353	22.067.127	62.513	229.448.044	232.044.015	-	2.595.971
	26 1 Abr.	"	17.773.742	50.350	"	20.371.274	57.708	247.221.786	252.415.289	-	5.193.503
	2 8 "	"	21.014.528	59.531	"	20.799.829	58.923	268.236.814	273.215.118	-	4.978.804
Beira Alta .....	7 13 Mai.	253	5.161.978	20.403	253	5.348.916	21.141	113.323.472	105.863.966	7.459.506	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	16 22 Abr.	105	1.734.812	16.522	105	1.671.666	15.920	22.713.329	22.478.812	234.517	-
	23 29 "	"	1.557.410	14.832	"	1.246.931	11.875	24.270.739	23.725.743	544.996	-
Guimarães .....	-	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	1 15 Mar.	64	3.519.701	54.995							

## Congresso de caminhos de ferro

6.<sup>a</sup> sessão — Paris em 20 a 29 de setembro de 1900

As companhias francesas já constituíram a sua comissão de organização das festas, cuja composição é a seguinte:

### Presidente

M. FOULON, secretario geral da companhia do Oeste.

### Vice-Presidentes

M. DE LAMOLÉRE, inspector geral honorario da companhia P. L. M.

M. WICKERSHIMER, membro do conselho da rête do Estado.

### Membros

Este — MM. BRISSE, sub-chefe da exploração ;  
Ch. LEMERCIER, inspector do material circulante.

Estado — POLACK, secretario da Direcção.  
SAUNIER DE LONGCHAMPS.

Meiodia — LAURENT, inspector principal do serviço central do material e tracção.  
TOUZÉ, adjunto á exploração.

Norte — JAVARY, engenheiro adjunto ao serviço central da exploração.  
BINAY, engenheiro chefe dos serviços do pequeno material e dos impressos.

Orléans — MANGE, engenheiro adjunto á direcção ;  
DE FOURTOU, adjunto á secretaria geral.

Oeste — JOURDE, engenheiro adjunto á direcção ;  
SALMON, sub-chefe da repartição da direcção.

P. L. M. — MARGOT, engenheiro adjunto á direcção ;  
RUELLE, inspector do movimento.

André NOBLEMAIRE, secretario.

Esta comissão dividiu-se em quatro sub-comissões que ficaram assim constituidas :

### Alojamentos e informações

Presidente : M. WICKERSHEIMER.

Membros : MM. LEMERCIER (Este), POLACK (Estado), TOUZÉ (Midi), BINAY (Norte), MANGE (Orleans), JOURDE (Oeste) RUELLE (P. L. M.)

### Excursões

Presidente : M. WICKERSHEIMER.

Membros : MM. JAVARY (Norte), MANGE (Orleans), JOURDE (Oeste), RUELLE (P. L. M.), POLACK (Estado).

### Banquete

Presidente : M. DE LAMOLÉRE.

Membros : MM. BRISSE (Este), LAURENT (Midi), MARGOT (P. L. M.), SAUNIER DE LONGCHAMPS (Estado).

### Representação

Presidente : M. DE LAMOLÉRE.

Membros : MM. JAVARY (Norte), DE FOURTOU (Orleans), SALMON (Oeste), MARGOT (P. L. M.), SAUNIER DE LONGCHAMPS (Estado).

Secretario da comissão e das sub-comissões : M. André NOBLEMAIRE.

Já aqui démos a indicação dos membros portugueses por parte da companhia real.

Por parte das outras rôdes vão :

Pelos caminhos de ferro do Estado :

Os srs. conselheiro Almeida Eça, general Cabral Couceiro, Joaquim Pires de Sousa Gomes, Antunes Navarro e Pedro Folque.

Pelos caminhos de ferro coloniaes os srs. :

Major Affonso de Moraes Sarmento, capitão d'engenharia Mendes d'Almeida, coronel Arnaldo Novaes, e Antonio Maria d'Avellar.

Pela companhia da Beira Alta os srs. Durangel, Conde de Gouveia e Leon Drouin.

Pela companhia nacional os srs. J. Mesquita da Rosa, Manuel Emygdio da Silva e dr. Gomes de Lima.

As memorias apresentadas pelos membros portugueses são tres do sr. Cândido Xavier Cordeiro.

1.<sup>a</sup> Du surhaussement du rail extérieur des courbes.

2.<sup>a</sup> Communications de voies et branchements ;

3.<sup>a</sup> Poutres droites métalliques indépendantes et continues.

e uma do sr. Paulo Benjamim Cabral :

Les services téléphoniques dans les gares.

## AS LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra á Praia das Maçãs. — Como dissemos já foi assignado contracto para a construcção d'esta linha, sendo adjudicataria a casa francesa H. Darras et C.<sup>ie</sup> já bem acreditada pelas construcções de vias ferreas que tem feito no seu paiz, Argelia, etc.

São representantes d'essa casa em Lisboa os srs. J. Reynaud & Comp.<sup>a</sup> que ficam encarregados dos trabalhos e só esperam a aprovação dos projectos para os começarem.

Daremos breve uma completa descripção d'esta linha que, apesar da sua pequena extensão, 16 kilómetros, tem uma grande importancia por ligar a bella villa de Cintra a povoações importantes e á praia das Maçãs, uma das melhores de Portugal e que, com a nova linha, tomará um desenvolvimento extraordinario.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

As receitas brutas da companhia Madrid-Zaragoza-Alicante foram de 89.953.486 pesetas e as receitas de cerca de 35 1/2 milhões, o que dá 54 1/2 milhões de receita liquida.

A companhia propôz 7 pesetas de dividendo, por acção, livre de impostos.

Foi inaugurada a secção de Amer a Las Planas na linha de Olot a Gerona.

O producto bruto da linha de Bilbao a Portugalete em 1899 já está em 1.017.619 pesetas.

### Russia

Vão começar brevemente os trabalhos na linha de Tiflis a Vladicaucaso no Caucaso, que mede 160 km. e está orçada em 2.500 000 francos.

### França

Foi aberta á circulação a linha de Courcelles-Champ de Mars.

Por decreto publicado na folha oficial de 11 do corrente mês foi incumbido da administração da rede de tremvias da Vendée o director dos caminhos de ferro do Estado.

\* As companhias francesas accordaram n'uma combinação para a venda de bilhetes de assignatura, para qualquer percurso executado nas linhas da mesma companhia ou nas das outras.

Concedem igualmente assignaturas para todas as rédes.

### Grecia

Foi apresentado na cámara dos deputados em Athènes o projecto de convenio para a construcção do caminho de ferro de Pireu a Larissa e á fronteira.

A Companhia será hellenica, terá o capital de 10 milhões de francos.

O governo emite um emprestimo de 43,5 milhões em ouro em titulos a 4 por cento amortisavel em 98 annos sob a garantia da fiscalisação internacional.

O capital foi subscripto por um grupo anglo-francez.

Os constructores a sociedade de Batignolles e de Pauling de Londres.

A linha medirá 348 km., devendo ter mais 100 que se constroem quando estiver decidida a questão da ligação com a rede turca.

### Turquia

O orgão oficial da Sublime Porta annuncia que o sultão resolveu construir uma linha ferrea entre Damasco e Mecca, a cidade santa dos Mahometanos.

## Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Relatorio apresentado á assembléa geral

### Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS

Em cumprimento dos deveres do nosso cargo, vimos apresentar o parecer, sobre o relatorio e contas da gerencia da Direcção no anno proximo preterito.

Do exame dos alludidos documentos, largamente desenvolvidos como nos annos anteriores, tomareis conhecimento dos actos da Direcção e facilmente vos habilitareis a julgar de tudo que interessa a situação da companhia, sem necessidade de nos alongarmos em repetições excusadas.

É-nos grato chamar a vossa attenção para o progressivo aumento, que continua a revelar-se no tráfego das linhas. Tanto na linha de Mirandella, como no ramal de Vizeu, se dá este facto, que actualmente não se reflecte em proveito directo das nossas receitas proprias, senão na parte que diz respeito ao ramal de Vizeu pelas razões sabidas.

Os resultados geraes do anno, condensados na conta *Rendimentos e Despesas Geraes*, são pois satisfactorios, por isso que nos deixam um remanescente para applicação, superior ao dos annos anteriores.

Contribuem para isto as maiores receitas da linha de Vizeu, como dissemos; a menor somma paga por prestações devidas aos credores, segundo a concordata; e a melhoria cambial em relação ao anno antecedente, pelas prestações pagas no estrangeiro.

Inversamente, reduziram estas vantagens os aumentos da nossa conta sob titulo *Despesas de Exploração*, que, comparada com a do anno antecedente, sofreu um agravamento, motivado pelas razões que a Direcção largamente aponta. Esta conta decomponse em varios capítulos de despesas, constantes da tabella que faz parte do relatorio, alguns dos quaes pela natureza essencialmente variável e eventual das despesas não se prestam a faceis comparações dos annos entre si.

As exigencias da boa conservação das linhas e do seu material circulante e as indispensaveis reparações por sinistros, como aquelle de que faz menção o relatorio, são casos da ordem dos que vimos de mencionar e a que não é possível fugir.

Apesar do imperio das circumstancias apontadas actuar sempre no sentido inverso da reducção das despesas d'exploração, convém ter em grande attenção toda a tendencia d'accrescimo de despesas, tanto mais que não nos é lícito contar com aumento compensador das receitas do tráfego, toda a vez que a correspondente média por kilometro excede o limite maximo de sete centos mil réis, a que estamos circumscriertos por força do nosso contrato de concessão com o Governo. Na linha de Mirandella, como saímos, já se dá este caso, revertendo por isso o excesso em descarga do complemento da garantia de juro.

A direcção actual, somos os primeiros a reconhecer o, tem sempre tido por norma na sua administração os principios da mais parcimoniosa economia, como prova o confronto das despesas

comparaveis, no periodo já longo da reconstituição da companhia; contudo para ensinamento do futuro não será ocioso deixar aqui consignado mais uma vez um ponto, que já no relatorio de 1892, foi considerado de importancia capital para a reconstituição da companhia. Nos accrescentaremos que, por assim dizer, o segredo da administração d'ella está na restricta economia, sem prejuizo, já se vê, da boa conservação das linhas. Isto, que dito parece banal, precisa ter-se sempre na lembrança.

No decurso de oito annos de vigencia do convenio para a reconstituição da companhia a situação economica apresenta-se consideravelmente melhorada.

Para o reconhecer basta ter em attenção a importante transformação, porque passou o pesado encargo da dívida concordada, que, de proximamente novecentos contos que foi, diminuiu para duzentos e quarenta contos, que é actualmente, em numeros redondos.

Como consequencia d'este factoe dos mais que provam o pontual cumprimento dos nossos compromissos durante este já longo periodo de oito annos, tem-se o nosso o credito constantemente firmado, dando a valorisação das obrigações concorrentes provas d'isto, pois que, tendo a sua cotação chegado a baixar de 15000 réis hoje se acha elevada a mais de 40000 réis, podendo-se contar que logo que entrem em plena cobrança do coupon attingam a cotação dos mais bem conceituados titulos de igual tipo de juro.

Cabe-nos ainda o doloroso dever, associando-nos á Direcção, de deixar aqui consignada a expressão do nosso profundo sentimento pela perda do sr. João Echaves, chefe da repartição de fiscalisação e estatística, que a morte arrebatou, deixando boa memoria da intelligencia e zelo com que sempre serviu os interesses da nossa companhia.

Examinámos o balanço e contas que vos são apresentados, e do attento confronto que fizemos dos seus algarismos com o que consta dos livros geraes não encontrámos cousa que duvida faça, pelo que entendemos que devem merecer a vossa approvação.

Agradecendo finalmente á direcção a boa vontade com que nos auxilia sempre no desempenho da nossa missão, concluimos tendo a honra de vos propôr:

- 1.º Que aproveis os actos da direcção e as contas de 1899.
- 2.º Que se continue a distribuir ás obrigações no anno de 1900 a quantia de 750 réis por coupon.
- 3.º Que os fundos disponiveis continuem a ser applicados durante o anno de 1900 á compra de obrigações para amortisação.

Lisboa, 28 de fevereiro de 1900. O Conselho Fiscal—Julio Henrique de Seixas, Frederico Pereira Palha, Eugenio Henrique Pires.

## Companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta

Relatorio apresentado pelo Conselho de Administração á Assembléa geral ordinaria, reunida em Lisboa a 28 de abril de 1900.

Senhores:

Haveis sido convocados em assembléa geral ordinaria, em conformidade com os artigos 43 e 49 dos estatutos para serdes postos ao corrente da situação da companhia em 31 de dezembro de 1899 e para apreciar o balanço e as contas do exercicio, bem como as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Temos a satisfacção de vos apresentar, no anno de 1899, resultados superiores aos do exercicio anterior.

O excesso das receitas sobre as despesas atinge, com efeito, a somma de réis..... 157:354:269 em quanto que as do anno anterior não

passavam de réis..... 135:284:500 ou um augmento de réis..... 22:069:769

A perda com o cambio pesa sempre muitissimo nas nossas operações. Apesar de menos elevada que a de 1898, em que tinha atingido a enorme percentagem de 58 1/2 %, foi este anno ainda de 43 %.

O accordo estabelecido em 1898 com a Companhia Real e de que vos démos conhecimento no nosso ultimo relatorio foi estrictamente observada de parte a parte, e a cordealidade das nossas relações, hoje solidamente estabelecidas, facilita singularmente o estudo e a solução das questões que se apresentam diariamente ao nosso exame respectivo.

**Receitas.**—As receitas brutas, deduzindo os desembolsos e impostos elevaram-se a réis... 333:133<sup>0</sup>933 ou seja por kilometro e por anno réis 1:316<sup>0</sup>736.

As de 1898 limitaram-se a réis..... 304:145<sup>0</sup>737  
O aumento foi de réis ..... 28:988<sup>0</sup>196

Os productos das receitas de passageiros ficaram quasi os mesmos; apresentariam certamente aumento sensivel, se as rigorosas medidas sanitarias tomadas em agosto, depois da confirmação oficial da peste no Porto, não tivessem suprimido festas e feiras que sempre teem lugar no fim do verão.

Tendo desaparecido a epidemia, devemos esperar d'esta origem e por motivo da exposição internacional de Paris um aumento notavel em passageiros em 1900.

Há um pequeno aumento na grande velocidade, mas o maior é quasi todo da pequena velocidade, que se elevou a réis ..... 164:652<sup>0</sup>962  
contra..... 135:137<sup>0</sup>656

no anno anterior, o que dá um excesso de réis..... 29:515<sup>0</sup>306

Este aumento provém d'um supplemento de 18.000 toneladas que se repartiu entre quasi todas as mercadorias, principalmente cal, carvão, batatas, madeiras, sal, cereaes e vinho.

Tres causas contribuiram para este aumento: o nosso contracto com a Companhia Real, as condições um pouco melhores das colheitas e, emfim, o desenvolvimento cada vez maior das nossas relações commerciales com Hespanha.

**Despesas.**—As despesas elevaram-se a réis..... 175:779<sup>0</sup>664  
ou seja por kilometro e por anno réis 694<sup>0</sup>780.

As de 1898 não passaram de réis ..... 168:861<sup>0</sup>236  
ou uma diferença para mais de réis ... 6:918<sup>0</sup>428  
sendo especialmente, no serviço da Direcção (aumento constante de contribuições industriaes que afectam os vencimentos dos nossos agentes), no serviço do movimento (menor participação da Companhia Real nas despesas das estações communs, e ao pessoal supplementar preciso para o desenvolvimento do tráfego), emfim no serviço da via por diversos artigos de conservação da via e dos edifícios.

**Excesso das receitas sobre as despesas.**—O excesso das receitas sobre as despesas é de réis..... 157:354<sup>0</sup>269  
ou seja em relação ao anno anterior um aumento de..... 22:069<sup>0</sup>768

O coefficiente da exploração fica este anno em 49,9 %.

(Continua).

## AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Apeadeiro de Lamarosa

Desde 8 do corrente, conforme o horario D 88, os comboios mixtos n.º 3, 17, 18 e 4 passam a ter paragem de 1 minuto no apeadeiro de Lamarosa, situado ao kilometro 114,40 da linha do norte, entre as estações de Entroncamento e Payalvo, unicamente para serviço de passageiros.

Os passageiros que se destinem a Lamarosa pagarão como se o destino fosse á estação immediata a este apeadeiro, Payalvo ou Entroncamento, conforme a procedencia.

Aos passageiros que tomem comboio em Lamarosa, sera feita a cobrança em transito, pagando pela estação anterior a este apeadeiro, Entroncamento ou Payalvo, segundo o destino da viagem.

O apeadeiro de Lamarosa é aberto unicamente ao serviço de passageiros, nas condições indicadas. Não expede nem recebe bagagem registada. Lisboa, 5 de junho de 1900.

*Serviço combinado entre varias estações d'esta Companhia e diversas das linhas do Sul e Sueste, Beira Alta, Minho e Douro e Porto a Povoa e Famalicão*

*Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes validos por dois meses com a facultade de ampliação de prazo e de detenção em diversas estações de transito.*

Em identicas condições do serviço especial interno d'esta companhia, para a época de banhos e aguas thermaes, já devidamente anunciado, desde 15 de junho até 31 de outubro de 1900, as principaes estações das linhas acima indicadas terão á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois meses, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e aguas thermaes, servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços, ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 9 de junho de 1900.

## ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Venda de amarrações para navios

No dia 25 do corrente mês de junho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda dos dois seguintes lotes:

Lote n.º 1 — uma boia, tres correntes e duas ancoras.

Lote n.º 2 — uma boia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de S.ª Apolonia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa 1 de junho de 1900.

### Fornecimento de 150.000 travessas de pinho

#### Depósito provisório para cada lote 100.000 réis

No dia 2 de Julho proximo pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 15 (quinze) lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:— «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte:— Eu abaixo assignado, residente em..., obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10.000 travessas, sendo 1.000 da 1.ª categoria pelo preço de... réis cada uma; 3.000 da 2.ª categoria pelo preço de... réis cada travessa (preço por extenso); na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). Os concorrentes poderão tambem fazer propostas para o fornecimento de um ou mais lotes no anno de 1902, devendo para isso efectuar na Caixa da Companhia o depósito provisório de 100.000 réis por cada lote que proponham fornecer n'aquelle anno, além do depósito que tenham feito para concorrer ao fornecimento em 1901.

N. B.—Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 6 de junho de 1900.

### Fornecimento de 2 lotes de travessas de pinho rectangulares

Sendo 1 de 15.000 travessas com as dimensões 2,80×0,14×0,26  
» 1 de 15.000 " " " " 2,80×0,15×0,28

#### Depósito provisório para cada lote 100.000 réis

No dia 2 de Julho proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento

de 2 lotes de travessas de pinho rectangulares, sendo 1 de 15.000 com as dimensões  $2,80 \times 0,14 \times 0,26$  e outro de 15.000 travessas com as dimensões  $2,80 \times 0,15 \times 0,28$ , devendo tanto umas como outras ser cortadas de pinheiros que não tenham menos de 30 annos de edade.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou para ambos os lotes, serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia), com a indicação exterior no sobre-scripto:—«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigida segundo a formula seguinte: — Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes... lotes de travessas de pinho rectangulares, sendo 1 de 15.000 travessas com as dimensões  $2,80 \times 0,14 \times 0,26$ , e outro de 15.000 travessas com as dimensões  $2,80 \times 0,15 \times 0,28$ , pelo preço de... réis cada travessa (preço por extenso); na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento. (Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel). Os concorrentes poderão tambem fazer propostas para o fornecimento de um ou mais lotes no anno de 1902, devendo para isso effectuar na Caixa da Companhia o deposito provisório de 100.000 réis por cada lote que proponham fornecer n'aquelle anno, além do deposito que tenham feito para concorrer ao fornecimento em 1901.

N. B.—Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 6 de junho de 1900.

#### Venda de serradura de madeira

Acceita-se propostas até 25 do corrente mez para a venda de aproximadamente 16.500 litros de serradura de madeira.

As propostas, para a totalidade ou parte da serradura, devem ser dirigidas em carta fechada ao Engenheiro Chefe do Serviço dos Armazens em Santa Apolonia. Lisboa, 6 de Junho de 1900.

#### Leilão

Em 2 de julho proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do Agente de Leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111º das disposições communs 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 2 de maio de 1900, 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 retirar-as pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Engenheiro em chefe da Exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 30 de junho de 1900 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 15 de junho de 1900.

- N.º 8.741, 13 janeiro, de Negrellos a Lisboa P, 1 fardo de tecidos, peso 144 k. a Carlos d'Oliveira Telhado.
- N.º 86, 12 janeiro, St.º Comba a Lisboa P, 1 barril de vinho, peso 98 k. a Joaquim Nogueira.
- N.º 10.577, 23 janeiro, de Braga a Lisboa P, 1 barril de vinho, peso 153 k. a José Sequeira.
- N.º 1.802, 18 janeiro, de Malveira a Guarda, 8 saccos de lã, peso 712 k. a José Jayme Barata.
- N.º 17.894, 24 janeiro, de Porto P a Lisboa P, 30 at. de madeira, peso 1.820 k. a A. B. Leon Royer.

- N.º 19.783, 1 fevereiro, de Figueira a P. Bispo, 3 caixas de conservas, peso 219 k. a Antonio José Caldeira.
- N.º 6.663, 10 fevereiro, de Esmoriz a Elvas, 1 fardo de cordas, peso 65 k. a Miguel C. Pinto Semedo.
- N.º 26.458, 16 fevereiro, de Santarem a Alcantara T, 30 caixas de breu, peso 3.910 k. a Manuel Frazão.
- N.º 4.416, 7 março, de Carregado a Lisboa P, 1 casco de vinho, peso 835 k. a Manuel Rodrigues.
- N.º 51.311, 20 novembro 99, de Gaya a Lisboa P, 3 caixas de vinho, peso 69 k. a José Fernandes.

#### Caminhos de ferro do Estado

##### Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 do corrente mez, pela uma hora da tarde, na secretaria d'este conselho (edificio do ministerio das obras publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

3 500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do sul e sueste; e

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

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de efectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste ou na do Minho e Douro o deposito de 600.000 réis por cada um dos lotes de carvão, ou de 1.200.000 réis por totalidade do fornecimento.

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

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

Lisboa, 1 de junho de 1900.

#### Direcção do Minho e Douro

##### Fornecimento de azeite

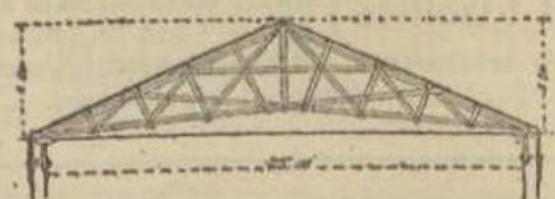
Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 30.000 kilogrammas de azeite de oliveira.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 150.000 réis.

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

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

# M. H. Lummerzheim & C.<sup>a</sup>



**WONDELGEM-LEZ-GAND  
BELGICA**

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

### LISBOA

**Rodolfo Reek.**—Comissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

### LISBOA

**C. Mahony & Amaral.**—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

### LISBOA

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

### LISBOA

**João Maria Bravo.**—Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francêz, inglez, alemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

### PORTO

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

### PORTO

**A La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flores artificiales—F. Delport, sucessores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

### LISBOA

**Braganza-Hotel.**—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Propr. Victor Sassetti.

### LISBOA

**Hotel Durand.**—Rua das Flores, 71—1<sup>o</sup> class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

### LISBOA

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

### PORTO

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

### PORTO

**Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central —Propr. Lopez Munhós.

### PORTO

**Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço.—1.8000 a 1.8400 réis diarios.

### PORTO

**Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cida-de.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem. Propr. Adriano & François.

### ALCOBAÇA

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

### BRAGA-BOM JESUS

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

### CALDAS DA RAINHA

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

### CALDAS DA RAINHA

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

### CASCAES

**Hotel Central.**—De 1.<sup>o</sup> ordre — Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

### CINTRA

**Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.8600 réis a 2.000 réis.—Proprietario, João Nunes.

### CINTRA

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

### LEIRIA

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

### HAMBURGO

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

### MADRID

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

### PARIS

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

### VALENCIA D'ALCANTARA

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

### VALENCIA D'ALCANTARA

**Justo M. Estellez.**—Agente internacional de adunas y trasportes.

### COIMBRA

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

### ESTORIL

**Hotel de Paris** — Casa de 1.<sup>o</sup> ordem.—Serviço esplendido.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos —Preços rasoaveis.—Propr. Léon Lacam.

### FARO

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

### GUIMARÃES

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

### LEIRIA

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

### MAFRÁ

**Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.800 réis por dia até 1.850.—Reduçção de preços para caixeiros viajantes.

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.8000 a 1.8200 réis; em setembro, desde 1.800 réis; na succursral, desde 800 réis.—Carreiras de Riparts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

### SOBRADO DE PAIVA

**Restaurante Hotel** de Alfre do Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'un dos melhores predios da villa offerece aos seus hóspedes as melhores commodidades.

### GRANADA

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

### SANTIAGO (Galliza)

**Hotel Restaurante e Café Oriental.**—Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.<sup>a</sup>

### SEVILHA

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

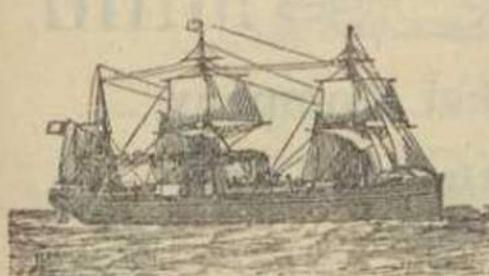
### SEVILHA

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

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFICIAL

### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



**S**AHIRÁ no dia 1 de Julho ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo António.—Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Anvers**, e Havre, vap. fr. **Karin**. Sahirá a 30 de Junho.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Coblenz**. Sahirá a 26 de junho.  
Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Patagonia**. Sahirá a 20 de Junho. Agentes, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vap. fr. **St. André**. Sahirá a 23 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bordeaux**, vap. fr. **Atlantique**. Sahirá a 20 de junho.  
Messageries Marítimes, Rua do Ouro, 32.



**Bremen**, vapor alemão, **Bremen**, sahirá a 22 de Junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Capetown**, Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Entre Rios**. Sahirá a 1 de julho.  
Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Cette** e Marselha, vap. fr. **St. Philippe**. Sahirá a 16 de junho.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Copenhagen**, e S. Petersburgo, vapor dinamarquez, **Beira**. Sahirá a 23 de Junho. Agente E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vap. fr. **Chili**. Sahirá a 18 de junho.  
Messageries Marítimes, R. do Ouro, 32.



**Hamburgo**, vapor alemão **Tanger**. Sahirá a 23 de Junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**La Pallice**, Liverpool (via Vigo), vap. ing., **Liguria**. Sahirá a 31 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. it. **Ré Umberto**. Sahirá a 13 de julho. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, P. dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



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



**Madeira**, Pará e Manaus, vap. it. **Colombo**. Sahirá a 24 de Junho.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, P. dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Maranhão**, vap. ingl. **Neto**. Sahirá a 26 de junho.  
Agentes, J. Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup> andar.



**Odessa**, vapor alemão, **Tinos**. Sahirá a 23 de Junho. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pará**, e Manaus (via Madeira), vap. inglez **Grangense**. Sahirá a 22 de Junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 26 de junho.  
Agentes, J. Rawes & C.<sup>a</sup>, R. dos Capelistas, 31.



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Parahyba**. Sahirá a 22 de junho.  
Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, e Hamburgo, Vapor alemão, **Argentina**. Sahirá no dia 20 de Junho. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º António do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres, Porto Alexandre, vap. port. **Cabo Verde**. Sahirá a 21 de junho. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 4 de julho. Agentes E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Valencia**, Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **Saint Mathieu**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>

# SALON ROUGE

46 — RUA Ivens — 48

Exposição do Panópticum Universal  
O BIOGRAPHIE PARISIENSE  
A grande atração da actualidade

O mais perfeito apparelho de photographia animada que se tem exhibido em Portugal

**FABRICA  
DE  
H. SCHALCK, SUCCESSORES**

## *Calçada do Cascão*

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

## **DEPOSITOS**

**LSBOA** || **POR<sup>O</sup>TO**  
Rua da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup> || Rua da Fábrica, 25.

## *PRODUCTOS*

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



## Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

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

**Em 26 de Junho**

## O paquete Magdalena

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

## AGENTES

Em Lisboa:—James Rawes & C.<sup>a</sup>—R. dos Capelistas, 31. 1.<sup>o</sup>

No Porto:—W. G. Tait & C.<sup>a</sup>—R. dos Ingleses, 23 1.<sup>o</sup>

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Povea	Lisboa	Lisboa	Entrono.	Lisboa	Beja	Pias	Beja	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	c 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	c 8-50 m.	
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	3-5 t.	4-3 t.	4-80 t.	5-29 t.	c 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	10-10 n.	
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	Alfarelos Porto Alfarelos				
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-10 m.	8-47 m.	Lisboa V. Franca Lisboa			3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.		
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	5 45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	a 7-20 m.	12-17 t.	a 1-5 n.	6-4 t.	
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa Cintra Lisboa			a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	11-35 n.		
12-15 m.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	6-25 m.	7-31 m.	4-50 m.	5-9 m.	Coimbra Figueira Coimbra				
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	a 7-55 m.	8-35 m.	6-35 m.	7-34 m.	6-0 m.	7-48 m.	i 6-5 m.	7-46 m.	
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	8. 5 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.	4-15 t.	6- t.	11-5 m.	12-49 t.	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	9-40 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-20 m.	—	—	9-25 n.	11-10 n.	
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	10-55 m.	a 11-35 m.	a 9-50 n.	10-20 m.	Aveiro Porto Aveiro				
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	12-1 m.	3-10 m.	5-52 m.	n 4-10 t.	6-51 t.	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	1-0 t.	2-7 t.	a 12-40 t.	1-26 t.	—	—	o 10-10 n.	1-26 n.	
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	2-5 t.	Ovar Porto Ovar				
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	a 4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.	5-30 m.	d 6-49 m.	10-35 n.	12-5 t.	
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.	12-50 m.	a 2-10 t.	5-20 t.	6-52 t.	
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	6-55 t.	7-30 t.	9-3 n.	6-35 t.	8-6 t.	
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.	Espinho Porto Espinho				
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	8-25 n.	8-0 m.	d 8-49 m.	d 5- m.	5-58 m.	
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	8-55 m.	9-55 m.	d 7-35 m.	8-18 m.	
a 12-25 n.	11-2 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	12-5 n.	10-20 m.	11-19 m.	d 9- m.	9-59 m.	
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.	12-45 n.	1-52 n.	a 12-5 n.	12-44 n.	12-50 t.	1-48 t.	11-25 m.	12-24 t.	
C. Sodré Algés C. Sodré			Lisboa Porto Lisboa			Lisboa Barraciro Lisboa			Espinho Porto Espinho			
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	b 7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	a 3-32 t.	7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.	5-58 m.	
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 8-0 m.	1-2-35 t.	—	c 5-37 t.	7-45 m.	8-20 m.	6-30 m.	6-35 m.	
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	c 8-20 m.	b 8-15 m.	11-45 n.	11-0 m.	10-30 m.	9-25 m.	10-0 m.	9-35 m.	
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	a 11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5 58 m.	12-45 t.	12-30 t.	1-5 t.	10-55 m.	
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	a 4-30 t.	k 11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.	2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-35 t.	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	b 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	4-30 t.	4-5 t.	4-5 t.	4-45 t.	
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	8-45 n.	—	—	—	10-30 n.	5-5 t.	4-45 t.	5-30 t.	
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	12-45 t.	12-30 t.	1-5 t.	11-40 n.	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	Lisboa Figueira Lisboa			Lisboa Setubal Lisboa			Porto Valença Porto		
1-15 t.	1-10 t.	1-30 t.	1-50 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-48 t.	7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.	5-58 m.	
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	7-35 m.	9-59 t.	3-40 t.	11-45 n.	7-45 m.	8-20 m.	6-30 m.	6-35 m.	
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	7-35 m.	2-59 t.	3-40 t.	11-45 n.	10-30 m.	9-25 m.	10-0 m.	10-35 m.	
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	6-30 t.	5-10 m.	11-10 n.	9-0 m.	12-45 t.	12-30 t.	1-5 t.	11-0 m.	
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-35 t.	
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	10-30 n.	—	—	6-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-5 t.	4-45 t.	
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa			6-0 t.	6-35 t.	6-50 t.	7-25 t.	7-25 t.	
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	c 8-20 n.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	a 3-32 t.	7-5 m.	8-40 m.	8-15 m.	8-50 m.	
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	all- 0 m.	—	—	c 5-37 t.	7-45 m.	10-5 m.	9-0 m.	9-45 m.	
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	12-45 t.	12-18 t.	11-30 m.	10-55 m.	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	10-15 n.	—	—	5-58 m.	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	2-45 t.	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa Badajoz Lisboa			6-0 t.	6-0 t.	7-45 t.	5-15 t.	7-25 t.	
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ			8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	—	—	7-0 m.	10-55 m.		
Lisboa Sacavem Lisbon	Sacavem	Lisbon	c 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 3-32 t.	—	—	7-0 m.	10-55 m.		
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	all- 0 m.	8-45 n.	c 5-37 t.	—	—	—	—		
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	8-45 n.	7-9 m.	6-55 t.	4-10 m.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.		
7-10 m.	7-54 m.	8-5 m.	8-49 m.	c 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	a 3-32 t.	8-45 m.	8-50 m.	4-45 t.		
8-15 m.	9-9 m.	9-15 m.	9-59 m.	a 11-0 m.	12-50 n.	1-50 n.	c 5-37 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.		
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	Lisboa Extremoz Lisboa	11-30 n.	11-30 n.		
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	10-30 n.	—	—	5-58 m.	7-45 m.	8-0 m.	4-45 t.		
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	Lisboa Guarda Lisboa			—	—	—	—		
1-10 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	Lisboa Faro Lisboa				
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	8-45 n.	—	—	5-58 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 m.		
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	c 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	c 12-5 t.	5-0 t.	6-15 t.	6-30 m.		
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	c 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	c 7-42 t.	5-0 t.	6-15 t.	6-30 m.		
C. Sodré Cascaes C. Sodré			Lisboa Santarem Lisboa			Lisboa Plas Lisboa			Lisboa Evora Lisboa			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	c 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	c 8-50 m.	12-30 n.	2-10 n.	9-0 n.	10-45 n.	
3-5 t.	4-3 t.	4-80 t.	5-29 t.	c 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	10-10 n.	TUNES	POÇO BARRETO	TUNES		
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	—	—	—	—	3-35 m.	4-21 m.	5-26 t.	5-57 t.	
12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	—	—	—	—	8-10 m.	8-41 m.	7-0 t.	7-26 t.	
Alfarelos Porto Alfarelos			Lisboa Entrono. Lisboa			Lisboa Faro Lisboa			FARO POÇO BARRETO FARO			
3-10 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.	12-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	
4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	4-10 t.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-40 t.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
5-50 t.	6-25 m.	6-25 m.	7-31 m.	5-30 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
6-25 m.	7-35 m.	7-35 m.	8-35 m.	8-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
7-35 m.	8-35 m.	8-35 m.	9-35 m.	9-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
8-35 m.	9-35 m.	9-35 m.	10-35 m.	10-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
9-35 m.	10-35 m.	10-35 m.	11-35 m.	11-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
10-35 m.	11-35 m.	11-35 m.	12-35 m.	12-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
11-35 m.	12-35 m.	12-35 m.	13-35 m.	13-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
12-35 m.	13-35 m.	13-35 m.	14-35 m.	14-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
13-35 m.	14-35 m.	14-35 m.	15-35 m.	15-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
14-35 m.	15-35 m.	15-35 m.	16-35 m.	16-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
15-35 m.	16-35 m.	16-35 m.	17-35 m.	17-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
16-35 m.	17-35 m.	17-35 m.	18-35 m.	18-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
17-35 m.	18-35 m.	18-35 m.	19-35 m.	19-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
18-35 m.	19-35 m.	19-35 m.	20-35 m.	20-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
19-35 m.	20-35 m.	20-35 m.	21-35 m.	21-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
20-35 m.	21-35 m.	21-35 m.	22-35 m.	22-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
21-35 m.	22-35 m.	22-35 m.	23-35 m.	23-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
22-35 m.	23-35 m.	23-35 m.	24-35 m.	24-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
23-35 m.	24-35 m.	24-35 m.	25-35 m.	25-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
24-35 m.	25-35 m.	25-35 m.	26-35 m.	26-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
25-35 m.	26-35 m.	26-35 m.	27-35 m.	27-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
26-35 m.	27-35 m.	27-35 m.	28-35 m.	28-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
27-35 m.	28-35 m.	28-35 m.	29-35 m.	29-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
28-35 m.	29-35 m.	29-35 m.	30-35 m.	30-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
29-35 m.	30-35 m.	30-35 m.	31-35 m.	31-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
30-35 m.	31-35 m.	31-35 m.	32-35 m.	32-35 m.	—	—	—	12-25 t.	—	—	—	
31-35 m.	32-35 m.	32-35 m.										