

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

Mappa da França

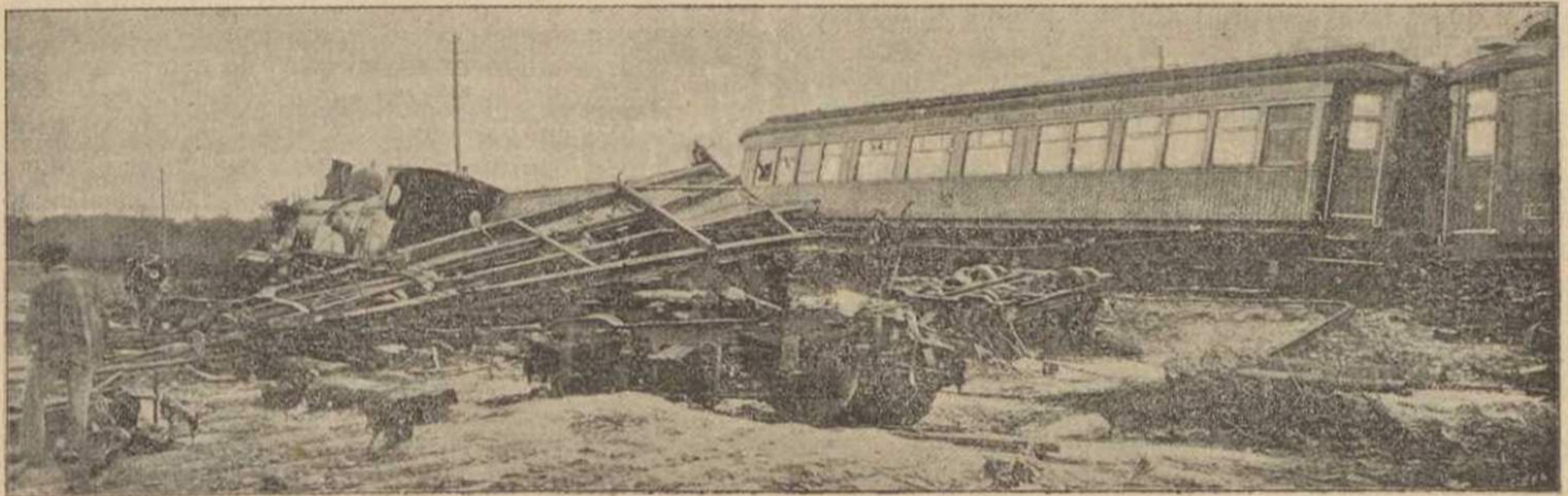
Como promettemos, estão á disposição dos nossos leitores os **Mappas dos caminhos de ferro da França** que constituiram **brinde d'esta Gazeta**, preparados em tela com reguas e envernizados, para escriptorio.

Aos nossos assignantes que o desejarem troca-se, n'esta Redacção, o exemplar em papel que lhes foi offerecido pelo mappa prompto como acima annunciamos, pagando apenas a sua preparação, 350 réis.

Da provincia póde ser-nos requisitada a troca pelo correio mediante o envio de 360 réis, incluindo o porte.

SUMMARIO

	Paginas
O EMBARGO CAMARARIO, por O. S.	353
CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES	354
PARTE OFFICIAL—Regulamento de estradas (conclusão) e portaria de 21 de novembro de 1900 do Ministerio das Obras Publicas.....	355
A QUESTÃO DA COMPANHIA REAL.....	355
A CATÁSTROPHE DO SUD-EXPRESS (illustrado)	356
NOTAS DE VIAGEM - IV—Mais tremvias electricos	356
RECENSEAMENTO DA POPULAÇÃO.....	358
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	358
A CAMARA MUNICIPAL.....	358
LEGISLAÇÃO FERRO-VIARIA.....	359
TRAFEGO COM A FRANÇA	359
NOTAS VARIAS	359
TRACÇÃO ELECTRICA.....	360
PARTE FINANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	360 e 361
LINHAS PORTUGUEZAS—Apeadeiro importante—Loanda a Ambaca....	362
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Grã-Bretanha e Italia....	362
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relatorio do Conselho de Administração (Continuação).....	362
ARREMATACOES.....	364
AGENDA DO VIAJANTE.....	366
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1900.....	367
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	368



A catastrophe do Sud-Express (Vidê artigo pag. 356)

O EMBARGO CAMARARIO

Os casos originalissimos que se teem ultimamente dado com maior frequencia e maior veia comica na camara municipal de Lisboa mereciam ser trasladados para as operetas desopplantes d'algum Offenbach *fin de siècle*, que não aproveita dos em assumpto de artigo que deve escrever-se com seriedade, por decoro proprio e respeito dos nossos leitores.

Temos por isso de nos abroquelar com um pedido de venia e de desculpa por bolir na excellentissima camara, corporação em que os organismos são que ainda alli ha nos lembram os caroços das cerejas que não chegam a apodrecer, embora a polpa se decomponha e altere.

Mas, francamente, fechar os olhos a tudo aquillo, sem ao de leve exprimir uma opinião posto que desvalorizada, não nos parece curial, visto os poderes de que está investida serem tão grandes como a sua ira,

e visto que a sua ira a levou a fulminar as passagens de nivel, no decidido empenho de zelar como edis benemeritos os verdadeiros interesses dos municipes.

São grandes os seus poderes, grande a colera do Jupiter tonante, tão grande mesmo na sua sciencia, que dispensa a opinião das repartições technicas e decide sem a sua informação, arrostando com o odioso que possa sobrevir, forte na sua consciencia e na justiça da sua causa.

A companhia dos caminhos de ferro tinha duas passagens de nivel entre as duas estações de Alcantara-Terra e Alcantara-Mar. Os comboios ousavam transitar por alli desde que se estabeleceram! Passaram diferentes vereações, entornando a cornucopia de beneficios administrativos sobre a cidade agradecida, mas não viram ou não souberam do abuso. Passava tambem o publico, passavam os carros americanos. *Tout passe.*

Chegou a occasião de pôr termo a tal estado de cousas *Tout lasse.* A camara viu agora o perigo. *Tout casse.* Impediam-se essas passagens; passara a epocha em que se consentiam. A camara entendeu

que era demasiado terem os povos todas estas causas a influir na mortalidade: as passagens de nivel, os elevadores, e a viação electrica na cidade com fio aereo, e então deliberou supprimir a primeira.

Não podemos extranhar tal deliberação na actual camara.

Estamos certos de que se, quando houver o fio aereo pelas ruas da capital para vehiculo do potencial electrico com que se animem os novos e apetezidos tremvias americanos, a pratica demonstrar que ha prejuizos para o publico em virtude da existencia dos fios dos telephonios e dos telegraphos, a camara com a mesma prudencia e coherencia fará as diligencias precisas para que se supprima logo o serviço telephonico e telegraphico.

O governo não se conformou mais uma vez com a deliberação da camara. Mas isto já não a affecta. E' o poder central a enfraquecer o poder municipal. A historia reza d'essas luctas.

Virá o tempo em que o pendão municipal gosará de todas as prerogativas e então, até as companhias que ajudam a camara a beneficiar os povos, mesmo que não concorram para o cofre de beneficencia, illuminarão as suas fachadas a gaz de hulha, porque o gaz de acetylene é demagogo em demasia, em demonstrações de rego sijo.

Ouvimos por ahi criticas acerbas a actos da camara, mais doces do que o xarope de James. Dizem que a camara guerreava a Companhia Real dos caminhos de ferro, que se abalançara a prejudicar o trafego internacional pelas vias ferreas.

Injustiças. O seu amor pelo progresso e pelos municipes é que a levava a praticar actos d'onde se tiraram conclusões malevolas.

Todos sabem que a viação electrica está destinada a desenvolver-se e a substituir a viação accelerada a vapor.

Portanto tudo quanto se faça no sentido de impulsio-nar, ou fomentar a implantação da tracção electrica é contribuir para o progresso da viação.

Constroe-se uma linha electrica parallela a uma linha ferrea ordinaria. Melhor. Só haverá inconvenientes para algum espirito perplexo que se quede em hesitações sobre qual dos vehiculos deva preferir.

A camara tinha motivos muito ponderosos para de-sejar que se construisssem as novas linhas.

Se a de Cascaes fizesse outro tanto, e as adjacentes as imitassem, poderiamos ir até o Porto em carros electricos, o que seria muito meros monotono do que fazer a viagem nos solemnes e ruidosos vágons de caminhos de ferro.

Quanto a prejudicar o trafego internacional, tambem não ha grandes motivos de censura. A camara tem de attender principalmente aos interesses da cidade. O municipio ainda não chega á Porcalhota. Para que pensar agora no que fica para além da circumvallação?

O que sobreleva é o que respeita a Lisboa. O trafego internacional pelas vias ferreas prejudica mas é o porto de Lisboa.

A passagem de nivel de Entre-Campos deve tan bem ser condemnada. A camara só agora se lembrou d'isso porque não póde vêr tudo a um tempo.

O poder central anda mal mettendo-se n'estas cousas, fundando se em artigos e interpretações juridicas tediosas.

Nós tambem não gostamos de atravessar as passagens de nivel, especialmente quando se approximam os comboios. Estamos certos de que, quando a companhia carris de ferro, cujas cançadas mulas, que lembram o cavallo de Tolentino, se tiverem desfeito de todo no pó do guano, quizer pôr os carros electricos em circulação e

assentar a linha do Lumiar, a camara não consentirá que atravesse a passagem de Entre-Campos, em nivel, mas exigirá que perfure um subterraneo.

Não lhe regatearemos então os nossos louvores.

O. S.

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Temos presente o mappa comparativo da receita e despesa desta linha, durante o decennio de 1889 a 1899 que nos fornece os detalhes seguintes:

A exploração por conta do governo portuguez começou em julho de 1889 n'uma extensão de 68 kilometros; em março de 1890 foi aberto o troço de 21 kilometros até a fronteira, onde se esperou ainda dois annos e tres mezes que alli chegasse a linha Neerlandeza que só ligou em Komatiport em 1 de julho de 1892, e só em junho de 1895 foi inaugurada de Nelspruit a Pretoria.

As receitas, que em 1889 foram de 25:336.058 réis, elevaram se successivamente até 1897, anno em que atingiram a maxima de 727:092.179, dando o producto kilometrico de 8:169.576 réis.

De então para cá tem decrescido e no anno presente muito mais baixas ficarão, em consequencia da guerra.

Assim, o coefficiente d'exploração, que principiou em 280 p. c., chegou a ser de 45 p. c. em 1893 e em 1899 foi de 65 p. c.

O anno de 1897 foi notavel pelo augmento do trafego, tanto em passageiros como em mercadorias, o que obrigou a augmentar o numero de comboios; por isso a despesa de exploração subiu, como nunca, a réis 631:614.208, ou 243 contos a mais do que no anno anterior; mas logo no anno seguinte desceu 214 contos e ainda mais 14 em 1899, sendo o total d'esse anno apenas 403 contos.

O movimento de passageiros tem-se elevado todos os annos, attingindo a maxima em 1889; no de mercadorias foi o anno de 1897 o que deu maior tonelagem, 189.583 toneladas.

O movimento e productos do ultimo anno foi:

Passageiros 1. ^a	9.825
" 2. ^a	20.711
" 3. ^a	50.867
Total.....	81.403

Grande velocidade, toneladas....	405
Pequena velocidade.....	174.428

Productos de:

Passageiros.....	120.000.765
Grande velocidade.....	6.370.380
Pequena velocidade.....	465.269.323
Total.....	591.640.468
Fóra do trafego.....	21.657.565
Total geral.....	621.298.033
Imposto do selo.....	2.150.230

O rendimento kilometrico total do trafego foi réis 6:98.877, o que é muito lisongeiro para uma linha n'aquellas condições.

Temos d'esta linha mais os boletins de receitas n.^{os} 35 a 42, attingindo o dia 20 d'outubro ultimo:

As receitas este anno estão muito reduzidas, como acima dissémos, tendo sido n'aquellas semanas de:

26 de agosto	a	1 de setembro	3.125 ⁷ 119
2 » setembro	a	8 » »	4.390 ⁷ 470
9 » »	a	15 » »	3.406 ⁷ 149
16 » »	a	22 » »	3.728 ⁷ 440
23 » »	a	29 » »	10.255 ⁷ 025
30 » »	a	6 » outubro	4.517 ⁷ 995
7 » outubro	a	13 » »	3.272 ⁷ 430
14 » »	a	20 » »	3.586 ⁷ 360

A regular pela média d'estas receitas, o producto annual pouco excederá 240 contos ou menos de 40 por cento do anno anterior.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral de obras publicas e minas Repartição de obras publicas

(Conclusão do n.º 309)

Cadastro das estradas

Art. 10.º Os directores de obras publicas dos districtos farão organizar e remetterão á direcção geral das obras publicas e minas no principio de cada anno economico, e referida ao fim do anno anterior, uma carta na escala de $\frac{1}{250000}$, na qual serão representados:

a) Os caminhos de ferro construidos, em construcção, estudados, e por construir, em estudos, e ainda todos os decretados que estejam ainda por estudar.

As directrizes correspondentes a cada um d'estes estudos serão representadas por linhas diferentes, conforme foi adoptado no guia itinerario de 1884, devendo essas linhas ser traçadas a nankim para os caminhos de ferro de via larga, a amarello para os de via reduzida, e a violeta para os destinados exclusivamente ao serviço de estabelecimentos industriaes.

b) As estradas de 1.ª, 2.ª e 3.ª ordem, designadas pelos numeros que lhes pertencerem na respectiva classificação.

Na representação das estradas proceder-se-ha por fórma analogica indicada para os caminhos de ferro, empregando-se o carmin para as estradas de 1.ª ordem, o azul de Prussia para as de 2.ª ordem e o verde para as de 3.ª ordem.

§ 1.º Na carta serão tambem representadas as linhas divisorias dos concelhos bem como a situação das povoações de alguma importancia, e especialmente aquellas por cujos nomes se designem os pontos extremos, ou pontos intermedios obrigados, das estradas e caminhos de ferro.

§ 2.º Esta carta será acompanhada de um mappa escripto com a designação das estradas, sua classificação, numero de ordem, divisão em lanços ou troços delimitados pelos pontos notaveis por onde passem, extensão d'esses lanços ou troços, e indicação de estarem ou não estudadas, construidas ou em construcção, seguindo se em tudo o modelo A.

§ 3.º Neste mappa as estradas de 1.ª ordem e as de 2.ª serão descriptas em grupos separados, e as de 3.ª ordem por concelhos.

Art. 11.º Nas direcções de obras publicas será tambem organizada uma carta na escala de $\frac{1}{250000}$, representando as estradas construidas e a cargo do estado, que serão designadas pelo seu numero de ordem e pela inicial R ou D, conforme forem reaes ou districtaes, e a sua divisão em secções de conservação que serão indicadas por cores diferentes.

§ 1.º A mesma carta conterá um quadro com a indicação da extensão dos diversos lanços ou troços de estrada que compõem cada secção de conservação, da sua extensão total e do numero e extensão dos cantões que a secção comprehender.

§ 2.º Esta carta conterá a indicação da epoca a que se referir e será feita de novo, sempre que seja alterada a divisão das secções ou dos cantões.

§ 3.º Esta carta será sempre feita em duplicado, devendo um dos exemplares ser enviado á direcção geral das obras publicas e minas e o outro ficar na secretaria da direcção.

Art. 12.º Por cada secção de conservação será tambem organizada uma carta na escala de $\frac{1}{100000}$, representando os diferentes cantões por meio de cores distinctas e indicando a sua extensão rectificada.

§ 1.º Esta carta será acompanhada de um mappa escripto, organizado conforme o modelo B.

§ 2.º Carta e mappa serão feitos em duplicado, ficando um dos exemplares na secção, e sendo o outro enviado ao director.

Art. 13.º Organizar-se-ha tambem em cada districto um guia itinerario, no qual para cada estrada, se representarão a planta, o perfil longitudinal, os diversos perfis transversaes e os typos das obras de arte correntes e especiaes.

§ 1.º As plantas das estradas, que serão unicamente representadas pelas respectivas directrizes, serão desenhadas na escala de $\frac{1}{100000}$, e indicarão a accidência do terreno e os caminhos e povoações existentes n'uma faixa de 2 a 3 kilometros para cada um dos lados da directriz.

§ 2.º Os perfis longitudinaes, referidos ao nivel do mar, serão desenhados nas escalas de $\frac{1}{10000}$ para as distancias, e $\frac{1}{1000}$ para as alturas, conterão indicações ácerca da extensão dos alinhamentos, comprimentos dos traiteis e suas cotas extremas e declividades, e situação e designação d.s obras de arte.

§ 3.º Os perfis transversaes, desenhados na escala de $\frac{1}{200}$, serão levantadas nos pontos onde, por cada estrada, mais divirjam do typo normal.

§ 4.º As obras de arte correntes serão representadas por uma secção transversal e pelo desenho das testas, que serão feitos na escala de $\frac{1}{200}$.

§ 5.º As obras de arte especiaes serão representadas pelas respectivas plantas e alçados desenhados em escala apropriada.

A extensão d'este documento, e tendo dado d'elle a sua parte essencial, impede-nos de continuar a publicação dos restantes capitulos que se referem ao pessoal, policia das estradas, licença para obras junto d'ellas, disposições penaes e geraes.

Sua Magestade El-Rei ha por bem, confórmando-se com o parecer do conselho tecnico de obras publicas, approvar o projecto de ampliação do caes descoberto na estação de Estarreja, do caminho de ferro do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados pelas companhias para os effeitos devidos.

Paço, em 21 de novembro de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

A questão da Companhia Real

Registremos:

A companhia real tem, pelo seu contracto firmado em 14 de setembro de 1859, uma garantia expressa nos seguintes termos.

«Art.º 34. O governo não poderá conceder, durante o tempo d'esta concessão, linha alguma parallelá ás que fazem objecto do presente contracto, sem consentimento da empresa, excepto quando a distancia entre essa linha e esta fôr superior a 40 kilometros.»

Em vista d'este artigo, e pretendendo a companhia Carris construir uma linha ferrea parallelá á sua até Sacavem, projectando estendel-a até mais longe, tanto d'este lado como, muito mais, do lado occidental da cidade, linha disposta para ser utilizada no serviço de passageiros e traccionada mechanicamente, a companhia protestou legalmente e pediu embargo das obras.

Este protesto, feito em maio e confirmado em junho ultimo, só agora produziu os effeitos d'embargo que só veio a tornar-se effectivo na parte da linha em construcção áquem da estação de Santa Apolonia.

Já anteriormente o governo, pela sua parte, intimára a Companhia de traccão electrica para suspender os trabalhos que principiára na estrada do Dáfundo, além do municipio de Lisboa, n'uma estrada pertencente ao governo, mandando que a repuzesse no estado em que existia ao começar a obra, por não poder o contracto comprehender zonas situadas fóra de Lisboa, nem por qualquer outro modo a companhia carris de ferro ou a da traccão electrica ter sido devidamente auctorizada a occupar a estrada com as suas obras de assentamento de linhas, e muito menos, portanto, a exploral-as mais tarde.

O governo, porém, fundando-se em que não podem ser embargadas obras em terrenos municipaes, mandou levantar o embargo e as obras lá vão proseguindo em quanto prosegue tambem os seus tramites o processo de defesa dos direitos que a Companhia Real assistem para afastar um concorrente.

Co incidindo com aquelle embargo, a camara municipal, como procuradora ou defensora da Companhia Carris fez intimar a Real a suspender a passagem dos seus comboios no cruzamento da rua 24 de Julho, em Alcantara e na cintura de Lisboa em Entre-Campos, o que significava apenas a suspensão de todo o serviço entre a estação do Rocio e as linhas de leste e norte, isto é, que os comboios internacionaes teriam que passar a fazer serviço em Santa Apollonia.

O governo vendo tal attitude da camara municipal mandou-lhe communicar, por intermédio do sr. governador civil que ella não podia oppôr-se a essa passagem e devia evitar qualquer acto n'esse sentido.

Deve-se registar tambem que na sessão da vereação lisbonense de 22 do corrente, o presidente sr. conde do Restello declarou que se estivesse presente na sessão em que foi resolvido embargar aquellas passagens dos comboios e a da rua do Livramento, teria votado contra; mas logo depois o sr. conde deixou a presidencia, sendo n'ella substituido pelo sr. Correia Guedes que immediatamente admittiu uma proposta do sr. Alves do Rio, para que a camara represente ao governo a necessidade de, pela repartição d'obras publicas, ouvida a Fiscalisação dos caminhos de ferro, ser obrigada a companhia real a proceder á construcção do viaducto indispensavel a fim de se supprimirem as passagens de nivel das ruas do Livramento e 24 de Julho, conforme o contracto celebrado entre a Camara e a dita Companhia.»

Esta proposta foi logo approvada por unanimidade.

Não fazemos commentarios porque esses—no estylo que o caso merece, são feitos no artigo que hoje publicamos na secção editorial.

A catastrophe do Sud-Express

Antes de tudo uma rectificação que fazemos com o maior prazer.

O passageiro d'appellido Loewy, que perdeu a vida, entre outros, no desastre succedido entre Bayonna e Dax no medonho descarrilamento do comboio *sud-express* na manhã de 15 do corrente, não foi, felizmente, o nosso querido amigo sr. Alfredo Loewy, chefe superior dos serviços administrativos da Companhia de Cáceres e Oeste de Hespanha, como o telegrapho annunciou, a nós como a todos os jornaes de Lisboa, mas um allemão engenheiro electricista.

O engano proveiu certamente do nome do sr. Alfredo Loewy ser muito conhecido em Madrid, pela elevada posição que aquelle distincto engenheiro occupa, e de ser natural, pelas suas relações de serviço com a administração em Paris, achar-se em caminho d'aquella capital.

Pela nossa parte demos a noticia como a deram todos os collegas diarios, apenas com a differença de que a penna nos tremia de commoção ao escrevel-a, porque havia bem poucos dias que, em Madrid, estiveramos com aquelle cavalheiro, recebendo d'elle distincções e amabilidades que são peculiares ao seu character.

Mas a catastrophe não deixou de enluctar os caminhos de ferro, embora em personagens menos conhecidos nossos, porque n'ella perderam a vida o sr. Blanchardt, director da sociedade dos caminhos de ferro economicos da Belgica, e Kumps, administrador da mes-

ma companhia, dos tremvias electricos de Madrid, dos do Cairo, de Turim, e dos caminhos de ferro do Baixo Egypto.

Vimos tarde para descrever a catastrophe que já tem sido minuciosamente detalhada no jornalismo diario de todos os paizes.

Unicamente como registro ao facto diremos que n'aquelle dia, 15 de novembro, entre as estações de Saint Géours e Saubuse, o comboio *sud express*, que partira de Madrid para Paris na vespera ás 6,30 da tarde, descarrilou n'uma curva da linha, precepitando se por um aterro a machina, o tender e a carruagem restaurante, a qual ficou esmigalhada, morrendo 19 passageiros e ficando gravemente, ou mais ou menos feridos todos os restantes.

A causa do sinistro disse-se a principio ser a demasiada velocidade que levava o comboio, mais de 100 kilometros por hora, passando depois a ser attribuida a mau estado da linha constatado já anteriormente á passagem d'um outro comboio na vespera.

Um rigoroso inquerito foi ordenado pelo governo e pela companhia do Meio dia, cujas conclusões não podem ainda ser conhecidas.

Do relatorio de mr. Lax, o engenheiro encarregado do inquerito por parte do governo parece que se conclue que foi o fourgon que descarrilou primeiro por ser menos pesado que os vehiculos que o seguiam, avariando a linha, fazendo descarrilar a machina e o restaurante.

Os wagons camas que seguiam o restaurante deveram aos freios de vacuo o terem ficado sobre a linha e o mesmo succederia ao restaurante se este se desprendesse mais cedo do fourgon ou se, ao que nos parece, o machinista com um pouco mais de sangue frio houvesse aberto os freios a tempo.

A gravura que hoje publicamos extrahida d'uma photographia tirada no proprio dia do descarrilamento dá boa ideia da enormidade do desastre.

No primeiro plano veem-se as *boggies* do wagon-restaurante, bem afastadas da linha, e completamente separado d'ellas a armação de ferro do leito do wagon, absolutamente desprovido do solo, tecto e faces lateraes d'este que ficaram de lado para a direita da via e de que ainda se vê na gravura uma pequena parte. A machina está enterrada no talude. Quanto ao fourgon, pertencem-lhe alguns destroços que estão dispersos n'aquelle montão; desfez-se por completo.

As duas carruagens-camas ficaram de pé, apenas desconjunctadas.

NOTAS DE VIAGEM

IV

Mais tremvias electricos

Continuando a resenha dos tremvias electricos que vi em diversas cidades, tratarei de Florença onde o serviço de transporte em commum está dividido entre estes carros e os omnibus, que são uma especialidade da cidade.

Os tremvias electricos são utilizados para as grandes distancias, para a linha de circumvallação, para os pittorescos arredores; para o serviço central ficaram os omnibus de variados feitios que partem do Rocio de lá, isto é, da praça *della Signoria*, para varios pontos.

Os electricos sahem dos dois lados da *piazza del Duomo*, afastando se logo para a circumvallação.

Tambem ahi a municipalidade não consentiu que os fios atravessassem a praça afeiando-lhe o seu notavel

monumento, o que certamente causa grande transtorno á companhia dos tremvias que tem que manter dois serviços perfeitamente independentes, com duplo material portanto, e não podendo um comunicar com o outro.

Para os arredores, para Fiesole, jardim Boboli, Pistoja etc. fazem os tremvias excellente serviço.

Os carros são grandes, com uma só classe, fechados, elegantes; a linha bem construída. Já se vê que o systema de tracção é o de Thompson-Houston, fio aereo.

Dentro da cidade, nas linhas de penetração até a praça marcham com pouca velocidade; nos sitios mais afastados dão largas á força motriz, attingindo grande rapidez.

No caminho de S. Miniato a via é construída n'uma faixa annexa da estrada, não sei se proprio da companhia; o caso é que a circulação d'outros vehiculos é ahí prohibida.

Genova, cujo desenvolvimento em trabalhos de construcção de novas avenidas é extraordinario, tem tambem já um larguissimo serviço de tremvias electricos como poucas outras cidades.

Para o serviço interno da cidade conservam-se porém os omnibus, feitorio de Ripert. Porque, é bom dizel-o, só em Lisboa, graças ás complacencias da camara—quasi diremos á adoração desta—pela companhia, é que se applica a electricidade ao serviço perfeitamente urbano, por estreitas ruas, com apertadas curvas.

Em ruas como as nossas do quadrilatero da Baixa, Arsenal, Alfandega, Palma (!) e muito mais largas mesmo não se consente em parte alguma que se empregue a tracção electrica ou qualquer outra mechanica.

Muito mais largas são as vias Cairoli, Garibaldi e Carlo Felice, em Genova, e a camara não consentiu por ellas o carril nem os fios aereos. Por isso obrigou a companhia a construir um grande tunnel de 600 metros sob o Castelletto e varias ruas e praças para poder comunicar as suas linhas do lado do norte com a praça central da cidade.

D'essa praça partem todas as linhas, pelas ruas largas e rectas que d'ella se afastam para todos os pontos.

Como a cidade é toda construída em amphitheatro sobre a falda da collina, os tram-electricos teem um importante papel a exercer levando os passageiros da praça até pontos elevados 200 metros e mais do nivel d'aquella, e tal é a altura a que sobem que em certo ponto teem que servir-se d'um tunnel circular que lhes permite dar uma volta completa sobre a propria linha para se vencer a differença de nivel.

Dentro do tunnel de Castellaccio, como a passagem dos carros se faz nos dois sentidos e a via é unica, ha um só conductor piloto, que recebe o carro de um lado e o leva á outra extremidade.

Assim não se póde dar encontro (que seria fatalissimo), de dois carros; mas tambem não póde passar segundo vehiculo no mesmo sentido, tendo que esperar, fóra do tunnel, que venha carro em sentido inverso. Isto causa demoras que fazem com que os apressados preferam muitas vezes os omnibus, o que não preoccupa a municipalidade, porque ella não anda de rastos a servir a companhia dos tremvias como cá a nossa...

Os preços das carreiras são—como em toda a parte—desde 10 centimos, o que equivale ao nosso vintem, sendo apenas 15, 20 ou 25 centimos para distancias maiores que attingem 8 kilometros.

Ha uma só classe.

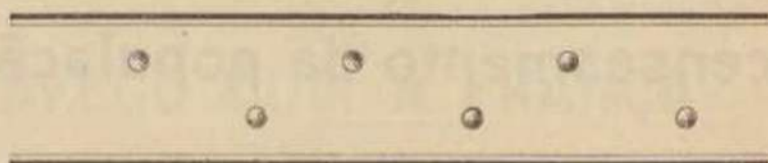
Sahindo de Genova e depois de atravessar varias cidades nas quaes se vêem, mesmo do comboio, circular os tram-electricos, como Savona, S. Remo, Menton, etc. falarei apenas do que praticamente vi:—os de Monaco.

Originaes tremvias estes, que fazem o serviço entre Monaco e Monte Carlo, o famigerado centro batoteiro da Europa, na deliciosa margem do Mediterraneo.

O andamento d'estes carros produz um ruido especial, um arrastar pela calçada como de pessoa em chinillos.

Olha-se para elles e não se lhes vê *trolley* nem na estrada a communicação para a tracção subterranea.

E' que a potencia electrica é lhes transmittida por um systema que ainda não vi em uso em qualquer outra parte: a communicação por meio de botões, á flôr do solo no interior da via, na disposição seguinte:



Sobre estes botões arrastam-se simultaneamente duas sapatas que os carros teem entre os dois jogos de rodas, pelas quaes transmite a força ao motor.

Mas esses contactos produzem numerosas faiscas electricas que mesmo de dia se veem, e de noite fazem um effeito deslumbrante e por vezes aterrador, illuminando em grandes relampagos toda a estrada e ainda a grandes distancias.

Os vehiculos são divididos, a meio, em 1.^a e 2.^a classe, sendo aquellapor preço duplo d'esta, 20 centimos de Monaco a Monte Carlo, ou ao alto da cidade.

Já se vê que o publico em geral só toma a 2.^a classe; a 1.^a só é utilizada quando aquella está completa e ha pressa, ou pelos abastados viciosos quando vão para a jogatina.

Os tremvias de Nice são como os outros, não offerendo typo especial nem nos vehiculos nem na construcção da linha.

Esta serve, como nas outras cidades, uma grande extensão.

A força motriz é-lhe fornecida pelas quedas da ribeira Vesuvio, a mais de 25 kilometros de distancia de Nice.

Percorrem sómente largas avenidas em que teem paragem nos pontos principaes. Todavia afrouxam a velocidade sempre que é pedido, para entrada de senhoras, especialmente quando chove.

Os preços são segundo a distancia, começando em 10 centimos.

Cannes tem igualmente tram-electricos para o serviço dos seus lindos arredores.

Os vehiculos são divididos em tres compartimentos, um central, fechado, e duas grandes plataformas tambem envidraçadas dos lados e da frente onde se agglomera toda a gente, porque no compartimento do centro se paga mais caro e é menos agradável ir. Param em toda a parte dentro da cidade e em pontos certos nas estradas mais afastadas.

Fazem um ruido enorme pela má construcção dos carros e da linha.

Tambem tem os seus carros electricos, sujos como tudo, em geral, na cidade, feios, e que servem de rebocador a outro carro aberto em plateia como os nossos.

A Marselha viu o systema Thompson dar uma grande vida, porque facultou a translação rapida n'aquella grande cidade, em rampas que a tracção animal só com difficuldade vencia.

A extensão das linhas é enorme, o serviço frequentissimo e bem feito.

Só percorrem ruas vastas, ficando para as estreitas e tortuosas os Riperts que vivem muito bem em competencia com os *trams*.

O que sobretudo é especial em Marselha é a bella construcção da linha e dos carros, o que faz que estes deslisem com uma suavidade que não produz o menor ruido nem solavancos.

Para se esperar a passagem d'um carro é preciso estar-se vendo a linha. quem o não fizer não o ouve passar, tal é o silencio da sua marcha.

Deixo de me occupar, por falta já de espaço, dos tremvias de Barcelona e Madrid que não teem especialidade, entre tantos, senão por serem aquelles dos mais elegantes e estes dos mais feios. Que m'o perdõe a *villa-coronada*.

Recenseamento da população

Do sr. conselheiro director geral d'Estadística recebemos uma circular reclamando a cooperação da imprensa no sentido de esclarecer e formar a opinião publica ácerca da utilidade do recenseamento geral da população a que se deve proceder no dia 1 de dezembro proximo.

No pouco que a nossa voz valerá estamos promptos a pô-la ao serviço de tão util causa, não só declarando que consideramos do mais alto alcance aquelle trabalho que é a base das mais importantes estatísticas do paiz, como contrapondo, aos prejuizos com que o publico, por falsa comprehensão dos seus deveres e do fim a que se destinam os esclarecimentos que lhe são pedidos, a affirmação conforme bem claro se diz nas instrucções, de que essas relações *não teem por destino servirem para qualquer fiscalisação ou imposição de contribuições*.

São pura e simplesmente para se formar o recenseamento geral da população do paiz como, por accordo internacional, se pratica em todos os paizes de dez em dez, e de cinco em cinco annos em alguns.

Devem, pois, ser preenchidos os respectivos impressos com a mais rigorosa verdade e só com a verdade.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Catalogo de livros de sciencias.—A grande livraria J. B. Baillière, de Paris, acaba de publicar um grande catalogo das suas numerosas edições sobre medicina, historia natural, agricultura, arte, veterinaria, physica, chimica e industria em que se encontra a indicação de não menos de 5 000 volumes, com a reproducção dos seus indices e todos os pormenores necessarios para a escolha de qualquer d'estas obras.

Este profuso catalogo será enviado gratis a qualquer dos nossos assignantes que o peçam directamente áquella livraria, rue Hautefeuille, 19, Paris, por meio de bilhete postal de resposta paga, indicando no pedido que o fazem em virtude d'esta noticia do nosso jornal.

Guia Commercial e Industrial —Acaba de sahir este interessante livrinho editado pelos srs. Moraes & Simões, contendo tudo o que diz respeito a um bom almanach e grande variedade de formulas d'uso quotidiano e de tabellas (algumas das quaes desconhecidas em livros portuguezes) muito necessarias ao commercio, industrias e ao publico em geral.

O seu preço é de 120 réis. e encontra-se á venda em todas as livrarias, tabacaria Monaco e outras e mais logares do costume.

Os pedidos para revender devem ser feitos a Moraes & Simões, rua da Prata, 178, 2.º—Lisboa.

Agradecemos os exemplares com que fomos brindados.

As marcas regionaes e as indicações de falsa procedencia na agricultura. — Não nos inspiramos na amizade pessoal para dizer que foi notabilissima a conferencia sob este titulo feita pelo nosso redactor, o sr. Oliveira Simões, na Associação d'Agricultura e agora publicada em folheto que acabamos de receber.

A competencia do sr. Oliveira Simões, nos assumptos que se relacionam com os meios pelos quaes os nossos governos teem — não diremos garantido mas — tentado garantir a propriedade industrial, pelo registro da fabrica, do titulo, da simples marca ou da completa invenção, colloca-o em primeiro plano sempre que se trate de objecto d'esta especialidade que tanto interessa á nossa industria manufactureira como á nossa agricultura, a primeira industria do paiz.

Assim o orador explanou bem, proficientemente, claramente a sua these, justificando a com eloquentes argumentos para concluir que o agricultor deve não só garantir o seu producto pela marca official, como aproveitar a faculdade que a lei lhe dá de constituir syndicatos regionaes para unificação dos typos de producção e de fazer, pelo registro nacional e internacional e a apposição do carimbo official (vantagem que nem tem sido aproveitada nem comprehendida no seu grande alcance) respeitar essas marcas perante os falsificadores nacionaes ou estrangeiros, onde quer que se apresentem.

A CAMARA MUNICIPAL

Com este titulo foi publicada em folheto uma «Carta a Sua Magestade» dirigida pelo sr. Ignacio Dias da Silva, o activo e intelligente vereador auctor da proposta para a realisacão da festa de Lisboa e de outras tão mal succedidas como aquella, graças á opposição systematica dos elementos preponderantes n'aquella camara contra tudo que póde ser util á cidade.

O auctor explica e justifica os motivos por que se afastou d'aquella camara, como o fizeram os srs. Alberto Pimentel, Manoel José Monteiro, Patrocínio Marques, Oliveira Soares, Julio Monteiro, e ultimamente o sr. Petra Vianna, todos os que não querem ser conniventes em actos que á sua dignidade repugnam e o sr. Dias da Silva verbera em phrase energica no seu folheto.

Lendo este, pasma-se de que a capital descesse tanto no seu nivel intellectual que tenha como representantes individuos que escrevem *emconveneente* e outras asneiras de igual jaez; mas ha-de permittir-nos o espirituoso critico que lhe digamos que o seu folheto nos pareceu demasiado pallido para a importancia do assumpto e que muito acima dos escandalos que s. ex.^a nota e prova, e que, já por si, são mais que bastantes para determinar uma acção energica do poder superior, ha boatos que correm insistentes e a que os factos cada dia dão mais volume, que são muito mais caracteristicos d'esta vereação que pelo seu desleixo, incuria e ineptia é uma vergonha da cidade.

O sr. Dias da Silva promette, no seu folheto, publicar em grosso volume a autopsia da camara de Lisboa.

Mas grossos volumes de documentos levam tempo a colligir e a imprimir, e todos nós sabemos como o tempo gasta rapidamente as novidades.

Do que Lisboa precisa, o que reclama, o que aqui pedimos é rigorosa e immediata syndicancia por elementos extranhos á camara, sendo esta dissolvida e ouvidos todos os individuos e corporações que a esse inquerito podem dar luz.

Assim, como está, é que não póde, não deve, continuar.

Como exemplo do que a camara representa actualmente para a cidade, basta ver o que se passa nos sitios onde a companhia Carris está reconstruindo a sua linha, se não fosse já bastante o abandono a immundicie em que estão todas as ruas, mal calçadas, sujas, peiores que as da mais pobre aldeia.

Tendo a companhia que proceder á substituição da linha, a mais rudimentar noção de criterio aconselhava a que esses trabalhos só se fizessem por pequenos troços de 100 metros, o maximo, e trabalhando-se dia e noite e activamente, para que o transito publico não fosse prejudicado.

Mas não se fez assim. Graças á inexplicavel subserviencia da camara para com a poderosa companhia, esta fez abrir a calçada em toda a extensão de dois kilometros, e ainda para mais, obstruir o restante com pedras, terra, travessas, carris, tudo que tirou da linha e quanto n'ella tem que pôr de novo.

Isto, note-se, n'um percurso em que o transito de trens, carros de transporte de pessoas e cousas é o mais intenso, havendo uma estação principal de caminhos de ferro por onde diariamente sahem e onde chegam centenaes de passageiros e de toneladas de mercadorias.

E se, ao menos, o trabalho se fizesse com rapidez, sem descanso, havendo dois partidos de trabalhadores, um de dia, outro de noite, ainda o transtorno não seria tanto; mas não se faz assim; as obras perpetuam-se porque só se trabalha de sol a sol, com pouca gente e fraca actividade, do que resulta que, onde a rua foi aberta ha um mez, ainda a linha não está reconstruida.

E note-se que o recalçamento nem, por moroso, vae sendo bem feito, porque, novo como está, já apresenta covas e rupturas como velha calçada sertaneja.

Entretanto a companhia Carris vae fazendo serviço com carros volantes velhos, sujos, desabrigados, a desconjunctarem-se — e a sua protectora camara tudo lhe consente.

Em toda a parte onde se tem procedido a uma reconstrucção de calçada, as camaras teem providenciado para que o transito publico não seja prejudicado. Em Lisboa o abandono chegou ao apogeu; e quem tem que transitar entre o Terreiro do Paço e a Fundação tem uma boa hora de solavancos que lhe desconjunctam os ossos, e chega ao seu destino coberto de lama.

A camara sente os seus dias contados e abandona por completo a cidade aos caprichos da sua amiga companhia Carris. Ao governo compete e cumpre por forma energica demonstrar-lhe que ella não sabe cumprir os seus deveres e que portanto deve ceder as cadeiras que está usurpando a quem saiba e possa constituir um municipio digno da capital do paiz.

Legislação ferro-viaria

O ministro das obras publicas da Republica franceza publicou um decreto fixando as importancias das despesas accessorias nos caminhos de ferro de interesse geral.

Este decreto foi elaborado depois da consulta do director dos caminhos de ferro, tendo em attenção as propostas das companhias e os resultados dos inqueritos a que se procedeu e as informações da fiscalisação.

As despesas accessorias são:

de registo,

de manutenção (carga e descarga),

de pesagem,
de contagem,
de armazenagem,
de deposito de bagagens,
de aluguer de guindastes,
de transmissão e trasbordos,
de fornecimento, carga e descarga de wagons.

Refere-se a bagagens, mercadorias, leite, generos alimenticios, dinheiro ou valores, objectos d'arte, cães, material circulante e fornecimento de wagons.

O decreto tem a data de 27 de outubro ultimo.

TRAFEGO COM A FRANÇA

Démos como annexo do nosso n.º 307 duas tarifas destinadas a este trafego, então queremos deixar de consignar hoje aqui a importancia d'estas combinações para todos que commerciam com aquelle paiz.

Desde que se produziu o levantamento dos cambios entre a Peninsula e os mercados europeus que haviam sido supprimidas as tarifas que até então existiam para expedições directas entre Portugal e a França e o transtorno que isso causava, ao commercio e a todos, mesmo particulares que precisavam de realizar qualquer transporte de ou para aquelle paiz era enorme.

Como mandar vir de Paris ou enviar para alli qualquer remessa, sem saber que tarifa lhe será applicada, que tempo demorará em transito e na sua passagem pelas alfandegas, quanto custarão estas operações de fronteira e quantas difficuldades haverá a vencer!

Tornava-se mister utilizar intermediarios para se conseguir isso que entre todos os outros paizes se realiza com a maior facilidade — effectuar um transporte internacional.

Estes intermediarios são agora completamente inuteis e só pódem ser prejudiciaes mesmo.

O expedidor póde e deve ir directamente á estação fazer a sua expedição directa, citando a tarifa P. H. F. 3 quando queira a grande velocidade, ou P. H. F. 4 quando queira a pequena, e a sua mercadoria seguirá a destino sem necessidade de mais nada.

Praticamente, para poder melhor informar sobre as vantagens das novas tarifas, fizemos um transporte por pequena velocidade que nos chegou aqui em dez dias, e outro por grande que em cinco dias estava em nosso poder.

Como se vê, é um bello serviço este.

NOTAS VARIAS

Alto forno. — A industria siderurgica vae-se desenvolvendo em Hespanha. Está em laboração em Malaga um alto forno que produz 80 toneladas de guza por hora e que deve dar 175 toneladas quando funcione a nova machina insufflante.

Este forno tem 24^m,5 de altura, o diametro maximo de 6^m,0, 4 turbinas, um guindaste a vapor para a manobra das tampas de carga e um ascensor ou eleva cargas.

Está-se construindo alli tambem um forno Martin Siemens para aço, que dará 25 toneladas.

O minerio é a hematite de Carariche e o combustivel o coke do carvão de Belmez.

Desgaste dos carris. — Segundo uma memoria apresentada á Associação dos engenheiros civis de Londres pelo engenheiro Thomas Andreros, um carril

dentro de um tunnel tem um desgaste tres vezes superior ao que soffre ao ar livre.

Por isso o tempo do serviço dos carris nos subterraneos deve de ser tres vezes menor.

N'um tunnel uma extensão de carris em 1 kim. deu um desgaste de 15 mm. e uma diminuição de peso de 1,38 kilog. por metro corrente.

Exposição de Paris. — A que foi util? O municipio ganhou 8 milhões e 286.000 francos nos impostos de consumo e dois palacios que custaram 10 milhões.

E' curioso notar que no augmento relativo dos impostos foram as bebidas alcoolicas que deram o maior contingente, 5 413.000 francos.

Telegraphia em França. — Segundo uma estatistica recente ha actualmente uma estação telegraphica em França para cada 3 001 habitantes. Em 1889 a proporção era de 1 para 3.910.

A receita média por estação attingiu 3639 francos em 1889.

O numero total de telegrammas foi de 198.968.070.

Aço nickel — Vae passando este metal dos canhões e couraças para applicações mais pacificas.

Começa a entrar nas linhas ferreas sob a fórmula de carris, e certamente se applicará mais tarde nas vigas das pontes e viaductos metallicos.

Na America do Norte a Pennsylvania Railroad Company mandou fabricar carris com este metal e assentou-os na via esquerda d'uma famosa curva que ha perto de *Altoona*.

Pesam 49,5 kig. por metro corrente.

São muito rigidos e difficeis de perfurar e encurvar.

A volta da terra em 33 dias. — Concluido o transiberico, pôde effectuar-se a volta completa em torno do nosso planeta no praso de 33 dias que se contam assim no ministerio de vias de comunicação da Russia:

- Dez dias de S. Petersburgo a Vladivostok;
- Dez dias de Vladivostok a S. Francisco;
- Quatro dias e meio de S. Francisco a Nova York;
- Sete dias de Nova York a Bremen.
- Dia e meio de Bremen a S. Petersburgo;

TRACÇÃO ELECTRICA

Suissa

Considera-se como cousa resolvida a construcção proxima d'uma linha ferrea de cremalheira de *Griaç* na proximidade do rio Arve, á agulha de *Goutér* no Monte Branco.

Passa em tunnel sob a geleira de Taconnaz.

A estação terminus de Rouges fica proxima do observatorio.

A linha mede 11.330 m.

Italia

Foi apresentado o projecto de uma nova linha de tracção electrica, dupla via, em leito proprio, de *Napoles* a *Roma* por *Cancello-Arnove*, *Mondragone*, *Minturno*, *Garigliano* e *Fosmia Fondi*. Tem 315 kim.

Ha pequenas inclinações e grandes alinhamentos rectos. O de *Terracina* a *Cisterna* ao lado da *via Appia* mede 48 kim.

Espera-se que o trajecto venha fazer-se em 3 horas apenas.

Foi approvedo o projecto d'uma linha entre *Camarino* e *Castelraimondo*.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de Novembro de 1900

Andam em mares muito revoltos as doze propostas do senhor ministro da fazenda. Ora se somem entre vagalhões de esquecimento que elevam nas suas corôas, um pouco, as cotações dos bancos que se dizem attingidos, ora surgem a lume das discussões periodicas dos jornaes e dos conselhos de ministros.

A seu respeito o *Dia* publicou quarta feira um artigo sensacional que fez pensar muita gente, dizendo que

«... só nas duas reuniões ds conselho de ministros que se realisaram na semana passada, sendo a ultima na quinta feira, é que cada uma das «doze» propostas de fazenda foi apreciada e discutida larga e detidamente. Começou a discussão, ao que se diz, pelas propostas menos capitaes e que não faziam reear divergencias, e acabou, na quinta feira, pela dos tabacos e do chamado banco do Estado. Esta foi a ultima considerada, por parecer a mais perigosa para a paz geral.

«Da troca de idéas que então houve, das deliberações que foram tomadas, não consta que resultasse necessidade immediata de qualquer acto politico. Parece que das «doze» propostas, «onze» foram acceitas, apenas com modificações que o seu auctor promptamente acceitou por não lhes prejudicarem os intuitos essenciaes, e n'essas estão incluidas a suppressão do real d'agua e da contribuição de renda de casas, bem como a da nova contribuição de registo e a da Companhia das Lezirias: Houve porem uma tuma só,—a do banco,—acerca da qual consta que não puderam conciliar-se as opiniões, enibora não se perdesse a esperança de encontrar uma fórmula conciliatoria; e tal é, ou tal supponmos ser, o unico motivo possivel de crise no seio do gabinete.»

Pela sua parte, *O Seculo*, que tambem se diz no segredo dos deuses, veio corrigir a phrase declarando que o que até agora estava decidido sobre as onze propostas é que poderão vir a ser acceitas.

Ora se a situação é que o projecto consta de doze medidas perfeitamente concatenadas entre si, das quaes onze poderão vir a ser acceitas e uma poderá vir a não o ser, parece-nos muito melhor apraveitar o tempo e o espaço em coisa mais util ou menos incerta.

Parece que o sr. ministro tambem está da nossa opinião...

As cotações mantiveram-se firmes e se na anterior semana houve menos animação na bolsa; deve-se isto á proximidade das eleições que preoccuparam alguns espiritos influentes.

Amanhã deve-se realizar novo concurso na Junta, para compra de 25000 libras.

Segundo communicação do ministerio da fazenda, recebida hontem na Junta de Credito Publico, o rendimento dos direitos de importação (tabacos e cereaes exceptuados) e de exportação (fixos e «ad valorem») cobrado nas alfandegas do continente e ilhas adjacentes no mez de outubro ultimo foi de 1.230:779.7103 réis, que, junto á importancia arrecadada nos mezes anteriores do presente anno economico, perfaz réis 4 255:289.7876.

Os cambios tem melhorado um pouco, com o que já lucrou o thesouro, no ultimo concurso que fez.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 1/2	38 3/8	Desconto no Banco	
» cheque ..	37 15/16	37 7/8	de Portugal.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	750	751	No mercado.....	6 0/0
» cheque. ...	754	757	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	302	304	res.....	234
» cheque. ...	306	307	Cambio do Brazil.	9 15/16
Francfort 90 d/v..	302 1/2	304 1/2	Premio da libra...	1.7800
» cheque. ...	306 1/2	307 1/2	a	
Madrid cheque ...	930	950	1.7830	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

NOVEMBRO

BOLSAS	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa: Inscriptões de assent.	37,35	37,35	37,30	39,05	37,18	37,22	36,15	37,30	36,20	36,20	37,25	37,30	37,30
» coupon	36,25	37,18	37,20	36,15	36,15	-	37,20	36,15	37,20	37,20	-	-	37,30
Obrig. 4 0/0 1888	18.500	18.500	18.500	18.550	18.550	18.600	18.600	18.600	18.600	-	18.550	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	44.000	44.000	44.000	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	44.000	-	-	-	-	-	-	44.000	-	44.000	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	52.300	-	51.900	-	-	-	-	52.000	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int.	51.400	51.500	51.500	51.500	51.500	-	51.400	-	51.500	-	51.500	-	51.500
» 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	139.500	-	139.000	139.000	139.000	139.600	140.000	-	140.200	-	140.300	140.300	-
» Commercial	-	-	-	125.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117.500	-
» Lisboa & Açores	-	-	-	118.000	-	-	-	-	-	118.000	118.000	-	-
» Tabacos coupon	128.500	-	-	128.500	-	-	-	-	128.500	-	-	128.000	-
» Comp.ª Real	-	-	-	17.500	-	-	17.500	-	-	-	-	17.300	17.300
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	-	-	-	94.500	-	-	94.700	94.700	94.650	-	-
» 5 0/0	91.500	91.500	91.500	91.400	91.200	91.100	-	91.400	91.650	-	-	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	77.500	77.000	-	-	-	-	77.300	-	77.100	77.000	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	-	-	-	-	-	21.850	-	21.900	-	-	21.850	21.850	21.850
» C.ª Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	80.000	80.000	80.000	79.400	78.500	78.200	-	-	-	-	-	78.000	78.500
Paris: 3 0/0 portuguez	24,50	24,25	24,15	24,30	24,30	24,40	24,15	24,15	24,10	24,15	24,10	24,10	-
Accções Comp.ª Real	69	69	69,50	-	-	69,50	-	-	70	69	-	-	-
» Madrid Caceres	-	31	31,50	-	-	37,50	-	35,50	35	35,50	36,75	37	-
» Norte de Hespanha	177	177,50	180	179	183	185	181,50	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza	261	261	262	262,50	267	272	268	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	284	285	283	287,50	292	292	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	304	-	304	304	304	304	304	304	304,50	-	-	312	-
» 2.º grau	86,50	86	85,25	86	86,25	86,50	86,25	86,50	86	86	86	87	-
» C.ª Beira Alta	78	75,50	-	74,50	-	75	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	81,50	-	80	82	-	81	84,75	-	-	-	83,75	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	298	298	298	297	297,50	299	295	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez	24,50	24,37	24,25	24,12	24,18	24,25	24,12	24,12	24	24	24,12	24,12	-
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	-
Amsterdã: Atravez Africa	63,50	63,50	62,25	61,25	61,25	61,25	59,12	60	60	60	60	60	-
Bruxellas: Atravez Africa	65	65	65	65	65	61,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1900		1899		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom.	Totaes	1900	1899	1900	1899		
		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis		
COMPANHIA REAL	Antiga rêde e nova não garantida	5 11 Nov 693	80.990.000	116.868	693	77.404.604	111.694	3.557.409.000	3.388.125.432	169.283.568	-
		12 18 »	84.155.000	121.436	»	77.404.604	111.694	3.641.564.000	3.465.530.036	176.033.964	-
		5 11 Nov 380	9.872.000	25.978	380	9.769.396	25.708	454.302.000	433.452.568	20.849.432	-
		12 18 »	9.697.000	25.518	»	9.769.396	25.708	463.999.000	443.221.964	20.777.036	-
Sul e Sueste		8 14 Out 488	23.698.650	48.562	475	28.817.035	60.667	781.120.578	758.016.692	23.103.886	-
		15 21 »	23.133.470	47.404	»	18.678.380	39.322	804.254.048	776.695.072	27.558.976	-
Minho e Douro		22 28 »	20.222.155	41.438	»	19.002.300	40.004	824.476.203	795.697.372	28.778.831	-
		6 12 Ag. 353	26.085.310	73.896	353	26.563.770	75.251	717.834.298	684.162.888	33.671.410	-
Beira Alta		13 19 »	28.374.151	80.380	»	23.932.471	67.797	746.208.449	708.095.359	38.112.990	-
		20 26 »	29.848.037	84.555	»	21.059.121	59.657	776.056.486	729.154.480	46.902.006	-
Nacional—Mirandella e Vizeu		8 14 Out 253	8.743.211	34.558	253	8.035.346	31.772	295.276.865	262.873.008	32.403.857	-
		15 21 »	8.745.512	34.567	»	7.035.061	27.806	304.022.377	269.908.069	34.114.308	-
Guimarães		22 28 »	7.755.013	30.652	»	7.747.669	30.623	311.777.390	277.655.738	34.121.652	-
		8 14 » 105	1.960.843	18.674	105	1.740.808	16.579	67.663.637	62.195.674	5.467.963	-
Porto á P. e Famalicão		15 21 »	2.051.902	19.541	»	1.719.175	16.373	69.715.539	63.914.849	5.800.690	-
		22 28 »	1.653.895	16.751	»	1.529.614	14.567	71.369.434	65.444.463	5.924.971	-
Norte de Hespanha		22 28 » 34	2.063.619	60.694	34	1.676.340	49.304	81.401.511	76.046.813	5.354.698	-
		29 4 Nov »	1.974.515	58.073	»	1.415.457	41.631	83.376.026	77.462.270	5.913.756	-
Madrid—Zaragoza—Alicante		1 15 Out 64	6.588.574	102.946	64	6.156.579	96.196	95.148.268	77.927.908	17.220.360	-
		28 3 Nov 3656 Ps.	2.273.451	621	3656 Ps.	2.187.880	598	86.756.707	85.178.948	1.577.759	-
Madrid—Caceres		4 10 »	2.390.138	653	»	2.276.133	622	89.146.845	87.455.082	1.691.763	-
		29 4 Nov 3650	1.992.933	518	3650	1.859.680	509	77.625.821	75.512.039	2.113.782	-
Zafra a Huelva		5 11 »	2.036.322	557	»	1.788.613	490	79.662.143	77.300.652	2.361.490	-
		22 28 Out 1067	329.824	309	1067	377.050	353	16.354.323	15.559.980	794.338	-
Madrid—Caceres		29 4 Nov 429	74.084	172	429	62.168	144	3.332.952	3.153.378	179.574	-
		5 11 »	80.075	186	»	66.543	155	3.413.028	3.219.921	193.107	-
Zafra a Huelva		12 18 »	79.296	440	»	73.610	171	3.492.324	3.293.531	198.793	-
		5 11 » 180	36.668	203	180	31.034	172	1.541.912	1.426.237	115.675	-
	12 18 »	32.339	179	»	33.920	188	1.574.251	1.660.157	114.094	-	

LIÑHAS PORTUGUEZAS

Apeadeiro importante.—No recinto da estação do Barreiro, kilometro 1, no cruzamento da estrada de S. Francisco, está-se concluindo a construcção d'um apeadeiro, que deverá ser aberto á exploração nos primeiros dias de dezembro.

Logo que isto succeda, todos os comboios terão alli um minuto de paragem, para deixarem ou receberem passageiros.

Os residentes no Barreiro, Azeitão ou logares proximos, que sigam para Lisboa em vapores que não estejam em correspondencia com comboios, terão sempre, minutos antes da partida dos vapores, um *tramway*, que os conduzirá á *gare* do Barreiro (ponte de embarque). O mesmo succederá aos passageiros que forem de Lisboa, que, ao chegar ao Barreiro, serão conduzidos ao apeadeiro.

Assim se evita que o publico circule a pé pelas linhas da estação o que não poucos desastres tem originado.

Loanda a Ambaca.—Por portaria provincial foi auctorizada a companhia dos caminhos de ferro de Ambaca a supprimir a estação do Calunguambo, no kilometro 180. Esta estação perdeu inteiramente a sua importancia. A casa unica de negocio que ultimamente existia fechou. Nos primeiros sete mezes do corrente anno aquella estação rendeu 176.750 réis, havendo dias consecutivos em que o rendimento foi nullo. O insignificante trafego que por alli se dirigia pôde fazer-se pela estação de Zenza de Itombe, que dista de Calunguambo apenas 10 kilometros.

Os comboios terão, porém, uma pequena paragem em Calunguambo para o movimento de passageiros.

LIÑHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Pela *Real orden* de 29 de setembro foi determinado ás companhias ferro viarias a adopção e installação de aparelhos de alarme na linha do serviço geral e nos comboios expressos ascendentes ou descendentes.

Entre *Madrid e Irun e Valencia e Tarragona* da rede del Norte; entre *Madrid e Barcelona e Madrid e Sevilla* da rede *Madrid, Zaragoza e Alicante*; e entre *Sevilla e Cadiz*; as installações devem estar feitas até o dia 1.º de janeiro, proseguindo-se depois em intervallos fixados com o limite maximo de 2 mezes as necessarias nos restantes comboios expressos e correios das respectivas redes.

As companhias de *Madrid a Caceres* e a *Portugal, Medina a Salamanca, Salamanca á fronteira, Lorca a Baza*, ramal de *Aguilas, Alcantarilla a Lorca, Zafra a Huelva, Bobadilla a Algeciras, Linares a Almeria, Orense a Vigo e Medina del Campo a Zamora* e de *la Robla á Valmaseda*, procederão a analogas installações, de modo a estarem completas em datas que vão de 1 de maio de 1901 a 1 de julho do mesmo anno.

As companhias de *Langreo a Gijon, Santander a Cabezon de la Sal, Zaragoza a Cariñena, Cascagente a Denia, Gerona, Olot, Manresa Berga, Tudela a Tarazona, e Madrid a Villa del Prado*, devem ter estabelecida em 1 de janeiro a intercommunicação por meio de campainhas electricas.

Julga-se em Orense que uma companhia belga irá interessar-se na construcção da via ferrea de *Orense a Portugal por Ginzo e Verin*.

Foi inaugurada a secção da linha ferrea *Central de Aragon*, entre *Barracas e el Puerto*.

Estão adeantados os trabalhos na linha de *Moreda a Granada*. Julha-se que em Março poderão explorar-se já uns 38 kilometros.

França

A camara dos deputados em sessão de 16 de novembro votou por 385 votos contra 5 a seguinte moção:

«A camara, deplorando a catastrophe de Choisy-le-Roi, confia no governo para exigir das companhias um pessoal sufficiente e, em geral, todas as medidas necessarias á segurança dos passageiros, e para empregar com rigor todas as armas que lhe conferem os textos existentes contra a alta administração das companhias.

«Renovando o seu voto de 15 de janeiro, convida o sr. ministro das obras publicas a collocar a companhia de Orleans em condições de executar immediatamente o desdobraimento das vias entre Paris e Bretigny cujos trabalhos devem estar promptos em 15 de julho de 1902 e de proseguir activamente o estudo votado pela camara na mesma sessão de janeiro de 1900 para o desdobraimento das vias entre Bretigny e Etampes.»

*

A companhia de *l'Ouest* propõe-se continuar até os *Invalidos* os seus comboios de *Paris-Saint Lazare* que actualmente terminam no *Champ de Mars*. No trajecto haverá uma demora de 4 minutos na estação de *Champ de Mars* para se atrelar outra locomotora, visto que a passagem nos tunneis demanda machinas fumivoras.

Grã Bretanha

Segundo o recente relatório do *Board of Trade*, as linhas inglesas mediam, em 31 de dezembro de 1899, 21.700 milhas ou mais

41 do que no anno anterior.

O capital empregado era de 1.152.317.501 libras sterlinas.

As receitas foram em:

Passageiros	43,7 milhões de libras
Mercadorias	52,1 " "
Diversas	5,8 " "

Ou mais 5 milhões do que no anno de 1898.

Os passageiros deram:

1.ª classe	3.370.432 libras
2.ª "	2.809.079 " "
3.ª "	27.271.457 " "
Assignaturas	3.331.804 " "
Bagagens	6.951.627 " "

Nas mercadorias:

Os minerios e carvões deram ...	21.834.477 libras
Mercadorias ordinarias	28.861.220 " "
Gado	1.421.297 " "

Italia

Em 31 de dezembro de 1898 as redes italianas, segundo uma estatística recentemente publicada pelo «*Ispettorato generale delle Strade Ferrate Italiane*», mediam a extensão kilometrica de 15.802.312.

Isto dá 4.990^m por 10.000 habitantes e 0,55^m por kilometro quadrado de superficie.

Custaram 5.146.929.755 liras. Havia 2.966 locomotoras, 8.578 carruagens e 51.711 wagons.

O percurso dos comboios foi de 69.620.176 kilometros. Renderam 283.849.134 liras. Transportaram 55.495.613 passageiros.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

Recursos effectivos da Companhia e sua applicação durante o anno ds 1899

(Continuação)

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1899:

Segundo os relatorios anteriores:

Em 1895 ..	14.960 ^{m2}	a 3.000 réis por m ² ..	44.880.000
" 1896...	450 ^{m2}	a 2.222,22 " " ..	1.000.000
" 1897...	3.491 ^{m2} ,25	a 6.000 " " ..	20.947.500
" 1898 ..	2.416 ^{m2} ,57	a 6.000 " " ..	14.499.420
	223 ^{m2} ,18	por réis.....	300.580
" 1899...	1.089 ^{m2} ,91	a 6.000 réis por m ² ...	6.539.460
	22.631 ^{m2} ,01		88.166.960

E ainda			
em 1899..	2.250 ^{m2}	a 7.000 réis por m ² ...	15.750.000
Total..	24.881 ^{m2} ,01		103.916.960

Por estas vendas recebemos, em 1896, 40 obrigações de 4% (série unica no valor de..... 1:000.000
 Comprámos, para serem amortisadas, 200 obrigações privilegiadas do 1.º grau por..... 18:918.193
 E comprámos mais duas obrigações 4% antigas por..... 98.660
 20:016.853

De modo que, em 31 de dezembro de 1899, só havia para applicar á compra de obrigações de 4% da nossa Companhia..... 83:900.107
 Como acima..... Rs. 103:916.960

Os numeros das obrigações novas de 4%, compradas com o producto da venda de terrenos do Tejo e amortisadas até 30 de março de 1900, encontrar-se-hão no documento n.º 34, copia do que foi publicado no *Diario do Governo* n.º 72 de 31 de março ultimo.

A troca e a estampilhagem das antigas obrigações, contra as creadas pela convenção de 4 de maio de 1894, tem continuado regularmente e, em 4 de maio d'este anno, não havia para trocar ou estampilhar senão :

3.049 obrigações de 3% (1.ª á 8.ª series) :	
161 " " 4% ;	
73 " " 4 1/2% (Beira Baixa);	
1.629 " " 4 1/2% de 1889.	

Bom será recordar que os prazos da troca ou estampilhagem das antigas obrigações pelas estabelecidas no convenio de 4 de maio de 1894 terminam :

Em 1 de janeiro de 1901, inclusivamente, para a estampilhagem das obrigações 4 1/2% (1.ª serie — emissão de 1886) Beira Baixa;

Em 1 de outubro de 1901, inclusivamente, para a estampilhagem das obrigações 4 1/2% (2.ª e 3.ª series—emissão 1889);

Em 17 de novembro de 1901, inclusivamente, a troca das obrigações antigas de 3 e 4% emittidas em França.

As antigas obrigações, que não forem apresentadas nos prazos mencionados, prescrevem em favor da Companhia, segundo o § 2.º da base 13.ª da convenção de 4 de maio de 1894.

Como já tivemos occasião de dizer no relatorio que apresentámos á assembléa geral ordinaria de 10 de junho de 1899, foi a 13 de abril d'esse anno que liquidámos as nossas contas com a empresa Hersent, pagando-lhe em Paris 1.518.525,05 francos, sendo de 263.20,83 francos a importancia dos juros, em conformidade com a sentença arbitral de 2 de março de 1899.

Para recompor a nossa reserva extraordinaria da qual vendemos 6.000 obrigações cujo producção nos habilitou a fazer o pagamento supra, realisámos já no anno de 1900 uma parte da nossa reserva especial, vendendo á Companhia Internacional dos Wagons-lits o edificio contiguo á nossa estação central do Rocio Foi esta venda realisada pela escriptura de 13 de janeiro de 1900 lavrada nas notas do notario de Lisboa, sr. Cardoso (documento n.º 35).

O preço da venda foi de 1.350.000 francos, ouro, sendo metade pago no acto da escriptura, um quarto pago em 5 de abril ultimo e o quarto restante a pagar em 5 de julho futuro.

A segunda e terceira prestações são accrescidas do juro de 5 por cento ao anno, contado de 5 de janeiro ultimo.

As tres quartas partes do preço da venda já estão arrecadadas, nos termos da dita escriptura.

Tambem no anno findo ficou terminado o pleito com Duparchy & Bartissol.

Depois da assembléa ordinaria do anno de 1898, fomos condemnados pelo tribunal civil do Sena a pagar á dita firma a quantia de 1.000.000 francos.

Mas, composição posterior, fez terminar o pleito, mediante o pagamento de 550.000 francos e a restituição das 1.270 acções da nossa Companhia, caução dos empreiteiros. Em compensação, estes desistiram de todas as suas reivindicações contra a Com-

panhia e confessaram que nos pe-tenciam varios predios em Lisboa de que tomámos posse.

Deveis estar lembrados de que estavam depositados em Paris, á ordem do juizo competente, no banco de Paris et des Pays Bas 700.000 francos, de maneira que pudemos fazer o pagamento em 20 de julho de 1899, ficando ainda disponivel uma quantia superior a 150.000 francos, por causa dos juros do deposito que nos foram abonados.

O pleito contra nós, intentado pela Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal, tem continuado seus termos e podemos annunciar-vos que por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa, de 17 de janeiro d'este anno foi julgada improcedente e não provada a acção que a dita Sociedade nos move. Como, porém, fosse tambem julgada improcedente e não provada a nossa reconvenção, appellámos da sentença, n'essa parte.

Em 29 d'abrill de 1899 o sr. de Faily, intitulado-se crédor da Companhia Hespanhola do Oeste de Hespanha, demandou em Paris, perante o tribunal civil do Sena, os tres trustees encarregados do deposito e gerencia das 50.000 obrigações que, pelo nosso convenio de 4 de maio de 1894, foram destinadas ás duas companhias ferro viarias hespanholas—para que os mesmos trustees respondessem pela importancia do coupon, alias não devido, que as ditas companhias reclamam de nós no Tribunal do Commercio de Lisboa. Os trustees, a seu turno, chamaram ao tribunal a nossa Companhia, como garante da quantia que lhes era devida a elles.

Este pleito segue tambem seus termos e empregamos todos os meios de defesa dos nossos direitos.

Em harmonia com a votação da assembléa geral dos senhores accionistas de 6 de novembro ultimo, continuada a 20 do mesmo mez, reduzimos a escriptura publica em 25 do dito mez, lavrada nas notas do notario de Lisboa, sr. Cardoso, o contracto de empreitada com a Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, para o acabamento de construcção e exploração da linha de Vendas Novas a entroncar na nossa linha de leste. Este contracto, approvedo pela assembléa geral dos srs. accionistas, vae publicado com o n.º 36.

Tendo a Companhia dos Meridionaes sollicitado do governo approvação para esse contracto, foi feito saber, tanto a essa Companhia como á nossa, que, antes de approvação do governo, nenhuma das companhias tinha capacidade legal bastante para o realizar.

Nestas condições, as duas Campanhas apresentaram, pelo ministerio das obras publicas em 27 de dezembro do anno findo, o requerimento que encontrareis junto sob o n.º 37.

Por portaria de 11 de maio corrente o governo deu approvação ao contracto nos termos constantes do documento junto n.º 38.

Estudado em Conselho o assumpto, foi, em sessão de 26 d'este mez, resolvido acceitar as imposições feitas, e por isso o Conselho propõe á Assembléa dos srs. accionistas que ratifique o projecto de contracto já approvedo em Assembléa geral de 20 de novembro ultimo, ratificação feita em conformidade das disposições da citada portaria de 11 de maio d'este anno, ficando porém entendido e declarado:

1.º Que os prazos marcados no dito projecto de contracto só começarão a ser contados na data da assignatura da escriptura definitiva;

2.º Que a assignatura d'essa escriptura não importa, para a Companhia Real, qualquer encargo de adeantamento de fundos ou despesa effectiva diverso dos que estão expressamente estipulados no mesmo projecto de contracto.

Foi durante o anno de 1899 que este Conselho viu finar-se o nosso collega o sr. Julio Enders, cujo espirito esclarecido e dedicação pelos interesses da Companhia Real se manifestavam a cada passo.

O Conselho, sentindo esta inesperada e lamentavel perda, apresentou, unanime e em devido tempo, á familia do nosso illustre ex-collega a demonstração do seu pesar por tão fatal acontecimento certo que os srs. accionistas o hão de acompanhar, n'essa merecida demonstração.

A vacatura deixada pelo sr. Enders foi preenchida, conforme os estatutos, pelo nosso Comité de Paris, na pessoa do sr. Marius Bô, illustre administrador do «Crédit Lyonnais» e o conselho não tem senão que felicitar se por tão acertada escolha dos nossos collegas, como já se felicitou pela do sr. Louis Lhomme, inspector das finanças de França, para substituir o nosso ex-collega sr. H Boyer.

E já n'este anno se finou o sr. Conselheiro d'Estado Antonio de Serpa Pimentel, antigo administrador d'esta Companhia e que ultimamente, mas já de bastantes annos, exercia o cargo de Com-

missario regio, não tendo a Companhia senão a recordar, agradecida, a forma levantada como s. ex.^a exercia junto de nós as suas importantes funções.

D'accordo com os art. 13.^o, 49.^o e 24.^o dos estatutos o conselho fez proceder ao sorteio dos membros do conselho d'administração e do conselho fiscal que deixam de fazer parte agora dos mesmos conselhos, mas que podem ser reeleitos.

Sahiram sorteados do Conselho d'Administração ;

Do grupo eleito pelos senhores obrigacionistas os ex.^{mos} srs. : Dr. Eduardo Alves de Sá, Paul Leroy Beaulieu, Henrique Dachhardt, Louis Lhomme.

Do grupo eleito pelos senhores accionistas os ex.^{mos} srs. : Victorino Vaz Junior, Dr. Luiz Gonzaga dos Reis Torgal.

Sahiram sorteados do Conselho fiscal os ex.^{mos} srs. : Manuel Joaquim Alves Diniz, Manuel José Monteiro.

E temos a honra de propôr aos srs. accionistas o preenchimento das duas vacaturas de administradores pela parte que lhe compete e das dos dois membros do Conselho fiscal.

(Continúa)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de dezembro 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 17.000 kilogrammas de massaroquinha, para limpeza de locomotivas e wagons, sendo 9.000 kilogrammas de massaroquinha nova e 8.000 kilogrammas de massaroquinha lavada.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 70\$000 réis.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze da manhã ás tres da tarde. Porto, 19 de novembro de 1900.

Fornecimento de archotes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de dezembro, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 6.000 archotes de esparto.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 7\$000 réis.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 19 de novembro de 1900.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente se faz publico que no dia 7 de dezembro, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o empilhamento de 6.000 toneladas de carvão de pedra.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 7\$500 réis.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinadas no serviço dos armazens geraes, e na secretaria da direcção em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 da manhã ás 3 da tarde. Porto, 24 de novembro de 1900.

Fornecimento de ferro

Pelo presente se faz publico que no dia 10 de dezembro, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 9.000 kilos de ferro para escapulas e de 3.000 kilos de ferro para parafusos.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 25\$000 réis. O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 25 de novembro de 1900.

Ramal de Tunes a Portimão — Lanço de Silves a Portimão

Faz-se publico que no dia 6 de dezembro de 1900, pelas doze horas da manhã, na secretaria da 5.^a secção de via e obras, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação das empreitadas abaixo mencionadas.

N.^o 179:

Tres aqueductos de 0^m,60 nos perfis 200, 326 e 340.

Quatro aqueductos de 0^m,80, nos perfis 192, 231, 259 e 356.

Escavações, 225^m3,300.

Alvenaria ordinaria, 383^m3,710.

Cascões, 57^m3,210.

Cantaria, 9^m3,446.

A base de licitação da empreitada é de 150\$000 réis.

O deposito provisorio da empreitada é de 37\$500 réis.

N.^o 180—Estação de Poço Barreto

Alvenaria ordinaria.....	76,50
Alvenaria de tijolo	27,87
Cantaria.....	6,66
Parquet.....	43,0
Betonilha.....	27,88
Reboco e caiação.....	575,0
Rodapé.....	80,40
Pintura.....	183,17
Vigamento e forro.....	119,80
Vigamento e solho.....	40,80
Alisares de duas faces.....	57
Alisares de tres faces.....	28
Portas exteriores.....	8
Portas interiores.....	4
Madeiramento do telhado.....	133
Cobertura.....	131
Asnas para vãos de 7 metros	3
Algeroz	32
Tubagem de grés.....	12
Balcão de bagagens	1
Guichet.....	1

Base da licitação..... 1:500\$000
Deposito provisorio..... 37\$500

N.^o 181. — Escavação e remoção para os lados, das terras da trincheira entre o perfil 642 e 643 — 3.500 metros cubicos.

Base de licitação 2:450\$000 réis

Deposito provisorio 61\$000.

N.^o 182. — Escavação e remoção para os lados, das terras da trincheira entre o perfil 642 e 4^m,080 antes do perfil 641 — 3.500 metros cubicos.

Base de licitação 2:450\$000 réis.

Deposito provisorio 61\$250 réis.

O deposito definitivo é de 5 por cento da importancia por que fôr adjudicada cada empreitada.

As medições, desenhos e condições para estes trabalhos estão patentes na secretaria de expediente do serviço de via e obras, no Barreiro, e na 5.^a secção de via e obras em Faro, todos os dias uteis, das nove horas da manhã ás tres horas da tarde.

Barreiro, 16 de novembro de 1900.

Fornecimento de chapas de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 11 de dezembro proximo, perante a Direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 65 chapas de ferro para o vapor «D. Carlos» e de duas conductas.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 45\$000 réis. Este deposito será posteriormente elevado a 5 % da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva Direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos

ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque 22,) onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde, Lisboa, 21 de novembro de 1900.

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 13 de dezembro proximo, perante a Direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 200 metros de lona para cortinas de carruagens de 3.ª classe.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 4\$500 réis. Lisboa, 28 de novembro de 1900.

Fornecimento de riscado de linho

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 14 de dezembro proximo perante a Direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 500 metros de riscado de linho.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 13\$000 réis. Lisboa, 28 de novembro de 1900.

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 13 de dezembro proximo, perante a Direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 500 metros de lona para tectos de wagons.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 13\$000. Os depositos serão posteriormente elevados a 5 p. c da importancia total de cada fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação for feita, depositos que terão logar na Caixa Geral de depositos, á ordem da respectiva Direcção.

As condições d'estes concursos estão patentes na Secretaria dos ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22) onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 28 de novembro de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento d'archotes e cordas para wagons

No dia 3 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de «archotes e cordas para wagons».

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 2 de novembro de 1900.

Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações durante o anno de 1901

Até o dia 20 de dezembro proximo futuro pela 1 hora da tarde esta companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida ao sr. Engenheiro em Chefe da Exploração em Lisboa, estação de Santa Apollonia, para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações e apeadeiros abaixo indicados.

Chellas, Braço-Prata, Olivares, Sacavem, Povoia, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Sant'Anna, Valle-Santarem, Valle-Figueira, Matto Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão Maças, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formoselha, Taveiro, Coimbra B., Coimbra, Souzelhas, Mealhada, Mogofores, Oliveira Bairro, Quintans, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte-Sor, Chanca, Crato, Assumar, Santa-Eulalia, Cunheira, Pezo, Castello-Vide, Marvão, Campolide, S. Domingos, Bemfica, Porcalhota, Queluz, Barcarena, Cacem, Cintra, Sabugo, Mafra, Malveira, Pero-Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha Grande, Monte Real, Monte-Redondo, Guia, Lourical, Telhada, Verride, Alcantara T. Alcantara M. Junqueira, Belem, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz-Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo-

Amaro, Oeiras, Carcavellos, Parede, S. João-Estoril, Estoril, Mont Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardoza, Castello-Novo, Alpedrinha, Valle-Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Tortozendo, Covilhã, Garia, Belmonte, Benespera, Sabugal. São provenientes aos proponentes de que.

1.º — No involucro das propostas além do endereço deverá indicar-se o seguinte: *Proposta para a venda d'agua.*

2.º — As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1901, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições.

3.º — As demais condições estão patentes na Repartição Central da Exploração em Lisboa, e nas estações acima indicadas. Lisboa 7 de novembro de 1900.

Fornecimento de pão, carne de vacca, vitella, porco, carneiro e miudezas, aos armazens de viveres de Lisboa, Entroncamento, Guia, Torres Vedras e Castello Branco

No dia 15 do proximo mez de dezembro, pela 1 hora da tarde, sala das sessões da caixa de soccorros de reformas e pensões em Lisboa (Caes dos Soldados), serão abertas as propostas que tiverem sido recebidas para os fornecimentos de pão e de carnes de vacca, vitella, porco, carneiro e miudezas aos armazens de viveres acima indicados.

As condições acham-se patentes todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço da Caixa de Soccorros e nas estações das linhas d'esta Companhia.

Lisboa, 10 de novembro de 1900.

Fornecimento de arames diversos e rêdes metallicas

No dia 24 de dezembro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arames diversos e rêde metallica.

Fornecimento de ferros diversos

No dia 17 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros diversos.

Fornecimento d'oleo de colza

No dia 24 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 500 kilogrammas d'oleo de colza para illuminação.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas, do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 28 de novembro de 1900.

FRANÇA-ALBUM

Revista mensal

Illustração da França por provincias
Á VENDA EM TODA A PARTE

ALBUM DA EXPOSIÇÃO DE 1900

Preço: 1 franco—120 vistas e 7 plantas

O mais completo, o mais artistico e o mais barato dos Albums da Exposição.

Cartões postaes, vistas separadas, photographias da Exposição. Albums das provincias (60 numeros publicados) com cerca de 50 vistas, um mappa e uma descripção por provincia.

O numero 0,50 fr; pelo correio 0,60 fr.

Os 60 numeros, preço excepcional: 25 francos.

Dirigir os pedidos á **Direcção do França-Album** — 51, CITE DES FLEURS, PARIS.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

- LISBOA** **Rodolfo Reck.** — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.
- LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º
- LISBOA** **Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.
- LISBOA** **João Maria Bravo.** — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.
- PORTO** **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.
- PORTO** **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º
- LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.
- LISBOA** **Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1.ª class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.
- LISBOA** **Restaurante Tavares.** — Cozinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.
- PORTO** **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boîte aux lettres. — Salles de lecture et de réception Bains. Journaux.
- PORTO** **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.
- PORTO** **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diários.
- ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Propr., Antonio Sousa Gallinha.
- BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica Aceio e ordem. Preços modicos.
- CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense.** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente G. de Paramos.
- CALDAS DA RAINHA** **Hotel Madrid** — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.
- CASCAES** **Hotel Central.** — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.
- CINTRA** **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 15600 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.
- CINTRA** **Hotel Netto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.
- CUIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro** — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.
- LEIRIA** **Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.
- HAMBURGO** **Augusto Blumenthal.** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.
- MADRID** **Cesar Fereal.** — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.
- PARIS** **Ad Neghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.
- VALENCIA D'ALCANTARA** **D. Alejandro Campero.** — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.
- VALENCIA D'ALCANTARA** **Justo M. Estellez.** — Agente internacional de adunas y trasportes.
- ESTORIL** **Hotel de Paris** — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.
- FARO** **Hotel Magdalena.** — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.
- FIGUEIRA DA FOZ** **Grande hotel Lisbonense.** — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 15200 a 25000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.
- GUIMARAES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.
- GRANADA** **Hotel Victoria.** — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.
- LEIRIA** **Hotel Central.** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedível. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français.
- MAFRA** **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.
- MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.ª ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.
- NAZARETH** **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Ceila e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.
- SANTIAGO (Galliza)** **Hotel Restaurant e Café Oriental.** — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª
- SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familia. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.
- SEVILHA** **Gran Ponda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.
- SOBRADE DE PAIVA** **Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro.** — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL



Steam Packet Company
MALA REAL INGLEZA

S. Vicente Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres

Em 11 de Dezembro

O paquete **Thames**.

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

AGENTES

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

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

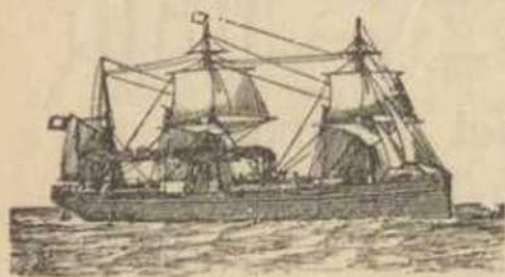
HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Dezembro de 1900

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Coimbra Figueira Coimbra				FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA					
C. Sodrê		Algés		C. Sodrê		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.			
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.		
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.	Mangualde Guarda Mangualde					
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	7-50 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	Aveiro porto Aveiro				p10-42 n. 1-35 n. p 1-25 n. 4-25 m.					
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-10 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.	MINHO E DOURO					
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	9-30 m.	10-25 m.	11-25 m.	12-9 t.	Ovar Porto Ovar				Porto Braga Porto					
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-30 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	5-30 m.	c 6-56 m.	c10-45 m.	12-11 t.	4-25 m. 7-50 m. 5-30 m. 8-15 m.					
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	11-0 m.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	12-45 t.	c 2-11 t.	5-20 t.	6-57 t.	8-0 m. 10-35 m. 7-50 m. 9-35 m.					
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	12-0 m.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	7-25 t.	9-5 n.	6-30 t.	8-6 n.	11-0 m. 1-20 t. 11-50 m. 2-15 t.					
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-30 t.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	Espinho Porto Espinho				f 4-0 t. 5-0 t. 4-35 t. 7-10 t.					
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	1-30 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.	7-1 m.	5-30 t. 8-20 n. 6-50 t. 10-30 n.					
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-0 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				8-58 m. 9-50 m. c 7-25 m. 8-15 m.				Porto Valença Porto				
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	3-30 t.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.	9-55 m.	8-0 m. 1-10 t. 2-20 n. 8-15 m.					
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-30 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.	1-36 t.	11-0 m. 3-10 t. 9-45 m. 2-15 t.					
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	5-0 t.	Lisboa Santarem Lisboa				5-7 t. 6-20 t. 3-30 t. 4-30 t.				5-30 t. 11-20 n. 1-40 t. 7-10 t.				
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 t.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	SUL E SUESTE				Porto Vianna Porto					
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	6-30 t.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	Lisboa Setubal Lisboa	Lisboa Setubal Lisboa				d 4-25 m. 9-45 m. 5-30 t. 10-30 n.				
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	7-30 t.	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-15 m.	10-0 m.	Vianna Valença Vianna					
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	8-0 n.	a 8-0 m.	i 2-35 t.	4-0 m.	7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.	1-5 t.	7-0 m. 9-5 m. 6-0 t. 8-5 n.					
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	9-30 n.	b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	12-45 t.	2-18 t.	2-45 t.	4-45 t.	Porto Barca d'Alva Porto					
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-0 n.	11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	4-30 t.	6-5 t.	4-45 t.	6-30 t.	7-30 m. 3-0 t. 11-0 m. 6-45 t.					
10-15 n.	10-40 n.	—	—	—	d 8-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	Lisboa Extremoz Lisboa				Porto Regoa Porto					
C. SOORE P. ARCOS C. SOD E				C. Sodrê Cascaes C. Sodrê				Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa Faro Lisboa					
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	Lisboa Faro Lisboa					
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	a 4-30 t.	11-30 n.	a 4-20 t.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto Regoa Porto					
7-15 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	7-45 m.	d 8-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	4-40 m. 11-5 m. 4-45 m. 8-50 m.					
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	8-45 n.	8-45 n.	7-41 m.	—	Lisboa Faro Lisboa				4-15 t. 8-25 n. 4-40 t. 11-20 n.					
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-30 n.	7-41 m.	—	Lisboa Pias Lisboa				Porto Penafiel Porto					
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	10-30 n.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				Lisboa Pias Lisboa				6-6 t. 7-35 t. 8-15 n. 9-40 n.				
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	Lisboa V. Alcant. Lisboa	Lisboa V. Alcant. Lisboa				Casa Branca Evora Casa Branca				Regoa Barca d'Alva Regoa			
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	12-15 t.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	4-45 m. 11-35 m. 3-30 t. 9-0 n.					
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	2-50 t.	2-50 t.	11-0 m.	7-40 m.	6-20 t.	Lisboa Pias Lisboa				GUIMARÃES					
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	2-50 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	Lisboa Pias Lisboa	Lisboa Pias Lisboa				Porto Guimaraes Porto				
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	3-2 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	4-25 m. 8-48 m. 4-40 m. 8-15 m.					
3-15 t.	4-20 t.	a 3-15 t.	4-20 t.	4-20 t.	Lisboa Badajoz Lisboa				Casa Branca Faro Casa Branca				8-0 m. 11-6 m. 11-20 m. 2-15 t.				
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	4-32 t.	Lisboa Badajoz Lisboa	Lisboa Badajoz Lisboa				TUNES POÇO BARRETO TUNES				11-0 m. 3-12 t. q 1-25 t. 4-10 t.			
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	5-50 t.	b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	5-30 t. 8-34 t. 4-5 t. 7-10 t.					
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	6-2 t.	11-0 m.	5-55 t.	8-15 m.	Lisboa Faro Lisboa				a) Directos ou rapidos— b) Lisboa Caes dos Soldados— c) Porto-Campanhã— d) Por Alfarellos— e) Só aos domingos e sant.					
6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	7-20 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	Lisboa Faro Lisboa				— f) Excepto aos dom. e sant. — g) Só aos sab. — h) Excepto aos sab. — i) Só as 2. ^{as} e 5. ^{as} — k) Só aos dom. e 4. ^{as} — l) Só as 3. ^{as} e sab. — m) Só aos dom. 2. ^{as} , 4. ^{as} e 5. ^{as} — n) Só aos dom. e 4. ^{as} — (p) Só aos dom. e 5. ^{as} — q) Só as 5. ^{as} — r) Só as 2. ^{as} , 4. ^{as} e 6. ^{as} — s) Só as 3. ^{as} , 5. ^{as} e sab. — t) Só as 2. ^{as} feiras — u) Só aos domingos — v) Só as terças.					
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-32 t.	Lisboa Guarda Lisboa				BEIRA ALTA				Figueira Pamp. Figueira				
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	8-50 n.	Lisboa Guarda Lisboa	Lisboa Guarda Lisboa				Figueira Pamp. Figueira				5-10 m. 6-40 m. 8-7 m. 9-52 m.			
a 9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-20 n.	b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.	Pamp. V. Formoso Pamp.					
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	10-32 n.	11-0 m.	10-37 m.	4-0 t.	FARO POÇO BARRETO FARO				8-10 m. 4-30 t. 10-0 m. 5-55 t.					
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	11-50 n.	10-30 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.				12-25 t. 6-34 t. 1-1-25 t. 6-45 t.					
12-30 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	12-2 n.	Lisboa Entrono. Lisboa				FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.				
Lisboa Cintra Lisboa	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.				
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.	FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.	FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.	Alfarellos Porto Alfarellos				FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.	3-10 t. 8-55 n. 8-15 m. 2-15 t.				FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.					FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.					FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.					FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.					FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.					FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.					FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t. 6-33 t. 6-20 m. 8-33 m.					

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Alicante, Cette e Marselha, vap. fr. **Saint André**. Sahirá a 7 de dezembro.

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



Antuerpia, vapor allemão **Sirius**. Sahirá a 2 de Dezembro.

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



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Barthélemy**. Sahirá a 6 de dezembro.

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



Bordeus, vap. fr. **Cordillere**. Sahirá a 5 de dezembro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 3 de dezembro.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



Hamburgo, vapor allemão **Antonina**. Sahirá a 3 de Dezembro.

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



Havre, e Liverpool, vapor inglez **Madeiraense**. Sahirá a 4 de Dezembro.

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



Iquitos, Vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 8 de Dezembro.

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



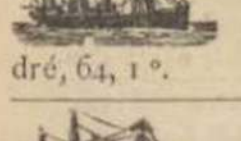
Liverpool. Vapor inglez **Tagus**. Sahirá a 2 de Dezembro.

Agentes, Mascarenhas & C.^a Travessa do Corpo Santo, 10



La Palice e Liverpool, vapor inglez **Orelana**. Sahirá de 6 a 7 de Dezembro.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. portuguez **Benguella**. Sahirá a 11 de dezembro.

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



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Granjense**. Sahirá a 5 de Dezembro.

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



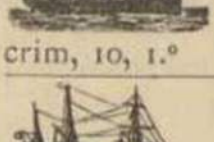
Pará e Manaus, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 17 de Dezembro.

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



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

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campana**. Sahirá a 12 de dezembro.

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



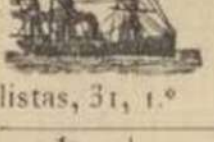
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville Saint Nicolas**. Sahirá a 22 de dezembro.

Agente, A. Freire, P. do Municipio 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. ing. **Danube**. Sahirá a 11 de dezembro.

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



Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vap. hespanhol **Mejico**. Esperado de 3 a 4 de Dezembro.



Agente, Nicolas do Goyri, rua do Alecrim, 12.



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **Mendoza**. Esperado em 7 de Dezembro.

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



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



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparairo e mais portos do Pacifico, vap. ing. **Oropesa**. Sahirá a 5 de Dezembro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 24 de Dezembro.

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

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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