

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Premiada nas exposições de: Antwerp, 1894, medalha de bronze.—Bruxelles, 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
Bruxelles, 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

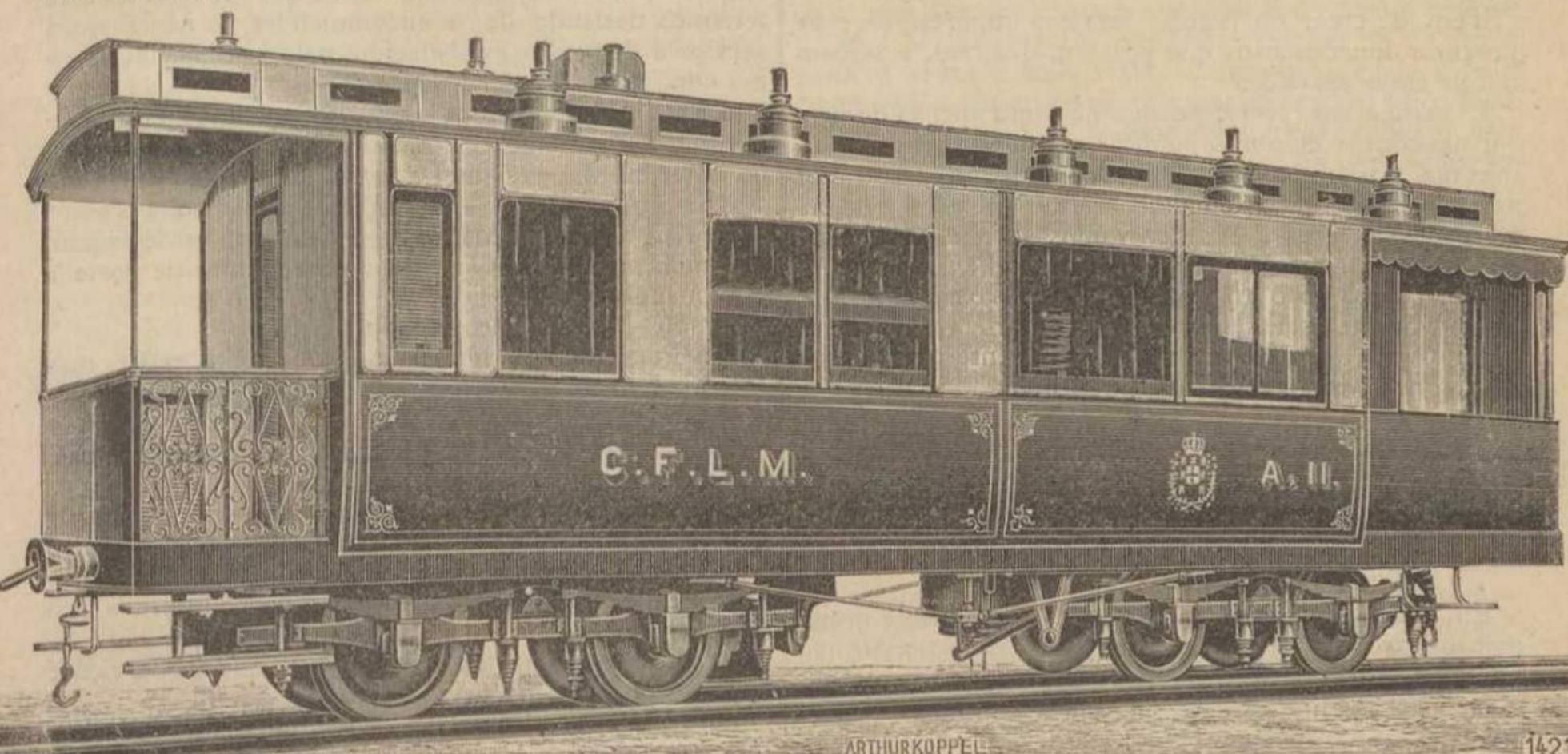
SUMMARIO

NOVO MINISTRO.....	369
TRANSPORTES A DOMICILIOS.....	370
PARTE OFICIAL — Portarias de 29 de novembro de 1900 do Ministerio das Obras Publicas e 5 de dezembro do Ministerio do Reino.....	371
DEPOSITO DE VOLUMES.....	372
CARRUAGEM DA LINHA DE LOURENÇO MARQUES (Illustrado).....	372
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO.....	372
NOTAS DE VIAGEM — V—De Paris a Lyon.....	373
CONGRESSO COLONIAL.....	374
PROJECTO MONNESTIER SOBRE AS CONDIÇOES DO TRABALHO AO PESSOAL DOS COMBOIOS.....	375
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....	375
PARTE FINANCEIRA—Carteira do accionistas—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	376 e 377
LINHAS PORTUGUEZAS—Estações do Porto—Coimbra a Arganil—Cintra à Praia das Maçãs—A rede do Estado.....	378
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Alemanha—Suíça.....	378
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de Administração (Conclusão).....	379
NOTAS VARIAS	380
AVISOS DE SERVIÇO—ARREMATAÇOES.....	381
AGENDA DO VIAJANTE.....	382
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1900.....	383
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	384

A «Gazeta dos Caminhos de ferro» ufana-se por ver elevado aos conselhos da coroa mais uma pessoa que a tem honrado com a sua colaboração directa ou com as suas luzes.

Como jornal technico, é-lhe extremamente grato tambem que se tenha chamado a ocupar o alto cargo de ministro um engenheiro, mas engenheiro por trabalhos e não apenas pela carta de curso, conhedor, como poucos, dos assumptos da sua profissão que sempre nobilitou com o seu labor intelligent e methodico.

Foi-lhe igualmente agradavel que a escolha recaisse em um engenheiro de caminhos de ferro, que ocupava um dos mais importantes logares na administração da primeira companhia ferro-viaria portuguesa, o que é ao mesmo tempo uma garantia para a competencia com que s. ex.^a deve versar os assumptos do seu ministério.



Carruagem do Caminho de ferro de Lourenço Marques (Construção da casa Arthur Koppel)

NOVO MINISTRO

A crise ministerial, a que alludimos no nosso ultimo numero, trouxe a saída do ministro da fábrica e com elle a do ministro das obras publicas, o sr. conselheiro Pereira dos Santos, sendo encarregado da pasta que sobrava este cavalleiro o illustre engenheiro de caminhos de ferro, sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, nosso distinto e respeitado amigo.

rio, em que ha tanta questão technica a resolver, tantos negocios a administrar, tanto pessoal a dirigir e a governar.

Parlamentar antigo, dos que não andam a multiplicar-se nas refregas inglorias dos postos avançados, mas dos que preferem illustrar-se em questões graves, dificeis, de estudo e conhecimentos, tinha conquistado a justa reputação de homem auctorizado, reflectido, austero, sereno mas energico, com verdadeiro merecimento, mas com pouco desejo de se evidenciar e pouco disposto ás accções d'éclat com a mira no poder.

Não foi por isso propriamente á arena do parlamento que se foi buscar o novo ministro.

Tambem não foi só lér-se o cadastro ou o livro de matrícula em que se inscrevem os poljicos, para se vêr qual dos correligionarios merecia melhor pela sua dedicação, pelos seus serviços, pela sua antiguidade, o galardão da carta regia com a nomeação de ministro.

Foi indicado pelos seus actos, pela sua intelligença, pelo seu caracter, pelos seus trabalhos, pela posição elevada que ocupava no serviço d'uma grande empresa de utilidade publica, pelo conjunto de qualidades e aptidões formando ou constituindo um sommatorio que dá a sua individualidade distincta e o fazem avultar no nosso meio como um homem de prestigio e de valor.

Não foi só para premiarem serviços que o chamaram; chamaram-o porque eram precisos os seus serviços.

Queremos crêr que se não arrependerão por isso.

O ministerio das obras publicas, commercio e industria precisa de pessoas com o estofo do conselheiro Vargas: com uma orientação bem estudada e firme; com a energia propria para collocar nos devidos eixos as engrenagens da administração; com a rectidão de caracter indispensavel para remediar a muitas injustiças.

Precisa d'algum tão isento que não trema de ser iconoclasta que quebre divindades apocryphas que *pousam* de sabios e indispensaveis, enkystados na crosta da sua vaidosa insufficiencia.

Precisa reformar ou fazer ordem na confusão a que chegaram as cousas depois da ultima catastrophe legisladora.

Tem de crear ou regular serviços importantes e de procurar funcionarios que possam, queiram, e saibam dirigir esses serviços.

E' vasta a sua tarefa, porque não terá apenas de pensar nas cousas de obras publicas que lhe são familiares, mas nos assumptos industriaes, do ensino, nos assumptos agrícolas em que ha actualmente duas questões momentosas—a dos cereaes e a dos vinhos—a que está ligada a fortuna, a actividade de todo o paiz.

Sobram ao novo ministro as aptidões para tudo isto; assim não lhe escasseie o tempo.

E' o voto que fazemos tão sinceramente como é sincero o nosso prazer pela sua nomeação.

TRANSPORTES A DOMICILIO

Em todos os paizes, menos entre nós, desde muito os caminhos de ferro pensaram que a sua missão não se limita a transportar o objecto que lhe vão entregar á sua estação até a estação onde lh'o mandaram depôr, á espera que o consignatario vá l'uscal-o.

A camionagem nas cidades — até nas pequenas aldeias se usa em Inglaterra—como que completa a via atravez das ruas e estradas, suprimindo a falta da linha não chegar á porta de cada um.

E' assim que, em toda a parte, este serviço se acha perfeitamente organizado e de forma tão completa que em Londres são os generos frescos enviados directamente aos grandes mercados em carroças das compnhias, e por identicos veículos recebidos na herdade dos agricultores.

Esta grande commodidade para o publico redunda em varios beneficos para o caminho de ferro que não são para desprezar n'uma exploração bem organisada.

Um d'estes é que o camionista ou empregado encar-

regado da recepção em casa do expedidor, conhecedor de como o transporte deve ser feito, tem melhores meios de aconselhar aquelle a prover ao acondicionamento da mercadoria.

Não é pequena vantagem tambem evitar intermediarios de transporte que muitas vezes causam prejuicos ou praticam defraudações dos volumes, por forma que, escapando ás vistas da estação expedidora, originam reclamações de que os caminhos de ferro teem que suportar a responsabilidade.

Notemos ainda as muitas vezes que o facto do volume ser recebido ou entregue em domicilio para evitar ou descobrir falsas declarações do conteudo, tambem em prejuizo das receitas.

Finalmente estes serviços dão ainda ás companhias o beneficio de lhes desobstruirem as estações com milhares de volumes que n'ellas teriam de ser armazenadas esperando que o consignatario venha por elles ou que o expedidor que para alli as enviou vá proceder ao seu despacho.

Sobre tudo isto resalta o grande elemento de desenvolvimento do trasiego que a camionagem representa, acompanhando a commodidade que ella offerece a todo o publico.

Mas para este fim é mister que o serviço esteja perfeitamente organizado e essa perfeita organisação tão conhecida que inspire verdadeira confiança ao publico que d'esse serviço tem que utilizar-se.

Praticamente tivemos d'isso a prova, ha bem pouco tempo, na linha do P. L. M.

Demorando-nos pouco tempo em Nice e desejando adquirir alli um artefacto que tinha que ser feito *ad hoc*, teríamos desistido de o encommendar se não fosse o serviço a domicilio estabelecido pelo caminho de ferro e a confiança que n'elle depositámos.

Assim, encommendado o objecto, partimos para Marselha, perfeitamente certos de que ahi o receberíamos, no hotel, no dia seguinte; e assim sucedeu.

A encommenda entregue em Nice n'essa noite era-nos levada ao hotel, em Marselha, á 1 hora da tarde seguinte, tendo apenas que se pagar 95 centimos de porte e camionagem a domicilio.

Simples, pratico e commodo.

Em Portugal este serviço já de ha muito existe, mas só em Lisboa e Porto e por huma forma tão incompleta que o publico pouco d'elle tem aproveitado.

Além d'isso a tarifa tem sido cara, o que é já o bastante para afugentar os clientes.

Não deixemos tambem de notar que em tres outros pontos, Estoril, Cascaes, e Caldas da Rainha, tambem ha serviço a domicilio, por uma tarifa bem economica estabelecida em 1893 e que tambem pouco utilizada tem sido, certamente por constituir facto isolado que não é facil reter na memoria do publico, visto que tal serviço é planta esporadica no paiz.

Para attender a essa falta, que muito mais sensivel se torna na capital, a Companhia Real abriu concurso para este serviço, o qual será amanhã encerrado e cujas condições são as seguintes:

Programma do concurso para o servico de transportes a domicilio na cidade de Lisboa

1.º Para ser admittido a concorrer terá o proponente que fazer no cofre da Companhia Real (estação Central de Lisboa Rocio, Thesouraria) o deposito provisório de quinhentos mil réis (Rs. 500.000). Este deposito deverá ser feito até as 12 horas da manhã, precisas, do dia do concurso, sendo a hora regulada pelo relogio exterior da estação central do Rocio.

2.º O prazo durante o qual os concorrentes contraem obrigação para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, pelo simples facto da apresentação das propostas, sómente terminará decorridos que sejam trinta dias depois do acto do concurso, subsistindo essa obrigação para o adjudicatário até que firme contrato com a Companhia e constitua o depósito definitivo a que se refere o Artigo 12.º do modelo do contrato (caderno de encargos) que faz parte das condições do concurso. A restituição dos depósitos aos domais concorrentes será feita depois de findar o prazo de 30 dias a que esta condição se refere.

§ unico. O depósito provisório de 500.000 réis reverterá integralmente para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a título de indemnização se, dentro do prazo de 15 dias da data do aviso da adjudicação, o concorrente adjudicatário não constituir o depósito definitivo antes citado, ou se recusar a assinar o contrato nos termos da respectiva proposta, aceita pela Companhia.

E fixado o prazo máximo de 6 meses, contado da data da adjudicação, para se inaugurar o serviço.

3.º O serviço de transportes a domicílio será adjudicado, caso convenha à Companhia sustentar o concurso, a um só e único concorrente.

Não terão efeito quaisquer propostas que não abram a totalidade do objecto do concurso.

4.º O concurso versará essencialmente sobre o menor preço oferecido, quanto às taxas que deverão reverter a favor do concorrente, nos termos do modelo do contrato (caderno de encargos) e da tarifa que fazem parte das condições do concurso. As taxas da tarifa, bem como os prazos de transporte e entrega n'ella inscriptos serão considerados em regra como máximos, reservando-se a Companhia o direito de excluir do concurso as propostas que se afastem d'esta regra e, em geral, quaisquer propostas que não se cinjam estritamente às referidas condições.

Se, por motivo justificado, algum dos concorrentes entender conveniente aumentar os preços ou os prazos fixados nos projectos da tarifa e do contrato, será a sua proposta tida, contudo, em consideração.

No que respeita aos pequenos volumes de peso não superior a 10 kilos (artigo 1.º da tarifa) para os quais a tarifa estipula preços firmes que abram o transporte por caminho de ferro e a condução a domicílio, a retribuição d'este ultimo serviço não deverá ultrapassar 40 réis para os volumes que pesarem até 5 kilos e 50 réis para os que pesarem mais de 5 kilos sem exceder 10 kilos.

Os concorrentes são convidados a dar preferência a esta parte das suas propostas, reservando para ella a maior redução de preços.

Se o julgarem conveniente, poderão os concorrentes incluir nas suas propostas uma parte referente ao transporte de passageiros e respectivas bagagens, em carruagens especiais (omnibus de família, etc.) servindo a pedido, à chegada ou partida dos comboios.

Serão tidas em consideração quaisquer ofertas d'este género ao apreciar os resultados do concurso.

Deverá ser proposta a tarifa para este serviço.

Rasuras, emendas ou entrelinhas não serão admittidas nas propostas.

5.º Os concorrentes terão que provar que dispõem de situação financeira ou de crédito, suficiente para satisfazer ás naturaes exigencias da empresa. As referencias que a este respeito dérem, e as informações que prestarem serão tidas em muito especial apreço no exame das propostas recebidas.

6.º A adjudicação dependerá da aprovação da Com-

missão Executiva da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, que se reserva o direito de escolher a proposta que julgue mais conveniente aos interesses da Companhia.

Esta Comissão, se não juigar vantajoso, para a Companhia que representa, o resultado do concurso, poderá annullá-lo, mandar proceder a nova arrematação, ou organizar os serviços de transporte a domicílio por outra qualquer forma que lhe pareça mais conveniente.

7.º Serão de conta do adjudicatário os sêlos que hajam de empregar-se para celebrar e legalizar o contrato e quaisquer outras despesas que para isso tenham de ser feitas.

E' este um bom serviço prestado ao publico. N'estas bases e no projecto de contrato a que elles se referem ha varios detalhes de condições do serviço que convem pôr em evidencia:

O prazo para a entrega é de 5 horas na 1.ª zona, 7 na 2.ª e 10 na 3.ª para os volumes de recovagem de peso até 10 kilogrammas, para os quais é criado um preço especial directo de qualquer estação a domicílio, em Lisboa, de 250 réis até 5 kilos e 300 réis de 6 a 10.

Parecem-nos demasiados estes prazos.

A delimitação das zonas não vem fixada na tarifa, mas seja ella qual fôr, tem de ser, pelo menos, duas, uma para a estação de Santa Apolonia, outra para as do Rocio e Caes do Sodré. Para um volume de 10 kilos a entregar em ponto proximo da estação do caminho de ferro poderia bem fixar-se o prazo máximo de 3 horas, 4 para a zona média e 5 para a extrema. Isto tanto mais que o tempo empregado no despacho da expedição na alfandega tem que ser contado ainda além d'aquelles prazos.

Para os volumes de bagagem e recovagem de maior peso o prazo é mais restrito em alguns casos e mais largo ainda n'outros: os volumes chegados até o meio dia são entregues no mesmo dia e os chegados depois sel-o-hão até o meio dia seguinte. Ora especialmente para bagagens parece-nos que estes prazos não satisfazem.

Ha actualmente um comboio que chega á estação do Rocio ás 3 e meia.

Por esta fórmula os viajantes chegados já não poderão obter as suas bagagens no mesmo dia, o que lhes causará muito transtorno e os levará, por certo, a continuar a servir-se dos moços de fretes que os exploram e por vezes os desattendem.

Tambem não se diz nas bases em projecto a que hora se considera findo o dia; certamente que um volume chegado ás 5 da tarde não será entregue á meia noite.

Estas pequenas lacunas facilmente preenchíveis ao estabelecer-se o serviço em definitivo, não amesquinham em causa alguma o nosso entusiasmo pela boa iniciativa d'este projecto e as nossas esperanças de que, tornado uma realidade em Lisboa este serviço, se estenda a todas as cidades e villas servidas pelas linhas portuguezas, não só as da Companhia Real como as de outras administrações; bem entendido quando elles não distem da via ferrea de fórmula a tornal-o impossivel.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho technico de obras publicas: ha por bem aprovar para os

devidos efeitos, o tipo de carril sistema Vignole, e o perfil tipo de Via, apresentados em 6 de agosto e 7 de setembro findo, pelos concessionários do caminho de ferro americano com tracção a vapor, entre Valença e Monsão, ficando os mesmos concessionários sujeitos ás seguintes condições:

1.º Conservar em perfeito estado toda a berma da estrada e mais 0^o,50 para o lado do empedrado;

2.º Assentar junto ao carril interior uma fiada de pedra regular a fim de evitar rodeiras junto ao mesmo carril;

3.º Depositar antes do começo dos trabalhos a quantia que para garantir o exacto cumprimento da condição anterior, foi fixada pelo governo, o qual se reserva o direito de mandar fazer o trabalho, na mesma condição mencionada por conta do concessionário, se este o não executar no prazo que lhe for fixado.

Paço, em 29 de novembro de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Ministério dos Negócios do Reino

3.º Repartição da direcção geral da contabilidade pública

Sua Magestade El-Rei, atendendo ao que lhe representou a administração do hospital de S. José e annexos sobre os inconvenientes que resultam, para a fazenda hospitalar, da demora que tem, nas enfermarias dos mesmos hospitaes, os indigentes de fóra de Lisboa, enquanto esperam que lhes sejam fornecidas pelo competente governo civil as requisições, ás companhias de caminhos de ferro e ás direcções dos caminhos de ferro do estado, do transporte para regressarem ás suas terras;

Considerando, que, por maior que seja a diligencia com que nas respectivas repartições se proceda ao expediente do referido serviço, não pôdem aquelles documentos ser enviados ao sobre dito hospital com a brevidade que os interesses do estabelecimento reclamam;

Considerando, que não ha inconveniente em que o processamento das alludidas requisições seja incumbido á administração dos referidos hospitaes, desde que n'elhe se observem os preceitos estabelecidos na portaria de 7 de junho de 1894, e mais instruções em vigor:

Ha por bem auctorizar o enfermeiro mór do hospital de S. José e annexos a requisitar das companhias dos caminhos de ferro e das direcções dos caminhos de ferro do estado o transporte para regressarem ás terras das suas naturalidades os indigentes de fóra de Lisboa que tiverem alta das enfermarias dos ditos hospitaes, nas mesmas condições em que esses transportes teem sido requisitados até o presente pelo governo civil de Lisboa, e observando-se na expedição das respectivas requisições o preceituado na portaria de 7 de junho de 1894, e mais disposições vigentes.

Paço, em 5 de dezembro de 1900. — Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.

DEPOSITO DE VOLUMES

Conforme o *Aviso* que publicamos na secção respetiva a Companhia Real reduziu a 10 réis o preço do deposito de volumes na estação do Rocio.

Já em tempo dissémos quanto util ao publico é esta instalação que lhe permite desembaraçar-se, á chegada do comboio, dos objectos de mão que pôdem incomodar quem tem que procurar alojamento ou ir, logo da estação, tratar dos seus negócios.

Mesmo para os não viajantes o deposito, n'um ponto central como aquelle, é de grande utilidade. Quem se achar nas proximidades com um livro, um casaco, um embrulho qualquer que o inconmode, não tem que dar satisfações se tenciona ou não seguir em qualquer comboio; deposita alli o objecto e vae buscal-o quando lhe apraz, com a certeza de que elle lhe foi cuidadosamente guardado e conservado.

Desde ha seis mezes que este serviço se acha á disposição do publico e — talvez por este achar caro o preço de 40 réis — não tem sido, quasi, utilizado. Com efeito no estrangeiro o preço é de 10 centimos, de peseta, de franco ou de marco, o que corresponde aos nossos 20 réis.

Agora, reduzido o preço a 10 réis, não haverá esse motivo.

O que nos parece é que, para estes serviços perfeitamente novos, a companhia precisava adoptar outros meios de publicidade novos tambem, como as grandes taboletas, illuminadas á noite, pequenos prospectos distribuidos diariamente nas carruagens dos comboios que se dirigem a Lisboa, avisos elegantes, a cores ou mesmo illustrados affixados nos veículos etc.

O Guia oficial sabemos que vae passar a chamar a attenção, em varias das suas paginas d'horarios, para esta commodidade offerecida ao publico; siga a companhia este expontaneo exemplo adoptando algum dos processos que lhe indicamos e verá que o resultado é proficuo, para ella e para os passageiros.

Carruagem da linha de Lourenço Marques

A nossa estampa de hoje representa uma das carruagens de 2.ª classe do caminho de ferro de Lourenço Marques.

E' do tipo das carruagens americanas com a entrada por uma plataforma, avante em duas *boggies*. Pôde por isso circular facilmente em linhas ferreas com curva de pequeno raio, tendo comtudo o comprimento bastante para comportar muitos logares no seu interior.

E' muito bem ventilada e elegante.

As janellas são amplas e os logares espaçosos e comodos.

Teem-se mostrado muito boas no serviço e constituem um tipo moderno e aperfeiçoados, pois são muito melhores do que muitas das carruagens em serviço n'algumas linhas da Europa.

Vê-se que o material da linha ferrea de Lourenço Marques não é um material barbaro, com carruagens disformes, um pouco mais commodas do que os carros boers, mas um material perfeito e de excellente apparença.

Congresso internacional de caminhos de ferro

6.ª Sessão — Paris — 1900

Como prometemos, vamos completar em artigos sucessivos a noticia desenvolvida dos trabalhos d'este congresso, em que foram tratados, com grande competencia, alguns dos assumptos mais importantes que respeitam á industria das comunicações ferro-viarias.

I.ª Questão

A natureza do metal dos carris

Esta interessante materia tinha sido estudada pelo engenheiro M. Bricka, que infelizmente não pôde vir defender no congresso o seu bem elaborado relatorio, por ter falecido.

Este engenheiro tinha illustrado o seu nome em trabalhos importantes, nomeadamente sobre as transmissoes funiculares, sobre vigas de pontes metalicas, sobre a natureza dos carris, etc.

Foi o engenheiro Post quem se apresentou no congresso a substituir o relator, resumindo o trabalho do seu collega, fornecendo algumas observações sobre o

desgaste reconhecido na linha de S. Gothardo e nos grandes tunneis, e dando conta dos trabalhos concernentes á duração dos carris da «União dos caminhos de ferro».

O engenheiro Poulet apresenta o seu relatorio a respeito das linhas inglesas e das colonias britannicas, e o engenheiro Dudley faz outro tanto sobre as linhas dos Estados Unidos da America.

O engenheiro M. Baudeberg sustentou as vantagens d'um carril solido, doutrina combatida pelo engenheiro Ast que julga não bastar o carril pesado para impedir a deterioração das travessas e do ballastro.

Aqui embaralha-se a questão, tomando a palavra varios congressistas a favor e contra o carril pesado, ou para sustentar que o desgaste continuo e regular da cabeça do carril não tem uma importancia grande.

Custou a formular uma conclusão, que se votou depois. N'esta conclusão fazem-se votos para que continuem as investigações e experiencias.

A questão não estava madura ainda.

Além d'isso parece-nos que se desviava a discussão um tanto do assumpto. Devia tratar-se da natureza do metal; não se estava discutindo a vantagem dos carris pesados ou leves.

O assumpto era muito mais restricto. Versava sobre a constituição do carril e não sobre o seu perfil.

O que importava principalmente era a parte metallurgica.

E' certo todavia que as experiencias realizadas na pratica do serviço são ainda poucas para que possa tirar-se nitidamente uma conclusão.

Alguma cousa todavia já se sabe quando se compararam os carris de ferro com os de aço laminados, e algumas conclusões mesmo se podem tirar das experiencias de resistencia feita nos laboratorios sobre as qualidades dos diferentes aços desde o aço industrial barato de Bessemer até o aço aristocratico de nickel.

Era todavia prematuro fixar doutrina n'uma materia que tanto carece da confirmação das experiencias e experiencias longas.

2.ª Questão

Juntas dos carris

O conselheiro W. Ast resume o seu relatorio sobre o assumpto que não tinha sido ainda publicado. N'esse relatorio dava-se conta do grande numero de trabalhos que havia a este respeito e exprimia-se o desejo de se fazerem novamente experiencias com a junta apoiada.

Ha uma grande discussão em que tomam parte muitos congressistas. O engenheiro Dudley dá informações muito interessantes sobre as talas usadas na grande rede da Pennsylvania, que teem typos muito variados, e declara que as talas compridas de aço-nickel teem dado muito bons resultados.

Adoptou-se por unanimidade a conclusão formulada pelo engenheiro Siegler convidando a proceder a experiencias variadas.

Não ficou portanto decidida completamente esta questão, como o não ficou a anterior, por falta de experiencias suficientemente numerosas e concludentes.

3.ª Questão

Agulhas, cruzamentos e travessamentos da via

O engenheiro Castault apresenta o resumo do seu relatorio sobre este thema e o sr. Brière, traductor do relatorio do engenheiro Worthington, apresenta essa traducción.

O engenheiro Hogennegger declara que na Austria

ha 30 annos se usam os cruzamentos de coraçao moveis nos travessamentos, sem inconvenientes.

O engenheiro Zorabof elogia a construcção com uma agulha movele e uma agulha fixa combinada com cruzamentos moveis.

O engenheiro Brière contesta, dizendo que a agulha fixa se usa no tremvias, mas origina choques.

O engenheiro Post refere-se ao talão das agulhas como ponto fraco e pede uma agulha sem talão, em que em vez da rotação se faça uma flexão.

Brière informa que já se usam ha 4 annos, sem inconvenientes, na linha de Orléans, as agulhas de flexão formadas por carris em T duplo.

O engenheiro Siegler pede esclarecimentos sobre os pedaços d'essas agulhas e o engenheiro Castault informa que na companhia P. L. M. está em estudo um novo pedal.

Tendo o engenheiro inglez Worthington adherido ás conclusões do engenheiro Castault, foram approvadas essas conclusões.

NOTAS DE VIAGEM

V

De Paris a Lyon

As grandes companhias francesas teem-se visto na necessidade de alargar as suas installações de estações na capital, para attenderem ao augmento progressivo do movimento de passageiros e bagagens que de mez para mez mais se accentua.

O Oeste, quando fez a sua grande estação de S. Lazaro, pensou já em a construir muito maior do que as necessidades n'aquelle momento o exigiam, e não obstante já agora teve que desdobral-a, construindo a dos Invalidos e alargando a do Campo de Marte.

O Norte, o Leste teem as suas estações, grandiosas como são, já insuficientes para o movimento, mas, especialmente aquella, lucta com difficuldades, ou impossibilidades mesmo, se quizer alargal-a, porque se acha encravada entre ruas de grande movimento e edifícios de enorme valor.

Mais feliz foi o P. L. M. que encontrou ainda meio de ampliar as suas installações e os limites da sua estação, ocupando vastos terrenos com edificações que a tornam apta para um movimento ainda maior do que o já enorme que hoje tem e o que teve durante a exposição.

Para ir de Paris a Lyon ha quinze comboios diarios (Quando chegaremos a este numero entre Lisboa e Porto?) a maior parte dos quaes são rapidos e expressos; tão rapidos no andamento que alguns fazem o percurso de 512 kilometros em 7 horas menos 2 minutos, o que dá a velocidade média de 73,5.

Indo no comboio das 9 e meia da manhã, o viajante vê todo o caminho, que é muito interessante, e chega a Lyon ás 5 e meia da tarde.

Partindo de Paris de noite, chega de manhã a Lyon, sem cansaço, porque pôde repousar durante a noite nas bellas carroagens *leitos-salões, fauteuils ou coupés-leitos*, mediante a pequena sobretaxa de 12 francos por logar.

Mas mesmo que, por imprevidencia, o viajante, á ultima hora, não encontre logar n'esses vehiculos, nas bellas carroagens de 1.º, é facil encontrar boa acomodação, sobretudo porque, sendo estas de corredor lateral, as senhoras preferem agrupar-se n'um dos

compartimentos, onde vão mais á sua vontade, deixando os homens tambem á vontade nos outros, fumando, cavaqueando ou dormindo.

Não vou descrever lhes a linha, não porque ella deixe de ser das mais interessantes, mas porque nem o carácter d'estes artigos é fazel-los constituir guias de viagem nem conscientemente poderia dizer que vi os panoramas durante o percurso, porque viajei de noite.

Nem guia de viagem é preciso comprar ou ter, quem anda nas linhas do P. L. M., porque em todos os compartimentos (de 1.^a e 2.^a) ha sempre o bello Guide-Album que a companhia põe á disposição do publico, e este respeita mais do que seria de esperar, contentando-se em lel-o, não arrancando folhas, não o danificando em coisa alguma, e deixando-o na rēde ou no descanso que lhe é proprio.

E' esta uma commodidade que só esta companhia e a do Sul da França offerecem ao publico.

A sua publicação começou em 1889, sendo então de muito menores dimensões do que o volume d'este 12.^º anno, que está agora em serviço e que é um folio de 484 paginas, impresso a duas cōres, com um sem numero de gravuras, algumas peças litterarias de bons escriptores franceses, para desenfastiar o espirito dos viajantes conhecedores da linha e aos quaes, portanto, as descripções d'esta não interessam, resenha de todas as linhas, preços e condições de todos os serviços especiaes e mais de 2.000 annuncios, alguns dos quaes a chromo e ouro.

Os que viajam de noite, despertando ao alvorecer da manhã, encontram-se em plena região borgonheza proximo de Mâcon, essa capital e patria de Lamartine.

Para a direita elevam-se os altos contrafortes das collinas do Beaujolais; para a esquerda destaca-se a linha que vae a Genebra por entre vinhedos restaurados do mal philloxerico que os atacou ha annos, e atravessando o Saone cujo valle temos seguido desde Châlon, acompanhados sempre pela estrada.

Em breve nos vemos entre uma ceara de altas chaminés de fabricas que nos dão bem a conhecer que vamos chegando a uma cidade extraordinariamente manufactureira.

Com efeito, Lyon, é a segunda cidade da França pelo seu commercio, a sua industria, a sua riqueza e a sua população, que se eleva, pelo ultimo recenseamento, a 466.000 habitantes.

Desde a sua fundação, que remonta aos tempos anteriores á entrada de Cesar na Gallia, foi alli o mercado mais importante dos Ligurianos, graças á confluencia dos dois grandes rios que asseguram áquelle ponto as communicações com o norte, o sul, as montanhas do Jura com a fertil região borgonheza.

Hoje Lyon estende-se por uma grande área atravessada pelo Saone e pelo Rhodano, constituindo estes dois rios a separação entre a cidade primitiva, a cidade velha e os bairros novos de Broteaux e Guillotière.

Depois do viajante avistar a cidade, ao passar na estação de Vaise, onde alguns comboios rápidos teem uma pequena paragem, a linha descreve uma grande curva para a esquerda, indo penetrar no tunnel de Santa Irena que perfura uma grande parte do bairro primitivo da cidade e vem sahir, depois de um percurso subterraneo de 2.175 metros, sobre o encontro da ponte da Quarantine, por meio da qual atravessa o Saone.

Immediatamente está a estação de Parrache, a principal da cidade, só afecta ao serviço de passageiros.

Esta estação fica superior ao nível da rua e parte construída sobre esta, passando-lhe por baixo a rua Charlemagne.

O accesso faz-se por duas rampas confluentes, para os trens, e escadas exteriores, para os peões, comunicando com o *cours du Midi* e a praça Carnot, onde estacionam os carros electricos e os trens.

Em frente abrem-se tres largas ruas que conduzem a breve trecho ao centro da cidade, a praça Belle cour.

N'este percurso tem o viajante bastantes hoteis, de todas as classes, á sua escolha.

Mas desejando demorar-se pouco, tendo de partir pela mesma estação por onde chegou, o que mais lhe convém é ficar perto d'esta, o que não o faz ficar longe do centro da cidade, porque, por 10 centimos e em 5 minutos, se transporta no tremvia electrico.

Assim eu preferi, e dei-me muito bem, o Hotel d'Inglaterra, mesmo na praça Carnot, onde o alojamento é bom e o serviço mais que regular, por um preço razoavel.

CONGRESSO COLONIAL

A Sociedade de Geographia, commemorando em maio proximo o seu 25.^º anniversario, não podia encontrar manifestação mais evidente da sua vida, do importante papel que tem desempenhado no levantamento do espirito publico em prol do estudo dos nossos problemas coloniaes e até do conhecimento, desde o mais modesto, das nossas possessões ultramarinas, do que reunindo um congresso colonial que auguramos vae ser da maior importancia para o paiz.

Desde a fundação d'esta benemerita sociedade o seu fito principal — e tambem o mais util e de que mais justificadamente pôde orgulhar se — tem sido sempre o estudo e vulgarisação das nossas terras d'álem-mar.

O congresso que vae agora reunir-se apresentará, pois, trabalhos importantissimos e merecerá ser considerado como a coroa condigna de todas as fainas da Sociedade durante os 25 annos passados.

São 12 as secções em que se divide o congresso; cada uma das quaes tem como fins principaes:

- 1.^a Geographia colonial e estudos hydrographicos;
- 2.^a Riqueza mineral, florestal, agricola e animal;
- 3.^a Climatologia, geographia medica, demographia, ethnologia, ethnographia;
- 4.^a Linguas, religiões, estado social;
- 5.^a Colonização e trabalho indigena;
- 6.^a Instrucção publica, missões ultramarinas;
- 7.^a Marinha e exercito colonial;
- 8.^a Rēde ferro-viaria, estradas, telegraphos e correios;
- 9.^a Regimen financeiro do ultramar, credito agricola, bancos e impostos;
- 10.^a Agricultura, commercio, industria, pautas e navegação;
- 11.^a Legislação ultramarina, concessões e regimen penal;
- 12.^a Administração colonial.

Sob estas theses desenvolvem-se variadas questões que poderão ser tratadas e estudadas pelos congressistas. As da secção — que respeita ás vias ferreas são as seguintes:

- a) Projecto de uma ou mais linhas ferro-viarias em S. Thomé; condições principaes a attender na sua construcção e exploração;
- b) Plano ferro-viario em Angola, suas relações com as zonas ricas de produções florestal, agricola e mi-

neira; facilidade de comunicações e permuta com os valles do Zambeze e do Congo e seus affluentes; necessidade de defesa e de polícia dos territorios.

c) Estudo estatístico do caminho de ferro de Morugão. Meios de facilitar o desenvolvimento d'este porto;

d) Estado actual da província de Timor no que diz respeito aos seus meios de comunicação e projecto do que convém promover para o rapido aproveitamento das riquezas d'aquella colónia;

e) Rêdes ferro-riarias da África Oriental;

f) Organização de um plano geral de estradas nas principaes ilhas de Cabo Verde, tendo em vista a sua actual riqueza agrícola, a necessidade da sua arborização regular e systematica e outras condições de importância;

g) Organização de um plano geral de estradas nas ilhas de S. Tomé e Príncipe;

h) Rêdes telegraphicas nas colónias. Não conviria ligar directamente o porto de Lisboa com as colónias africanas por meio de linhas telegraphicas exclusivamente nacionaes?

i) Deficiencias e imperfeições actuaes do serviço postal das colónias; suas causas e meios de as remediar.

Com o maior entusiasmo nos associamos á brilhante iniciativa da estudiosa Sociedade, e procuraremos acompanhar, no seu congresso, o estudo das questões que respeitam a especialidade a que se dedica este jornal.

Projecto Monnésier sobre as condições do trabalho do pessoal dos comboios

Foi apresentada no senado francês pelo sr. Monnésier, antigo ministro das obras públicas, uma proposta de lei assim concebida:

Artigo 1.º O tempo de serviço, as folgas, e as reformas dos machinistas, fogueiros, o pessoal de comboios (chefe de comboios, conductores e guarda-freios etc.) das companhias de caminhos de ferro de interesse geral são submetidos ás prescripções seguintes.

Art. 2.º O tempo de serviço comprehende a totalidade dos intervallos de tempo durante os quais o empregado fôr ocupado pela companhia ou obrigado por ella a uma accção de presença.

A origem e a terminação d'estes intervallos são indicadas nas escalas comunicadas ao ministro das obras públicas, e affixados nos depósitos e estações.

A reserva conta-se como serviço; todavia, por alteração especial ás prescripções do artigo presente e do seguinte, conta-se como tempo de descanso a ultima metade do tempo de reserva quando se prove que o empregado esteve sem trabalhar.

O tempo de trabalho não pôde ultrapassar durante as 24 horas da rotação da escala o maximo de dez horas consecutivas sendo a média de onze horas para os machinistas e fogueiros, doze para o restante pessoal.

Art. 3.º Folga é o tempo durante o qual o empregado tem toda liberdade para dispôr de si; todavia os descansos durante menos de uma hora são contados como trabalho.

A duração média do grande descanso que separa dois períodos de trabalho consecutivos não pôde ser inferior a dez horas por cada vinte e quatro horas de cada rotação.

A duração dos grandes descansos sem interrupção fóra do domicílio pôde descer abaixo de dez horas, não sendo inferior a 8.

A duração total de dois grandes descansos consecutivos é de 18 horas pelo menos.

Deve assegurar-se aos empregados a possibilidade de tomarem as suas refeições.

Art. 4.º Os empregados temem em cada uma das três dezenas do mês uma licença de 24 horas consecutivas e em cada anno uma licença de 12 dias.

Estas licenças concedidas sem perda de salário contam-se como descansos.

Art. 5.º Não se admite nenhuma alteração ás regras precedentes nas escalas de serviço,

Em casos de força maior os empregados pôdem, por iniciativa propria ou por ordem escrita e motivada do chefe responsável, trabalhar além das horas limites indicadas nas escalas ou do tempo previsto na lei.

As faltas de cumprimento das disposições da lei ou das indicações das escalas devem ser comunicadas ao ministro das obras públicas e publicadas nos depósitos e estações.

Além da prescripções do art. 8.º, cada alteração nas disposições da presente lei que não seja causada pelo empregado interessado, reconhecida pelo ministro ou pelo seu delegado, dá a esse empregado o direito ao aumento d'uma das suas mais próximas licenças da dezena.

A duração d'este aumento é igual a cinco vezes a da alteração, sem ser inferior a uma hora por cada alteração.

Art. 6.º O empregado tem direito á reforma aos 50 annos, todavia com o consentimento da Companhia poderá estar ao serviço até os 55 annos.

No caso de ferimentos ou doença que impliquem incapacidade de trabalho, seja qual fôr a sua idade, terá o empregado direito á liquidação da sua reforma.

Art. 7.º Em caso de guerra pôdem suspender-se os efeitos d'esta lei (applicável a Argelia).

Art. 8.º São processadas e condemnadas segundo a lei de 15 de julho de 1895 e regulamento de 15 de maio de 1846 as contravenções, que ficam sujeitas ás penalidades indicadas no art. 21.º da lei citada que prevê a multa de 16 francos a 3.000, e ao duplo no caso de reincidencia durante um anno com prisão de 3 dias a 30.

Art. 9.º E' concedido ás companhias um prazo de 6 mezes a contar da promulgação d'esta lei, para que a appliquem.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diccionario das seis linguas. — Temos já a 13.ª série, fascículos 61 a 65, d'este notável diccionario linguístico, obra unica no seu genero editado pela *Empresa do Occidente*, que acaba de ser premiado na Exposição de Paris.

Este diccionario reune a materia de trinta diccionarios combinados das seis linguas mais faladas e conhecidas da Europa, como é o francês, portuguez, inglez, hespanhol, italiano e allemão, em um só volume.

A obra é dividida em tres partes, estando já concluídas duas e começando agora a terceira e ultima que é o indice geral, a chave d'esta importantissima obra, por onde se faz a consulta rapida e facil de qualquer vocabulo em qualquer das seis linguas.

A primeira parte que trata da pronunciaçao figurada de cada uma das linguas é um trabalho bastante completo e digno de admiração e elogio. A segunda é o texto alphabeticó do diccionario em que cada vocabulo

é explicado nas seis linguas ao mesmo tempo. A terceira e ultima é o indice geral e de que temos presente os primeiros fasciculos.

Accrescendo ainda o cuidadoso apuro da edição e extrema barateza, pois custa só 160 réis cada série de 5 fasciculos para as provincias, não temos duvida em a recommendar aos nossos amigos e assignantes.

Todos os pedidos d'assignaturas pôdem ser dirigidos á Empresa do *Occidente*, Largo do Poço Novo, Lisboa, ou aos seus correspondentes.

Le monde moderne. — Recebemos o *Compte-rendu* d'este primoroso periodico que é uma verdadeira encyclopedie illustrada, formando, por anno, dois bellos volumes de mais de 2.000 paginas com 1.500 gravuras de primeira ordem.

São verdadeiramente primorosas as que se reproduzem no n.º 16 do mez corrente.

Entre os artigos de fundo publicados nos ultimos annos, não se esqueceu, aquella primorosa revista, do nosso paiz, tendo um descriptivo de Coimbra que nos dá muita honra.

A redacção é em Paris, rue de Saint Benoit, 5, onde pôdem ser feitas as assignaturas cujo preço é 22 francos por anno.

O Cyclista. — E' um modesto jornalinho que se começou a publicar em Lisboa, tendo por director o sr. Augusto Rato, e redactor o sr. Decio Carneiro.

Dedica-se, como o indica o titulo, ao *sport velocipedico* e o 1.º numero vem muito variado e interessante.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

O Conselho d'Administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de janeiro de 1901, será pago o coupon ouro do 2.º semestre de 1900, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes.

Pela apresentação do coupon n.º 14 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 p. c. recebendo por cada coupon 7,10 francos líquidos de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 14 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 p. c., recebendo por cada coupon 9,47 francos líquidos de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 11 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 p. c. primeira serie 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 p. c. e recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 10 da nova folha d'elles anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 p. c. (segunda e terceira series), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro de 1901 em Lisboa na sede da companhia, pelo cambio do dia e com isenção de imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no artigo 5 da lei de 29 de julho de 1899, publicado no Diario do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez de Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas doze horas da manhã, na sede da companhia, rua Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar d'esta companhia.

Porto, 11 de dezembro de 1900. — Pela companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, o presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Cumprindo o § 5 do artigo 6.º dos estatutos, faço publico que no dia 20 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, na sede d'esta Companhia, á rua de Cedofeita n.º 291, se procederá ao sorteio das obrigações a amortisar no corrente anno.

Porto, 12 de dezembro de 1900.

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

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de Dezembro de 1900

Bem diziamos, ao fechar o nosso boletim anterior, que o sr. ministro da fazenda estava descontente; á hora em que o nosso artigo se imprimia estava elle demissionario.

Venceu a alta finançá interessada em que não se altere o actual regimen dos bancos attingidos nos projectos financeiros do sr. Anselmo de Andrade, e não tendo conhecimento desses projectos que nos permittam dar sobre elle juizo seguro, não podemos dizer se ganhou o paiz.

Muito se espera do novo titular da pasta financeira, pelos seus vastos conhecimentos em todos os ramos que se relacionam com os assumptos d'aquella pasta, e só na expectativa poderemos vivar agora, porque não é tempo ainda do novo ministro deixar antever a orientação.

A vinda da esquadra ingleza a prestar honrosa homenagem ao nosso paiz, teve uma grande significação internacional que toda a imprensa estrangeira vae commentando a seu sabor; mas não sendo a confirmação da nossa alliance com aquella grande nação facto que determine immediata influencia sobre a nossa situação financeira, os fundos do estado pouco se resentiram, n'um levisimo movimento d'alta que nem a esse motivo se pôde attribuir.

Nem sequer a troca de alguns milhares de libras no mercado de miudo, pelas guarnições dos vapores, produziu baixa no agio que, por virtude da escassez do papel do Brazil e Africa e da baixa do cambio do Brazil se tem elevado levemente.

Factos futuros de maior alcance atestarão as vantagens, para o nosso pequeno paiz, da sua alliance, sem duvida de grande valor no mundo onde ella viu testemunhar que, embora pequenos, não somos um factor minimo cuja influencia pôde ser desprezada no balanço europeu.

Como consequencia da modificação ministerial e afastamento do espectro do banco do estado, as accções dos bancos de Portugal e Ultramarino tiveram alta consideravel como se vê da nossa tabella.

As da companhia dos Tabacos desceram bastante pelos boatos que correm de que o contracto denunciado.

Mais outro *alcance* veiu provar como mal fiscalizados andam os dinheiros publicos. Depois do da receita eventual o da administração do 4.º bairro, depois d'estes o da Imprensa Nacional e *agora* se sabe que o thesoureiro da alfandega do Porto deixou em legado aos cofres do thesouro um alcance de 83 contos que vem apenas desde ha 24 annos.

Se se adoptasse o preceito de tornar os fiscalizadores responsaveis pelos erros cometidos pelos seus fiscalizados e não descobertos por aquelles, ter se-hia avançado bastante na regeneração do nosso funcionalismo publico e as receitas do thesouro não sofreriam tão frequentes *alcances*.

O movimento da bolsa tem sido muito activo, havendo consideraveis operações e em grande numero, apesar de se estar em fim de anno e alguns limitarem as suas transacções até a liquidação do periodo annual.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 1/2	38 3/8	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 0/0
" cheque ..	38	37 15/16	No mercado.....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	750	752	Agio Buenos Ayres	230
" cheque ...	755	756	Cambio do Brazil	9 23/32
Berlim 90 d/v....	302	303	Premio da libra	1.750
" cheque ..	308	309		a
Francfort 90 d/v ..	302 1/2	303 1/2		
" cheque ..	308 1/2	309 1/2		
Madrid cheque ..	930	950		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	
Lisboa: Inscrições de assent.	36,30	37,42	36,79	38,45	37,80	—	—	36,85	38	37,91	36,94	37	37	—
» coupon	37,30	37,40	36,70	36,70	36,80	36,90	—	36,90	36,95	36,95	36,95	36,95	37	—
Obrig. 4% 1888	—	—	18.000	18.000	18.000	—	—	18.050	18.200	18.200	18.200	—	—	—
» 4% 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44.200	—	—
» 4% 1890 coupon...	—	—	—	—	44.000	—	—	—	—	44.200	44.200	44.200	—	—
» 4 1/2% assent.....	52.000	—	51.500	—	—	—	—	52.200	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2% coup. int...	—	—	—	—	52.000	—	—	—	—	51.800	51.800	51.800	51.800	—
» 4 1/2% externo....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal....	—	143.000	—	144.800	—	—	—	145.500	—	144.500	—	144.000	—	—
» Commercial	—	125.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» N. Ultramarino ..	—	122.500	123.300	124.000	—	124.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Lisboa & Açores	—	—	119.000	120.000	—	—	—	—	120.500	—	—	—	121.000	—
» Tabacos coupon ...	—	—	127.500	—	127.100	127.100	—	126.000	126.000	124.000	125.000	124.000	123.800	—
» Comp. Real.	17.300	17.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%	—	95.000	—	—	—	95.000	—	—	92.000	92.000	92.000	92.000	92.150	—
» » 5%	—	—	91.800	91.900	91.900	92.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» C. Real 3% 1.º grau	78.500	78.000	—	—	78.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3% 2.º grau	21.800	21.900	22.000	22.000	—	—	—	—	22.000	—	22.050	22.000	21.950	—
» C. Nacional	—	—	—	46.000	—	—	—	—	—	—	—	—	48.000	—
» Atravez Africa....	79.000	—	—	—	79.000	—	—	—	78.600	78.800	79.000	79.000	79.000	—
Paris: 3% portuguez ...	24,35	24,25	24,20	24,15	24,25	24,25	24,32	24,45	24,45	24,45	24,55	24,60	—	—
Accções Comp. Real....	—	70	—	69,50	—	—	—	70	69,75	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres....	36	36	35,50	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Norte de Hespanha.	179	180	178	176	176	175	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza...	264	—	—	261	262,50	260	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	285	282	284	278	278	275	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	323	313,50	315	315	313,50	313,50	313	314,75	315,25	314,50	315	315	—	—
» » 2.º grau.	86,50	87,50	87,50	88	87	86,50	87	87	87	86,50	87	86,50	—	—
» C. Beira Alta.....	75	75	—	—	75	75	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres ...	—	—	—	—	—	89	81	84	84	—	—	82,25	—	—
» N. Hesp. (1.º hyp.)	298,75	298,50	298	297,50	297,50	297	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 / portuguez....	24,12	24,25	24,12	24,12	24,12	24,37	24,25	24,31	24,37	24,50	24,62	24,62	—	—
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	57,25	—
Amsterdam: Atravez Africa...	59,50	59,50	59,50	59,78	60	60	60	59,81	59,81	59,81	59,12	59,50	—	—
Bruxellas: Atravez Africa ..	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	—

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Periodo de exportação	1900			1899			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900	1899	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis		
Antiga rede e nova não garantida	19 25 Nov	693	80.103.000	115.588	693	77.404.604	111.694	3.721.667.000	3.542.934.640	178.732.360	—
	26 2 Dez.	»	77.268.000	111.497	»	75.043.648	108.288	3.798.935.000	3.617.978.288	180.956.712	—
Nova rede garantida	19 25 Nov	380	9.235.000	24.302	380	9.769.396	25.708	473.234.000	452.991.360	20.242.640	—
	26 2 Dez.	»	8.260.000	21.736	»	9.721.352	25.582	481.494.000	462.712.712	18.781.288	—
	29 4 Nov	488	23.931.570	49.040	488	18.178.350	37.250	848.407.773	813.875.722	34.532.051	—
Sul e Sueste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	27 2 Set.	353	27.738.546	78.579	353	20.765.692	58.826	803.795.032	749.920.172	53.874.860	—
Minho e Douro.....	3 9	»	33.124.996	93.838	»	21.438.487	60.732	836.920.028	771.358.659	65.561.369	—
	10 16	»	31.996.530	90.641	»	17.562.524	49.752	868.916.558	788.921.183	79.995.375	—
Beira Alta	—	—	253	—	253	—	—	—	—	—	—
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	—	—	105	—	105	—	—	—	—	—	—
	5 11 Nov	34	1.676.670	49.313	34	1.338.140	39.357	85.052.696	78.800.410	6.252.286	—
Guimarães	12 18	»	1.610.985	47.381	»	1.384.235	49.712	86.663.681	80.181.645	6.479.036	—
Porto á P. e Famalicão	16 31 Out	6									

LINHAS PORTUGUEZAS

Estações do Porto. — O sr. ministro das Obras Públicas, respondendo a um ofício de felicitação da associação Commercial d'aquela cidade e a varias reclamações que a mesma lhe faz, diz que a administração dos caminhos de ferro do Estado tem tomado a peito a realização de melhoramentos necessários na estação de caminhos de ferro na alfandega, tendo mandado elaborar um projecto de transformação d'aquela estação, que está sujeito à apreciação do conselho technico das obras públicas, assegurando que, apenas esse corpo consultivo dê o seu parecer e o julgue em condições de ser aprovado, providenciará para que se proceda desde logo à sua execução. Também informa que vai fazer a aquisição de material circulante para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Accrescenta que, por despacho de 5 do corrente, aprovará o projecto de construção de cais cobertos e descobertos em Campanhã e que dentro em pouco terão o devido desenvolvimento os trabalhos da construção da estação central de S. Bento.

Com efeito, em sua sessão de 14 o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado já resolveu pedir auctorização ao ministro para empregar 200 contos do seu fundo na aquisição de machinas, carruagens e wagons para as linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Coimbra a Arganil. — Na semana finda foi o sr. engenheiro Vasconcellos Porto proceder a uma vistoria do estado da linha em construção paralysada entre Coimbra e a Louzã.

E' lastima, em verdade, que aquela linha, que poderia dar bons resultados sendo construída por um meio económico, esteja abandonada, quando não difícil seria, se os verdadeiros interessados coadjuvassem, acabar-se a construção, aproveitando, enquanto é tempo, parte das grandes sommas ali consumidas em trabalhos e material.

Mas se é costume do nosso paiz ninguém tomar parte nos encargos de que lhe devem resultar vantagens, contentando-se em reclamar dos poderes centraes que lhe dêem o que a propria iniciativa não produz!

Cintra à Praia das Maçãs. — Por acordo entre a direcção d'esta companhia e os seus empreiteiros srs. H. Darras & Companhia, de Paris, está-se estudando a adopção da tracção electrica para esta linha, em substituição da de vapor que se projectava empregar.

O sistema será o de fio aereo por ser mais económico de que o do carril intermédio ou lateral.

A estação geradora será installada em Cintra e produzirá a força não só suficiente para a tracção da linha como para a iluminação da villa, o que é uma enorme vantagem muito para apreciar. Estão encarregados dos estudos os srs. engenheiros Cerveira d'Albuquerque e Arthur Bual, e logo que tanto estes estudos como os da parte económica estejam concluidos, será convocada uma assembléa geral de accionistas para lhes ser apresentada esta modificação dos antigos projectos.

A rede do Estado. — Falando a respeito do acordo com os crédores da dívida externa, diz uma folha diária que, sem poder saber em que bases se fundam as negociações entabolas, lhe afirmam «muito categoricamente que o projectado novo convenio ou conversão não assenta sobre uma ha tempos falada operação dos caminhos de ferro do estado integrada na Companhia Real».

Pessoa que reputamos fidedigna deu-nos o mais formal desmentido de que se trate de semelhante integra-

ção, integração que esse alguém atribue a intrigas financeiras.»

Também nos sucede o mesmo e pela voz de amigo de quem não nos é lícito duvidar.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Os relogios dos caminhos de ferro vão ser regulados pelo meridiano de Greenwich ou da Europa occidental desde o dia 1 de janeiro de 1901 em virtude do disposto do decreto de 26 de julho ultimo.

Para se effectuar essa alteração com regularidade, o ministro da agricultura, industria, commercio e obras públicas expediu uma ordem prescrevendo que as companhias com horários referidos ao meridiano de Madrid juntam 15 minutos a todas as horas dos itinerarios, que na noite de 31 de dezembro ás 11 e 45th da noite todos os relogios se adeantem em 15 minutos.

As horas serão contadas de 1 a 24 como se sabe e já dissemos.

Julga-se poder inaugurar os trabalhos da linha económica de Barcelona a Cugat del Vallés, Rubi e Sabadell, no proximo mês de maio.

Começaram as obras de estabelecimento do tremvia entre Murcia e Espinardo.

Proseguem os trabalhos na linha de Moreda a Granada. A via está assente até o kilometro 4 e os movimentos de terra até o kilometro 32. O tunnel de Iznalloz tem 200^m revestidos e 160 para revestir.

Madrid também quer ter um metropolitano. Está-se em negociações para a realização d'um tremvia subterraneo transversal que passa na parte mais central da cidade.

França

Foi aceito pela comissão parlamentar dos caminhos de ferro o projecto ministerial para o prolongamento da linha do Estado de Chartres a Paris.

Foi condenado a 16 francos de multa o engenheiro Marchal, director da Compagnie du Métropolitain em virtude da infracção da lei sobre a polícia dos caminhos de ferro commettida pelos empregados d'essa linha que permitiram nos wagons um numero de passageiros de pé superior ao auctorizado.

Esta sentença do tribunal correccional tem sido vivamente commentada, visto tornar responsavel o director pelas faltas dos seus empregados.

Allemanha

Quatro dias antes do desastre nas linhas francesas de Choisy-le-Roi tinha havido um outro na linha alemã de Frankfurt em Offenbach.

Segundo o inquerito oficial, averiguou-se que o expresso Berlin-Frankfort havia parado n'um disco proximo da estação de Offenbach. Como na occasião estava muito denso o nevoeiro, o agulheiro julgou que o expresso tinha seguido e desencravou a linha, abrindo-a para a passagem d'um comboio que foi chocar na cauda do expresso. A ultima carruagem d'este foi cortada ao meio. O reservatorio do gaz explodiu e o wagon ficou convertido n'uma fornalha. Morreram queimadas 13 pessoas.

Suissa

Em 31 de dezembro de 1899 havia na confederação 4.074 kilómetros de vias ferreas ou mais 77 do que no anno anterior.

O material circulante somava 1.137 locomotoras, 8.423 carruagens, 545 bagageiras ou fourgons, 233 carruagens postas, 26.281 wagons.

*

Está installedo e realizou já a sua primeira sessão na sala do conselho dos Estados em Berne, o *conselho de administração dos caminhos de ferro da confederação*.

Foi nomeado presidente von Aix e vice presidente Ruchonnet. O conselho tem mais 10 vogaes.

Trata-se de levantar fundos para o resgate das linhas e para a nacionalização das vias ferreas principaes.

Fala-se n'um *consortium* dos bancos dos Estados Unidos da America e d'outros bancos estrangeiros.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

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

(Conclusão)

A extraordinaria e inclemente invernia das primeiras semanas de 1900 teve influencia menos agradavel nas receitas de passageiros, no principio do exercicio corrente. Essa influencia vai sendo, successivamente, compensada com as receitas a maior das ultimas semanas. Nas receitas de mercadorias, tanto em grande como em pequena velocidade, o aumento continua, como se verá do seguinte quadro, em que, como de costume, comparamos o producto bruto das nossas receitas, excluindo reembolsos e impostos cobrados por conta do Thesouro e garantias de juro, durante as primeiras vinte semanas dos exercicios desde 1894, inclusivé, ate o de 1900 tambem inclusivé.

	Primeras 20 semanas de:				
	1894	1895	1896	1897	1898
Passageiros...	471:159:3991	473:185:5030	522:983:5561	547:930:5551	632:123:5924
G. velocidade...	85:639:5645	84:765:6178	81:423:5084	91:983:6724	729:531:4153
P. velocidade...	540:635:5482	548:814:5532	585:482:5079	620:568:5387	613:398:5000
Total, réis...	1.057:465:6118	1.106:762:6740	1.200:889:6024	1.260:482:5862	1.410:536:5000
					1.562:079:6000
					1.513:896:5000

Assim as primeiras vinte semanas de 1900 apresentam as seguintes diferenças, sobre igual periodo dos annos anteriores de:

	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Em passageiros...	142:148:6069	140:124:5970	90:324:6139	65:377:5449	18:815:5274	110:323:5153
Em grand. velocidade...	35:417:5405	36:521:5822	39:663:6916	39:103:276	18:489:5390	10:951:5937
Em pequ. velocidade...	278:695:5518	230:186:5465	182:185:5921	158:732:6133	103:485:6384	56:788:6216
Total, réis...	456:230:5862	406:833:5260	313:800:5976	253:213:5338	103:166:5000	48:383:5000

Estamos convencidos de que no fim do anno de 1900 as receitas serão pelo menos iguais ás de 1899, senão superiores. E para esta convicção temos os seguintes elementos: haver optimas noticias do estado das culturas no paiz, principalmente da cerealifera, e no periodo que decorreu desde o fim da 32.^a semana até o fim da 42.^a do anno de 1899, ter havido, em comparação de igual periodo do anno anterior, uma diminuição de

receita de cerca de 67 contos, diminuição que, afinal, foi bem compensada, pois que as receitas brutas de 1899 foram encerradas, como no quadro acima, com o aumento de 103:161:5000 réis sobre as do anno de 1898.

Mais ainda. O dinheiro remetido para o nosso cofre central, pelas diversas estações da nossa rede, tem sido, desde o principio dos annos até 20 de maio, isto é, nas primeiras vinte semanas, o seguinte:

De 1 de janeiro até 20 de maio de

1894	1.052:661:5922	réis
1895	1.109:533:5003	"
1896	1.214:347:5601	"
1897	1.260:314:5605	"
1898	1.344:201:5940	"
1899	1.473:299:5978	"
1900	1.530:075:5270	"

Assim, 1900 apresenta para *mais* sobre :

1899	56:775:5202	réis
1898	185:873:5330	"
1897	269:760:5665	"
1896	315:727:5669	"
1895	420:542:5267	"
1894	477:413:5348	"

TERCEIRA PARTE

Caixas de soccorros e de reformas e pensões

No relatorio especial d'esta caixa, coordenado no serviço competente, estão expostos com minuciosidade todos os actos da sua gerencia; d'elle extrahimos o que mais pôde interessar.

Caixa de Soccorros

No anno de 1889 despendeu esta caixa em proveito do pessoal:

Escola Camões.....	961:5999
2.610 subsídios a operarios e empregados doentes.....	7:469:5276
58 donativos a empregados e operarios.....	1:712:5840
67 funeraes de empregados e operarios falecidos.....	1:116:5220
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamento a hospitais.....	1:363:5585
Total.....	12:623:5920
Em 1898 a despesa com identicas applicações foi de	12:567:5772
Diferença a mais em 1899	56:5148

Os adeantamentos feitos durante o anno ao pessoal da Companhia foram 970 importando em Em 1898 tinha sido

887 " "

Augmento em 1899 .. 83

43:263:5720

36:226:5745

7:036:5975

O saldo em dívida em 31 dezembro de 1899 é de. Em 31 de dezembro de 1898 era de.....

25:226:5065

21:324:5530

3:941:5535

Diferença a mais em 1899

A importancia de generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens foi de..... Em 1898 foi de

181:978:5000

167:060:5130

14:917:5870

Tendo o numero de consumidores sido .. 34.519
Contra, em 1898

31.174

Diferença para mais, em 1899 .. 3.345

A percentagem dos lucros brutos que, em 1898, fôra de 9,09% subiu em 1899 para 10,06%, devido ao maior consumo de tabaco que é o genero que maior lucro deixa aos armazens.

Os fornecimentos feitos directamente ao pessoal pelos estabelecimentos, com os quaes ha contracto, por intermédio e sob responsabilidade da Caixa de Soccorros, pôdem assim classificar-se:

Calçado, chapeus, bengalas, fazendas brancas, vestidos e objectos de renda, fazendas para fato e fatos feitos, medicamentos, mobilia e utensílios de casa, etc., importaram em 1899, em.....	13:654:5399
Em 1898 esta importancia tinha sido de.....	13:345:5159
Augmento em 1899	309:5240

Obtendo os compradores sobre os preços correntes um beneficio de.....
O qual em 1898 foi de.....
Diferença para mais em 1899.....

622\$945
598\$265
24\$680

A' Companhia Carris de Ferro, foram pela caixa comprados bilhetes a prompto pagamento para serem fornecidos ao pessoal, que reembolsou a importancia dispendida em 12 prestações mensaes—53 importando em.....
Em 1898 foram fornecidos 45 bilhetes annuaes e 5 semestraes..... 50 importando em.....
Diferença a mais em 1899 3 " " 90\$000

1:590\$000
1:500\$000
90\$000

E sendo o custo d'estes bilhetes para o publico de E tendo o pessoal pago.....
Lucrou.....
Tendo igual beneficio sido em 1898 de.....
Diferença a favor de 1899.....

2:120\$000
1:590\$000
530\$000
500\$000
30\$000

Finalmente por intermedio da Caixa de Socorros foram fornecidos ao pessoal, em 1899, senhas das cosinhas economicas..... 21.271 importando em.....
Tendo sido o fornecimento em 1898..... 11.588 " " 312\$670
Diferença a favor de 1899 9.683 " " 396\$870

709\$540
312\$670
396\$870

O balanço da Caixa de Socorros accusa em 31 de dezembro de 1898 um saldo positivo, que segundo o regulamento é escripturado como receita na Caixa de Reformas de.....
Em 31 de dezembro de 1898 este resultado foi de.....
Houve pois em 1899 uma diminuição de.....

13:052\$296
14:451\$752
1:390\$456

Desde 1887 até 31 de dezembro de 1899 tem passado como receita para a Caixa de Reformas os saldos da Caixa de Socorros importando em 149:748\$756 réis ou 11:519\$175 réis, em média anualmente.

Caixa de Reformas e Pensões

Em 31 de dezembro de 1898 existiam inscritos:—Caixa, empregados e operarios..... 2.575
Foram inscritos durante o anno de 1899 .. 554 3.129
Foram reformados durante o anno..... 37
Eliminados por demissão..... 191
Faleceram 33 261
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1899 2.868

Pelo que respeita a pensionistas:

a) Reformados:
Existentes em 31 de dezembro de 1898..... 169
Reformados durante o anno..... 37 206
Falecidos durante o anno..... 17
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1899 189

b) Legatarios:
Existentes em 31 de dezembro de 1898 275
Admittidos a pensão, durante o anno de 1899 41 316

Perderam o direito a pensão:

Por falecimento..... 6
Por casamento..... 8
Por attingirem a maioridade..... 6 20
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1899 296
O encargo para a Caixa de Reformas d'aqui resultantes são os seguintes: Reformados:
Importancia annual das reformas concedidas em 1899..... 5:805\$499
Idem, idem, caducas no mesmo anno..... 3:197\$989
Augmento d'encargos para 1900 2:607\$510

Legatarios:

Importancia das pensões annuaes concedidas em 1899..... 1:777\$463
Idem, idem, caducas no mesmo anno:.....
Por falecimento 344\$309
Por casamento 194\$984
Por attingirem a maioridade 130\$715 670\$008
Excesso d'encargos que passou para 1900 1.107\$455

Os excessos d'encargos que em 1898 tinham passado para 1899 foram respectivamente 8.595\$142 réis e 1.600\$050 réis.

Em 1899 foram os productos de:

Joias 6.647\$215
Quotas 18.922\$210 25.569\$425

Houve reembolsos de:

Joias 235\$620
Quotas 1.874\$120 2.109\$740
Liquido 23.459\$085

Em 1898 as verbas correspondentes foram:

Joias 6.137\$355
Quotas 18.305\$465 24.442\$820

Reembolsos:

Joias 232\$240
Quotas 2.417\$165 2.649\$405
Liquido 21.793\$415

As pensões pagas em 1899 foram:

Reformas 33.082\$210
Pensionistas 10.762\$631 43.844\$841

Em 1898 tinham sido:

Reformas 30.763\$240
Pensionistas 8.334\$546 39.097\$786
Augmento em 1899 4.747\$055

O balanço d'esta caixa accusa em 31 de dezembro de 1899, o saldo positivo de 985\$011 réis tendo entrado n'elle, como receita, os lucros líquidos da Caixa de Socorros que como fica dito subiram a 13:052\$296 réis. — Em 31 de dezembro de 1898 figuraram estas verbas no balanço pelas quantias, respectivamente, de 6:2.8\$274 e 14:451\$732 réis:

O fondo de reserva d'esta caixa era em 31 de dezembro de 1898 representado por:

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes 59
Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de uso fructo 1
Obrigações privilegiadas de 3% de 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (inalienaveis) 1.282
Obrigações privilegiadas de 3% de 1.º e 2.º graus 402
" " " 1.º grau 600
" de 4% do tesouro portuguez de 1888 186
" de 5% do Credito Predial Portuguez 35
" de 4% " " " (asentamento) 45

Os fundos disponíveis na mesma data eram:

Existente em Caixa 308:824
" " deposito no Mente-Pio Geral 45:898\$900
" " no Credit Franco Portugais 5:022\$115
Total 51:319\$830

Terminando esta exposição dos nossos actos, devemos, mais uma vez e sempre com o maior prazer, registar a dedicação, zelo, e notável intelligencia com que a nossa Direcção Geral tem continuado no seu empenho de aperfeiçoar e melhorar as condições da exploração da nossa rede, no que ella tem sido secundada efficazmente por todos os empregados das diversas cathegorias da nossa empresa, afigurando-se nos que aquella e a estes devemos os nossos agradecimentos.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes aos 30 de maio de 1900

O Presidente do Conselho de Administração

Antonio Maria Pereira Carrilho

NOTAS VARIAS

Fontes electricas.—Vae-se desenvolvendo em Espanha a industria electrica. Aproveitam-se de dia para dia novas quedas de agua para força motriz que se destina á produção de electricidade ou para a iluminação das cidades ou para outros usos.

Em Murcia está constituída uma companhia *Central de Moratalla* para explorar a fonte electrica n'este povo que aproveita uma queda de agua de 26 metros com uma força effectiva de 135 c. v.

Em Bilbao constituiu se uma sociedade para utilizar o moinho de *la Mella* para uma fonte de electricidade

Na província de *Jaen* vae construir-se uma outra que aproveita a queda de agua do Guadalquivir na *Cerradura del Tramo*.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Depósito e arrecadação de objectos portateis na estação de Lisboa Rocio

Desde 10 do corrente, a taxa de 40 réis que se acha estabelecida como cobrança pela arrecadação e guarda de objectos portateis no vestiario da estação de Lisboa-Rocio, é reduzida a 10 réis por volume e por dia, com o minimo de cobrança de 20 réis.

Fica, n'esta parte, modificado o Aviso ao publico B 1.035 de 9 de maio de 1900.

Lisboa, 3 de dezembro de 1900.

Delegação da alfandega

Desde 9 de dezembro de 1900, inclusivè, o serviço da delegação da alfandega na estação de Lisboa (Santa Apolonia), é transferido para o caes n.º 2 (lado do mar), no novo edifício para tal fim destinado.

Egualmente, a partir da mesma data, é transferido para junto da mesma delegação o escriptorio de chegadas de pequena velocidade d'esta Companhia.

Lisboa, 4 de dezembro de 1900.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de cal, gesso e telhas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente, 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 18.000 kilos de cal branca em pedra, 2.000 kilos de gesso de estuque, 30.000 telhas de tipo vulgar e 10.000 telhas de tipo marelhez.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 15.000 réis.

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, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 10 de dezembro de 1900.

Fornecimento de óleo mineral

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente, 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 15.000 kilos de óleo mineral escuro (oleonaphtha).

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 25.000 réis e de apresentar uma amostra do óleo a fornecer; este deposito pôde ser feito sómente até a vespera do concurso.

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, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 11 de Dezembro de 1900.

Direcção do Sul e Sueste

Empreitada

Faz-se publico que no dia 22 de dezembro de 1900, pelas doze horas da manhã, na sede da direcção no largo de S. Roque, terá lugar, perante o chefe do serviço de via e obras, a arrematação da empreitada abaixo especificada da reconstrução do edifício de passageiros da estação de Lisboa:

Paredes interiores e exteriores, comprehendendo a platibanda e o torreão.....	220 ^m
Superficie a cobrir, comprehendendo columnas, asnas, madeiramento e cobertura com ferro zíncado ondulado.....	1.016 ^m 2
Vigamento e forro no interior do edifício e alpendres.....	887 ^m 2
Balcão.....	49 ^m
Grades.....	18 ^m
Barraca para a bilheteira.....	1
Barracas para despacho de bagagens.....	2
Pintura a meias tintas.....	2.960 ^m 2
Algeroz zíncio.....	175 ^m
Tubos de zíncio para descarga do algeroz.....	48 ^m

Base da licitação — 5.500.000 réis.

Depósito provisório — 137.000 réis.

O depósito definitivo é de 5 por cento da importância por que fôr adjudicada a empreitada.

As medições, desenhos e condições para a execução d'esta empreitada estão patentes, todos os dias uteis, na secção de expediente do serviço de via e obras no Barreiro e na estação do Terreiro do Paço em Lisboa, desde as nove horas da manhã ás quatro horas da tarde.

Barreiro, 2 de dezembro de 1900.

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 20 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 400 metros de lona para tectos de wagons, com a largura de 1^m,130.

O depósito provisório para ser admittido a licitar é de 14.000 réis.

Este depósito será posteriormente elevado a 5 por cento da importância total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depósitos que terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde pôdem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 5 de dezembro de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 2.000 postes telegraphicos injectados com sulphato de cobre

No dia 20 de dezembro de 1900 pela 1 hora da tarde, na es-central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 2.000 postes telegraphicos de pinho injectados com sulphato de cobre.

As propostas serão endereçadas ao Director Geral d'esta Companhia na estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação no sobre-scripto: Proposta para o fornecimento de postes telegraphicos e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em....., obrigo me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes 2.000 postes telegraphicos de pinho injectados com sulphato de cobre, sendo 1.500 de 6^m,5 pelo preço de..... réis (por extenso) cada um e 500 de 8,^m0 pelo preço de..... réis (por extenso) cada um em conformidade das condições patentes na repartição da via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento.»—(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).

Depósito provisório 50.000 réis.

Lisboa, 22 de novembro de 1900.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

A La Ville de Paris.—Grande fabrica de corôas e flores artificiales—F. Delport, successors.—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.—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—15000 a 15400 réis diários.

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

Hotel Madrid — Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.^o 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, Nonão Garcia Vinhas.

COIMBRA

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

LEIRIA

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

HAMBURGO

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

MADRID

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

PARIS

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

ESTORIL

Hotel de Paris.—Casa de 1.^o ordem.—Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos —Preços rasoaveis. — Prop. 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.^o ordem. Diaria 1500 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 aceito tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

GRANADA

Hotel Victoria.—Proprietario, Frederico Iniesta. Sítio 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 inexcedivel. — Carros para a Batalha Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

MAFRA

Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 1550.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Italia.—De 1.^o ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas—accommodações para familias. Cosinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop. —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 Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Prop. 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.—Proprietários, Christian Pfister Godenzi & C.

SEVILHA

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

SEVILHA

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

SOBRADO DE PAIVA

Restaurante Hotel de Alfre-do 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 Fábrica, 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, boîtes e frascos, em diversas cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Sacavém	Lisboa	Coimbra	Figueira	Coimbra	FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	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.
5-15 m.	6-10 m.	6- 0 m.	6-20 m.	8-15 m.	9- 9 m.	9-59 m.	6-40 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.	10-22 n.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	7-50 m.	11-25 m.	12- 9 t.	4-40 m.	9-52 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-25 m.	11- 9 m.	11-25 m.	7-55 m.	12-30 t.	1-14 t.	Mangualde	Guarda
8-45 m.	9- 5 m.	8- 0 m.	8-25 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	8-39 n.	2-24 t.	2-35 t.	1-25 n.	Mangualde
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-35 m.	1-40 t.	2-24 t.	3-19 t.	9- 0 n.	9-44 n.	10-10 n.	1-29 n.	10-42 n.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	7-55 t.	8-39 n.	9-44 n.	10-15 n.	10-15 n.	10-59 n.	1-29 n.	1-35 n.
11- 5 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.	9-20 n.	10- 4 n.	10-15 n.	11-20 t.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	1-25 n.
11-45 m.	12-10 t.	12- 0 m.	12-20 t.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	1-25 n.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	Lisboa	Povoa	Lisboa	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	12-25 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-30 t.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	3- 5 t.	4- 3 t.	4-30 t.	5-29 t.	3-10 n.
2- 5 t.	2-25 t.	3- 0 t.	3-20 t.	3- 5 t.	4- 3 t.	5-29 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	c 5-52 m.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-30 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	5-25 t.	9- 5 t.	6-30 t.	8- 6 n.	c 4-10 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-30 t.	5-25 t.	5-45 t.	6-24 m.	Lisboa	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	g 6-54 t.
4-15 t.	4-40 t.	5- 0 t.	5-25 t.	6-20 t.	5-45 t.	8-59 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	1-36 t.
5- 5 t.	5-25 t.	6- 0 t.	6-20 t.	5-45 t.	7- 4 t.	5- 0 m.	9-10 n.	b 11-10 m.	5- 0 t.	b 12- 5 t.	b 12- 5 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	6-20 t.	6-55 t.	6-24 m.	8-25 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5- 0 t.	b 7-42 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-30 t.	Lisboa	Santarem	Lisboa	9-10 n.	8-18 m.	9-20 m.	b 12- 5 t.	8-18 m.
7-15 t.	7-40 t.	8- 0 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	8-25 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5- 0 t.	b 7-42 t.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5- 0 t.	b 11-10 m.	1-36 t.	5- 0 t.	b 7-42 t.	5- 0 t.
9-35 n.	9-55 n.	9-10 n.	11-25 n.	Lisboa	Porto	Lisboa	Lisboa	8-35 m.	8-55 n.	4- 0 m.	3-32 t.
10-15 n.	10-40 n.	—	—	7-35 m.	8-55 n.	3-32 t.	7-35 m.	8-35 m.	7-45 m.	3-25 t.	3-25 t.
C. SOORE	P. ARROS	C. SODÉ	8- 5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	8- 0 m.	2-35 t.	2-35 t.	5-37 t.	5-37 t.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	11- 0 m.	11-20 n.	12-20 t.	11-35 n.	11-35 n.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-45 m.	7-45 m.	8-40 m.	9-22 m.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 m.	11-10 t.	11-10 t.
9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-15 m.	9-15 m.	10-20 m.	10-20 m.	10-30 n.	7-41 m.	2-45 t.	5-58 n.	12-45 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	10-20 m.	10-20 m.	10-30 n.	—	5-58 n.	6- 6 t.	4-30 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-20 t.	5-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	5-45 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	12- 2 t.	12- 2 t.	7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	11-45 n.	2-20 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-15 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-20 t.	6-30 t.	3-42 t.	3-40 t.	11-45 n.	2-45 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-20 t.	2-50 t.	2-50 t.	5-12 m.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.	4-45 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	2-50 t.	3- 2 t.	3- 2 t.	11- 0 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.	3-32 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-15 t.	3-15 t.	4-20 t.	4-20 t.	11- 0 m.	5-55 t.	b 5-37 t.	5-37 t.	5-37 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	4-20 t.	4-45 t.	4-45 t.	10-49 m.	8-45 n.	7-45 m.	4-10 m.	4-10 m.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	4-32 t.	5-50 t.	5-50 t.	10-30 n.	7-40 m.	6-20 t.	5-58 m.	5-58 m.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	5-50 t.	6- 2 t.	6- 2 t.	10-30 n.	7- 9 m.	6-55 t.	5-58 m.	5-58 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-20 t.	6-20 t.	7-20 t.	7-20 t.	7-20 t.	8-20 m.	8-20 m.	3-32 t.	3-32 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	6-15 t.	6-15 t.	7-32 t.	7-32 t.	7-32 t.	8-20 m.	8-20 m.	5-40 m.	5-40 m.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-32 t.	8-50 n.	8-50 n.	8-45 n.	11- 0 m.	8-15 m.	6-45 t.	6-45 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	8-50 n.	9-15 n.	9-15 n.	9-15 n.	8-45 n.	7- 9 m.	6-55 t.	6-55 t.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-20 n.	10-30 n.	10-30 n.	10-30 n.	7- 9 m.	6-55 t.	5-58 m.	5-58 m.
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	16-32 n.	16-32 n.	Lisboa	Guarda	Lisboa	8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	3-32 t.
a 10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	11-50 n.	b 8-30 m.	12-50 n.	12-50 n.	11- 0 m.	1-50 n.	b 5-37 t.	3-25 t.
12-30 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.	12- 2 n.	10-30 n.	10-37 m.	4- 0 t.	10-37 m.	1-50 n.	4-10 m.	5-58 m.
Lisboa	Cintra	Lisboa	6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	8-45 n.	8-45 n.	1-50 n.	4-10 m.	4-10 m.
8- 5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	7-25 m.	8-57 m.	9-59 m.	10-25 m.	b 1-2 t.	5-28 t.	4- 0 m.	b 8-50 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	9-25 m.	8-57 m.	9-59 m.	10-25 m.	b 4-35 t.	9- 0 n.	6- 0 t.	b 10-10 n.
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	10-25 m.	12- 1 t.	12- 1 t.	12- 1 t.	12- 1 t.	4- 0 n.	5- 0 t.	11-35 n.
1- 0 t.	2- 7 t.	11- 0 m.	11- 0 m.	11- 0 m.	2- 5 t.	2- 5 t.	2- 5 t.	2- 5 t.	6- 0 t.	6- 0 t.	11-35 n.
2- 35 t.	3-42 t.	1- 5 t.	2- 5 t.	2- 5 t.	3-46 t.	3-46 t.	3-46 t.	3-46 t.	12-13 t.	a 6-55 t.	11-35 n.
4-35 t.	5-42 t.	2- 40 t.	3-46 t.	3-46 t.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	8- 0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	11-35 n.
5-35 t.	6-41 t.	4- 0 t.	5- 0 t.	5- 0 t.	8- 0 m.						

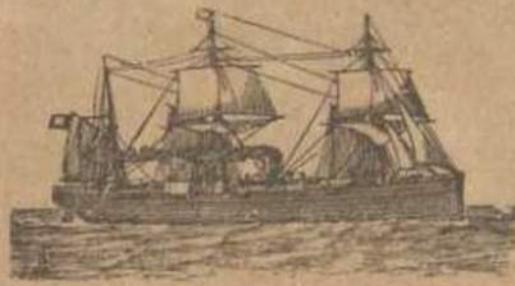
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.^ª



Vapores a sahir do porto de Lisboa



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a **29** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, (em direitura) vap. fr. **Chili**. Sahirá a **18** de dezembro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Bremen, vapor alemão **Portugal**. Sahirá a **21** de dezembro.

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



Cadiz e Malaga, vapor norueguês **Fram**. Sahirá a **18** de dezembro.

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



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Bue-ta. Sahirá a **17** de dezembro.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fr. **Cordillere**. Sahirá em **31** de dezembro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Hamburgo, vapor alemão **Soneck**. Sahirá a **19** de dezembro.

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



Havre, e Liverpool, vapor inglez **Jérôme**. Sahirá a **20** de Dezembro.

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



La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Leberia**. Sahirá a **20** de dezembro.

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

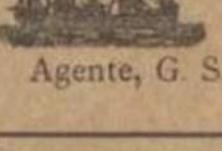


Lourenço Marques e Beira, vap. frances **Parahyba**. Sahirá a **1** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Maceió, Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Babingtonia**. Sahirá a **21** de dezembro.

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



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá a **20** de dezembro.

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



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



Pará e Manaus, vap. alemão **Herceynia**. Sahirá a **21** de dezembro.

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



Pará e Manaus, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a **27** de dezembro.

Agentes, Orey, Antunes & C.^ª, Praça dos Re-

molares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vap. ing. **Clement**. Sahirá a **27** de dezembro.

Agentes, Garland Laydley & C.^ª, Rua do Ale-

crim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a **3** de ja-

neiro. Agentes, Garland Laidley & C.^ª, Rua do Ale-

crim, 10, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabe-

dello), vap. ing. **Scholar**. Sahirá a **19** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^ª, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos va-

por alemão **Pelotas**. Sahirá a **19** de dezembro.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-

tos, vapor frances **Ville** **Saint Nicolas**. Sahirá a **23** de dezem-

bro. Agente, A. Freire, P. do Município 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-

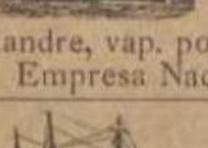
tos, vapor frances **Cara-**

vellas. Sahirá a **2** de janeiro.

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



Port Vandres, **Saint Mathieu**. Sahirá a **17** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^ª, R. dos Fanqueiros, 10.

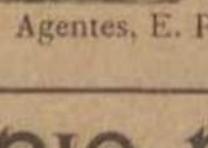


S Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambri-

zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Ale-

xandre, vap. port. **Benguela**. Sahirá a **21** de dezembro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-

neiro, Montevideu, Buenos Ay-

res, Valparairo e mais portos do Pacifico, vap.

ing. **Oravia**. Sahirá a **19** de dezembro.

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

ASCENSOR MUNICÍPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida 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.