



Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: ANTUERPIA, 1894, MEDALHA DE BRONZE — BRUXELLAS, 1897, MEDALHA DE PRATA — PORTO, 1897, MEDALHA DE PRATA — LISBOA, 1898, GRANDE DIPLOMA D'HONRA

Proprietario-director, **L. de Mendonça e Costa**, Inspector Chefe de Repartição
nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro-consultor, **C. Xavier Cordeiro**, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes


Redactor — **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, lente da Escola do Exercito

Redactor em Madrid, **D. Juan de Bona** — Em Bruxellas, **Leopoldo Kirsch**, Engenheiro Chefe de Serviço
do Grande Central Belga

Correspondentes : em Paris, **L. Cretey**; em Liverpool, **W. N. Cornett**;
em Lourenço Marques, **J. M. Costa**, Chefe do movimento do Caminho de Ferro

Collaboradores, os principaes engenheiros portuguezes

14.º ANNO—1901

 Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (L.E.M.F.)
N.º _____

REDACÇÃO
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 1.º
Telephone, 27 — Endereço telegraphico CAMIFERRO
LISBOA

ASSIGNATURAS

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

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 réis, fortes. — Numero avulso, sem annexos, 120 réis
(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

TRAVESSA DO SACRAMENTO, AO CARMO, 3 A 7

1901

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 14.º ANNO

	Pag.		Pag.
Aguas de Portimão	58	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portu- guezes:	
Alcool desnaturado	374	Assembléa geral 183 e	215
Alexandria (De) a Shanghai	306	Embargos (Os)	21
Arrematações:		Orçamento	7
12, 29, 44, 61, 77, 92, 108, 125, 141, 157, 173, 189, 204, 220, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361, 377, 393 e	409	Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho fiscal 10, 203, 219, 249, 263, 279, 295, 312, 327 e	343
Associação Commercial do Porto	154	Trafego (O) em 1900	396
Atraso (O) dos comboios e os direitos do publico	370	Em 1900	154
Automobilismo:		Concessão de vias ferreas	54
44, 107, 139, 167, 186, 218, 241, 291, 304, 332 e	402	Concursos 377, 393 e	408
Automobilismo (O) e a tísica	402	Conductores de obras publicas	26
Avisos de serviço:		Congo (O) Belga	403
12, 60, 77, 92, 108, 125, 157, 173, 188, 209, 220, 264, 280, 296, 312, 345, 361, 377, 393 e	409	Congresso Internacional de Caminhos de fer- ro:	
Bilhetes de assignatura	197	20, 39, 53, 85, 101, 118, 138, 149, 165, 197, 272, 290, 303, 320, 337, 354 e	385
Bilhetes (Os) de assignatura no estrangeiro	186	Congresso Maritimo Nacional	271
Bilhetes de banhos	148	Contagem (A) racional das horas	319
Bilhetes especiaes 85 e	182	Contra a tuberculose	371
Boletim da praça de Lisboa: por L. R.:		Convenio (O) do Norte de Hespanha	374
8, 22, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 151, 168, 184, 200, 216, 260, 276, 292, 308, 324, 340, 356, 372, 388 e	404	Corrida (A) monstro em automovel	241
Caes (O) da Europa, por O. S.—♦	317	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras 9, 24, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 261, 277, 293, 309, 325, 341, 357, 373, 389 e	405
Caixa de aposentações e soccorros —♦	49	Decretos ferroviarios	36
Cambios, descontos e agios:		Despinhalização (A) por O. S.—♦	301
8, 23, 40, 56, 72, 88, 183, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 260, 276, 292, 308, 324, 340, 356, 372, 388 e	404	Electricidade no Chiado	288
Caminho de ferro das Furnas a Ponta Delgada, por O. S. 129 —♦ (illustrado)	163	Elevador (O) do Carmo, em Lisboa, por <i>Raoul Mesnier de Ponsard</i> 3, ill.; 19, 33 —♦ ill.; 55, 69, ill.; 101, 106, 117 ill.; 133, 149, 218, 253 —♦ e	286
Caminho de ferro de Mormugão, por O. S.—♦	65	Embargo (O) do ascensor do Carmo	106
Caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas	288	Engenheiro Pocas Leitão	6
Caminho (O) de ferro Transiberiano 310 e	323	Escarradores (Os) nas gares	407
Caminhos (Os) de ferro da Europa em 1901	402	Escolas moveis	278
Caminhos de ferro do Alto Minho	271	Estação (A) do Sul e Sueste	390
Caminhos de ferro do Estado, por <i>José Fernando Sousa</i> —♦	349	Estatística dos caminhos de ferro do continente de Por- tugal —♦	17
Caminhos (Os) de ferro do mundo	342	Estatística internacional dos caminhos de ferro	374
Caminhos de ferro do Sul e Sueste —♦	381	Exposição insulana	90
Caminhos (Os) de ferro do Valle do Corgo e Tua	179	Fornecimentos ás linhas do Estado	336
Caminhos (Os) de ferro na America 154 e	194	Freios (Os) automaticos do Ascensor Municipio-Biblio- theca em acção	258
Caminhos (Os) ferro no seculo 19.º, por <i>Xavier Cordeiro</i> —♦	1	Freios de vacuo	306
Caminhos de ferro sul-africanos	270	Fumar nos comboios	359
Carreteira Fowler	139	<i>Gazeta (A) dos Caminhos de ferro, no estrangeiro</i>	307
Carris de ferro de Lisboa	166	Guia (O) Official	74
Cartas de Inglaterra, por <i>W. N. Cornett</i> 18, 66, 146, 302 e	366	Guimarães a Fafe	70
Carteira dos accionistas:		Hygiene (A) dos vagon	199
7, 22, 40, 72, 87, 119, 136, 168, 183, 199, 216, 307, 324, 339, 356, 371 e	403	Lazareto (O)	358
Casa (A) Arthur Koppel, capa do n.º 14 bis	318	Linha (A) directa Paris-Simplon	71
Chegada de Suas Majestades	318	Linha (A) do Cabo ao Cairo e a Allemanha	199
Chemins (Les) de fer de montagne de la Suisse, por <i>Xa- vier Cordeiro</i> —♦	397	Linha (Na) ferrea do sul	305
Chiado (O) 288, 351	374	Linhas estrangeiras:	
Collaboração	106	Abyssinia 108, Africa Oriental 294, Allemanha 28, 108, 141, 171, 294, 326, 392, 408; America 279, Asia Cen- tral russa 375, Australia occidental 141, Baviera 171, Belgica 343, 360; Brasil, 327, 343; Canada 327, Chili 361, China 343, 361; China e Indo China 327, Congo Belga, 361, 408; Egypto 59, 375; Estados- Unidos 42, 92, 311, 327, 343; França 10, 27, 42, 59, 75, 108, 124, 141, 156, 171, 187, 203, 218, 262, 279, 311, 326, 343, 375, 391; França-colonias 10, 42, 361; Guiné septentrional 327, Hespanha 10, 27, 42, 59, 91, 107, 124, 156, 171, 187, 218, 262, 278, 294, 311, 326, 342, 360, 375, 391, 408; India ingleza 361, In- glaterra 27, 326; Italia 10, 28, 125, 279, 327, 360, 408; Japão 28, 327; Mexico 203, 279; Persia 361, Prussia 171, Republica Argentina e Chili 343, Russia 187, 262, 279, 360; Sião 108, Suecia 108, Suissa 27, 59; Turquia asiatica, 279, 376 e	408
Combustivel (O) liquido na Europa	90		
Commercio de Angola, por O. S.—♦	97		
Commercio Portuguez 26 e	90		
Companhia do Caminho de ferro de Guimarães. Assem- bléa geral	307		
Companhia do Caminho de ferro do Porto á Pova e Fa- malicão. Assembléa geral	104		
Companhia dos Caminhos de ferro Portu- guezes da Beira Alta. Relatorio do conselho de admi- nistração e parecer do Conselho Fiscal 171 e	185		
Companhia do Mont'Estoril	137		
Companhia Nacional dos Caminhos de ferro. Assembléa geral 87 e	104		
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atra- vez d'Africa. Relatorio do Conselho de Administra- ção e Parecer do Conselho Fiscal 28, 42, 59, 75, 376 e	392		

		Parte official	
		Legislação por linhas	
			Pag.
Linhas portuguezas: 10, 26, 42, 58, 75, 90, 107, 123, 140, 156, 170, 186, 202, 218, 262, 278, 294, 311, 326, 342, 359, 374, 390 e	407	Barreiro a Cacilhas 256 e	367
Lisboa a Paris	288	Beira Baixa 100 e	287
Locomotiva (A) do futuro	322	Benguella	19
Logares (Os) nos comboios 75 e	85	Carris de ferro de Lisboa 335, 353, 367, 368 e	384
Luciano Cordeiro	7	Carris de ferro do Porto	164
Luz (A) electrica nos caminhos de ferro	368	Famalicão a Guimarães	85
Marinha mercante—♦	269	Figueira da Foz a Cabo Mondego	367
Mayor e menor cotação mensal e annual, em 1901, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsa portugueza e estrangeiras	25	Foz Tua a Mirandella	85
Melhoramentos (Os) em Lisboa	99	Guimarães a Fafe	131
Metallurgia (A) e os caminhos de ferro	167	Leste	85
Metropolitano (O) de Paris	40	Lisboa-Cintra-Torres 100 e	116
Nossa (A) redacção 55 e	260	Mirandella a Bragança 367, 399 e	425
Nosso (O) brinde 72, 86, 119, 133 e	149	Norte	180
Notas de viagem:		Pias a Moura	181
VI. Lyão 20—VII. De Lyão a Turim 54—VIII. Turim 103—IX. De Turim a Milão 122—X. De Milão a Veneza 134—XI. Veneza 150—XII. Ainda Veneza 165—XIII. Bolonha e Florença 182—XIV. Pisa e Genova 215—XV. Genova a Nice e o sul da França 259—XVI. O sul da França 273—XVII. O sul da França-Litoral-Fim da Viagem	321	Pocinho a Miranda	99
Nova série: I. Um pouco de introdução. Impressões geraes do Tejo ao Baltico, ao Danubio e ao Adriatico, 338—II. De Bayonna a Lourdes, 355—III. De Lourdes a Toulouse, 369—IV. De Tarrascon a Genebra, 386—V. Genebra e o Salève	401	Ponta Delgada ás Furnas 181, 195 e	211
Novas (As) installações na Escola do Exercito	369	Ramal de Portimão	131
Novo serviço urbano	82	Regua a Chaves e Fronteira	420
Numero extraordinario 167, 218 e	262	Santa Comba a Vizeu 84 e	384
Orçamento (O), por O. S. —♦	145	Torres-Figueira-Alfarellos 100 e	287
Pedro Iguacio Lopes, por A. Luciano Carvalho	2	Valle do Vouga	416
Pessoal (O) da rede do Estado	135	Legislação diversa	
Pias (De) a Pomarão	55	Aduos e estrumes nas linhas do Estado 256 e	271
Pocinho a Miranda do Douro 382 e	400	Caixas de aposentações e soccorros nas linhas do Estado 51 e	67
Projecto sobre concessões 114 e	147	Circulação d'automoveis 335 e	352
Propostas (As) de obras publicas por O. S. —♦	81	Concursos para obras e fornecimentos ás linhas do Estado	335
Publicações recebidas:		Corporações consultivas do Ministerio das Obras Publicas	383
10, 26, 58, 74 202, 278, 326 e	406	Conselho de Administração da Companhia Real	18
Ramal (O) da Merceana	387	Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado	50
Receitas dos Caminhos de ferro Portuguezes e hespanhoes:		Conselho de Administração dos Caminhos de ferro de Salamanca	256
9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 261, 277, 293, 309, 325, 341, 357, 373, 389 e	405	Direcção dos Caminhos de ferro do Estado	37
Reforma (A) de Engenharia Civil, por O. S. —♦	365	Fiscalização das Industrias electricas	413
Reforma das obras publicas —♦	285	Importação de material	353
Revue de la Bourse de Paris, por L. C. 8, 23, 55, 88, 120, 152, 183, 275, 339 e	371	Regulamento interno dos Caminhos de ferro do Estado ..	38
Rua (A) do Arsenal por O. S. —♦	113	Uniformização das condições technicas dos Caminhos de ferro	51
Ruas (As) de Lisboa	49	Tarifas	
Taleiras de fornalhas de locomotoras	406	Distribuidas com os numeros abaixo	
Tarifas de transporte 3, 19, 68, 100, 116, 131, 148, 164, 181, 196, 213, 257, 271, 287, 303, 319 e	354	Companhia Real:	
Telautographo (O)	289	N.º 1 G. V. Generos frescos	314
Telegrapho (O) atravez d'Africa	71	L. 1 G. V. Passageiros nos combois tramways	325
Telephonios	130	C. 1 bis G. V. Bagagens nos comboios tramways	326
Thermit (O)	123	L. 2 G. V. Passageiros nos comboios tramways	325
Tiro Civil (O) e nós 106 e	123	L. 3 G. V. Passageiros nos comboios tramways	325
Tracção de automoveis —♦	333	L. 4 G. V. Aluguer de cestos	331
Tracção electrica 122, 139, 155, 170, 186, 213, 254, 274, 318 e	401	N.º 11 bis G. V. Passageiros nos comboios tramways	325
Belgica	28	N.º 14 bis G. V. Assignaturas mensaes	326
Hespanha 28, 107, e	123	N.º 16 G. V. Viagens de recreio	322
Lisboa 90, 107, 177 —♦ por V. Porto, 193, —♦ 209, —♦ por V. Porto, 288, 339, 358 e	384	M. L. 1 G. V. Cosmestiveis	327
Transportes a domicilio	3	E. P. 1 G. V. Idem	313
Transportes internacionaes	131	N.º 3 P. V. Gado	325
Tunnel (O) do Monte Branco	359	N. B. 6 P. V. Mercadorias	314
Tunnel (Um) sob o Tamisa	306	E. P. 10 P. V. Sal	322
Unificação de tarifas —♦	162	Aluguer de encerados	319
Viação (A) em Bragança	170	Camionagem em Lisboa	330
Viação (A) no Chiado	334	Serviço a domicilio em Lisboa	327
Viagens de recreio 132 e	164	Minho e Douro:	
Viagens na Suissa	213	Passageiros nos comboios tramways	326
Viajantes (Os) transatlanticos	55	P. N.º 4 G. V. Mercadorias	321
Vias ferreas da casa Arthur Koppel. (illustrado) —♦	225	N.º 7 P. V. Instrumentos e machinas agricolas e industriaes	329
Vias ferreas do mundo	6	Aluguer de encerados	329
		Beira Alta:	
		N.º 5 P. V. Ampliação	333
		N.º 7 P. V. Ampliação	336
		N.º 14 P. V. Ampliação	331
		B. V. 1 P. V. Ampliação	331
		Annexos diversos	
		Mappas estatísticos dos Caminhos de ferro de Portugal ..	314

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESP. ES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, Leopoldo Kirsch. — L. MARQUES, J. M. Costa.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa E. P. n.º 1 G. V da Companhia Real para transporte de peixe e generos frescos.

SUMMARIO

OS CAMINHOS DE FERRO NO SECULO XIX, por Xavier Cordeiro.....	1
PEDRO IGNACIO LOPES, por A. Luciano de Carvalho.....	2
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	3
TRANSPORTES A DOMICILIO.....	3
O ELEVADOR DO CARMO EM LISBOA, por Raul Mesnier de Ponsard (ilustrado.).....	3
CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO.....	6
ENGENHEIRO POÇAS LEITÃO.....	6
VIAS FERREAS DO MUNDO.....	6
LUCIANO CORDEIRO.....	7
O ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL.....	7
PARTÉ FINANCEIRA.....	7 a 9
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
LINHAS PORTUGUEZAS—Loanda a Ambaca—Melhoramentos no Minho e Douro—Leixões—Do Porto a Espinho.....	10
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Argelia—Italia.....	10
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Parecer do conselho fiscal.....	10
AVISOS DE SERVIÇO—ARREMATACÕES—AGENDA DO VIAJANTE—HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1901—VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	12 a 16

OS CAMINHOS DE FERRO no seculo 19.º

O seculo 19.º póde ser denominado o seculo das maravilhas.

Uma das maiores é certamente a invenção dos caminhos de ferro. O gráo de perfeição a que chegaram estas magnificas vias de comunicação é o resultado dos progressos da chimica, da physica, da analyse mathematica, da metallurgia, da sciencia da estabilidade das construcções, e tambem da exigencia progressiva de maior conforto por parte do publico interessado.

Procuraremos dar uma pallida ideia do prodigioso desenvolvimento dos caminhos de ferro, que occuparia volumes para ser bem descripto e detalhado.

A historia dos caminhos de ferro póde ser dividida em dois grandes periodos; o primeiro, o maior, é o da gestação, o das tentativas, das experiencias, dos desanimos, e dos inventores infelizes; o segundo é o do desenvolvimento, o da febre, o creador d'uma nova necessidade insaciavel para o homem, qual é a de se transportar mais em mais rapidamente, e com maior commodidade, aos pontos mais afastados da superficie do globo.

Começa a gestação em fins do seculo 17.º, pelos carris de madeira das minas de Newcastle, substituidos, em meados do seculo 18.º, por carris de ferro fundido.

Pelo mesmo tempo Joseph Cunot teve a ideia de applicar a machina a vapor, já aperfeiçoada por Watt, á tracção das carruagens sobre as estradas ordinarias.

Após muitos annos de trabalho, construiu uma carruagem a vapor que foi experimentada em 1769, reconhecendo-se por essa occasião que a caldeira não tinha a capacidade sufficiente. Em consequencia d'este resul-

tado foi construida em 1770, á custa do governo francez, uma outra machina, de maior potencia, que nas experiencias apresentou movimentos muito desordenados, e que foi depositada em 1801 no conservatorio d'artes e officios. O inventor deve á generosidade de uma dama belga o não ter morrido de miseria.

Na America, Olivier Evans trabalhava, desde 1786, na applicação do vapor á tracção.

Julgaram-o doido.

Em 1797 obteve por fim um privilegio, que lhe foi concedido por *não fazer mal a ninguém*; o que mostra bem a nenhuma confiança que inspirava tal empresa.

Não tendo encontrado apoio na America, veio Evans para Londres, onde não foi mais feliz.

Voltando a Philadelphia, conseguiu construir no fim de 1800 uma carruagem a vapor, com alta pressão, que chegou a fazer andar nas ruas d'essa cidade.

Mas não tendo obtido capital para a construcção de outras machinas, no fim de muitos annos de tentativas infructuosas abandonou a ideia da machina a vapor.

Em Inglaterra, Treviltriek e Vivian, seguindo as ideias de Evans, construíram egualmente uma carruagem á qual applicaram uma machina de alta pressão.

Encontrando, porém, grande difficuldade em a fazer marchar sobre as estradas ordinarias, pediram em 1802 privilegio para o emprego das carruagens a vapor sobre os carris de ferro que já então eram usados em muitas minas inglezas.

Estava descoberto o caminho de ferro, mas, por uma falsa ideia antecipada de que o attrito das rodas de um vehiculo a vapor sobre os carris não era sufficiente para marchar com velocidade, esta grande descoberta esteve latente até 1813, tendo-se gasto um tão longo periodo em experiencias de varios inventos para augmentar o attrito.

Foi Blackett que reconheceu a inanidade da ideia em voga, vendo experimentalmente que o peso da machina é bastante para obter a adhesão das rodas e para provocar a marcha dos mais pesados vehiculos.

Em 1814 entrou em serviço a primeira locomotiva de Stephenson, nas minas de Killingworth. Esta locomotiva apresentava, pela primeira vez, as rodas conjugadas por meio d'uma cadeia. N'uma segunda machina construida em 1815 a cadeia era substituida por uma barra horizontal, e esta disposição é a que ainda hoje se emprega.

Assim serviram até 1825 nas minas e para a transporte do carvão no caminho de ferro de Darlington e Stockton, mas a velocidade era pequena em virtude da pequena força da caldeira.

Marc Séguin, com a invenção da caldeira tubular, veio dar novo impulso aos caminhos de ferro.

Foi em 1828 que Marc Séguin obteve o privilegio d'invenção das caldeiras tubulares e em 1829 um outros do ventilador mecanico que elle empregou para activar a tiragem.

Finalmente em 1830 George Stephenson substituiu

o ventilador pela tiragem a vapor, e apresentou a celebre locomotiva *la Fusée*, reunindo todos os aperfeiçoamentos conhecidos.

Estava terminado o longo e laborioso periodo da gestação dos caminhos de ferro.

Começou a grande labutação do seculo 19.^o Em 70 annos foram cobertas a Europa e a America e uma parte da Asia e da Africa de uma densa rede de caminhos de ferro; e este portentoso instrumento do progresso tem recebido desde 1830 constantes aperfeiçoamentos.

Assim pelo que respeita aos carris, foi George Stephenson que empregou pela primeira vez carris de ferro laminado.

O ferro foi substituido pelo aço a partir de 1870.

O peso do carril tem augmentado de 28 e 30 kilogrammas por metro corrente até perto de 53.

A forma do carril tem sido assumpto de demorada controversia. O carril de dupla cabeça foi empregado desde o principio por toda a parte, excepto na America onde se adoptou o carril de patim ou carril Vignole. Este carril teve muitos adeptos na Europa, entre os quaes o sabio Couche, e ainda hoje é empregado em muitas linhas.

Entretanto as linhas inglezas, onde se conservou o carril de dupla cabeça assente em coxins de 30 kilogrammas, são consideradas as mais resistentes.

O comprimento do carril tem augmentado até 12 metros, afim de se diminuir o numero de ligações.

Estas tem sido melhoradas com o emprego de eclisses angulares cuja secção total é pelo menos igual á do carril, e com o comprimento necessario para que as suas extremidades repousem sobre travessas.

Osapparelhos de mudança de via, as *traversées-jonction*, os cruzamentos de aço fundido, chegaram a uma grande perfeição.

Os sistemas de conjugação das agulhas e signaes, de que citarei o de Saxby and Farmer, é uma das invenções mais uteis que tem havido com respeito ao material fixo dos caminhos de ferro.

Entretanto hoje pretende-se mais alguma coisa nos apparelhos de conjugação; é o *contrôle*, que os sistemas conhecidos não dão. Na exposição universal estava exposto o systema pneumático de ar comprimido a baixa pressão, hoje adoptado em algumas linhas americanas, e que satisfaz áquelle requisito.

O Block-System é outro invento muito importante que permite estabelecer um serviço intenso de exploração com a maxima segurança.

Mas onde os melhoramentos tem sido mais valiosos é no material circulante.

As carruagens modernas são todas de corredor lateral e são todas munidas de toilette e camas qualquer que seja a classe. A iluminação é electrica, ou d'acetylene, ou ainda de uma mistura de gaz ordinario e de acetylene.

As carruagens de 1.^a classe destinadas á linha Transiberiana, expostas ultimamente em Paris, tem, mais, banho e sala para jogo.

As locomotivas são hoje bem differentes da *Fusée*.

Tinha esta 4^t,300 de peso, 10^{m2},940 de superficie d'aquecimento na caldeira, e 1^{m2},860 na fornalha.

As machinas modernas de 2 eixos conjugados tem um peso de 40 a 50 toneladas, uma superficie d'aquecimento na caldeira de 130^{m2} e uma fornalha de 10^{m2}.

A pressão do vapor na caldeira tambem tem augmentado.

E' hoje corrente uma pressão de 15^k ao passo que nas primeiras machinas raras vezes se excedia a pressão de 5 ou 6.

A invenção do freio automatico de ar comprimido ou de vacuo é tambem uma das mais valiosas.

Graças a ella, as velocidades muito elevadas já não mettem medo.

Ha dez annos considerava-se ousada a velocidade de 70 kilometros por hora.

Hoje não se hesita em attingir 100 e 120, e fala-se de 150... 200... como de cousa muito possivel dentro de pouco tempo.

A fada electricidade realisará estas e outras maravilhas no seculo 20.^o

Os homens que dirigiram este prodigioso desenvolvimento foram, além dos já citados, Perdonnet, Pölonceau, Flachet, Brunel, e muitos outros a quem a humanidade é devedora do maravilhoso meio de locomoção que lhe legou o seculo 19.^o

Xavier Cordeiro.

Pedro Ignacio Lopes

Em 22 de dezembro proximo passado deu-se o desenlace fatal da terrivel enfermidade. Pedro Ignacio Lopes foi para sempre roubado aos seus amigos, que eram todos os que o conheciam.

Diplomado pela universidade de Coimbra nas faculdades de mathematica e de philosophia; antigo e distincto alumno da escola de pontes e calçadas, de Paris; engenheiro chefe de primeira classe no quadro das nossas obras publicas; repetidas vezes director, já no serviço do Governo, já no das companhias; Pedro Ignacio Lopes chegou ao fim da sua carreira, tendo grangeado pelo seu character a estima geral, e conquistado pela sua intelligencia e trabalho um logar eminente na engenharia.

Cultivou com entranhado affecto e raro affinco o ramo dos caminhos de ferro.

Assim, firmou estudos notavelmente organizados e executados, taes como o do caminho de ferro do porto de S. Martinho á linha de leste, e os concernentes ás duas Beiras.

Como engenheiro chefe da construcção da 5.^a secção da linha do norte, teve a seu cargo a obra da ponte Maria-Pia, sobre o Douro, a qual fez epoca na historia das pontes metallicas.

No ramal de Caceres realisou o mais perfeito exemplar da construcção economica, desde o principio do estudo até o fim da execução das obras.

Na exploração da rede das linhas da companhia real, como director, em quadra das mais criticas por que tem passado aquella companhia, deu taes provas de pericia e bom senso que lhe permittiram manter-se no seu logar durante alguns annos, sem quebra da sua dignidade e com o applauso de todos.

O seu relatorio de 1880 sobre a situação das linhas da companhia real é unanimemente julgado de primeira plana como estudo consciencioso e profundo.

Na companhia nacional dos caminhos de ferro assumiu a direcção, com os seus dois fieis collegas, em meio de outra prócella, e empenhou-se devéras e com o melhor exito na reforma da administração e na remodelação dos serviços.

Ultimamente, director dos caminhos de ferro do sul e sueste, para logo manifestou a sua competencia e actividade nos relatorios que elaborou, e o primeiro dos quaes foi publicado em 1898.

Nas direcções dos serviços de estradas e dos edificios publicos, de que estivera encarregado antes de ser nomeado director dos caminhos de ferro do sul e sueste,

ficaram também vestígios do seu esclarecido e incessante trabalho.

Antigo presidente da associação dos engenheiros civis portugueses, Pedro Ignacio Lopes era querido de todos os seus collegas, e adorado por todos aquelles que tiveram a felicidade e a honra de o ter por chefe.

A. LUCIANO DE CARVALHO

TARIFAS DE TRANSPORTE

Vae junta a este numero a nova tarifa E. P. n.º 1 da companhia real, combinada com a de Madrid-Zaragoza e Alicante, destinada ao transporte de peixe e generos frescos por grande velocidade.

Os seus preços são a ligação da tarifa interna portugueza com a da linha hespanhola, e o seu fim é facilitar os transportes directos que, só podendo ser effectuados em porte pago á partida, precisam de tarifa combinada para esse fim.

A nova tarifa fica sendo applicavel a todas as estações da rede do meio dia d'Hespanha em numero superior a 250.

Transportes a domicilio

Este novo serviço que, como dissémos no numero anterior, existe por toda a parte e que muito mais necessario se torna em Lisboa onde o accidentado das calçadas, a grande distancia que vae das estações aos pontos extremos da cidade em virtude da grande extensão d'esta, tornam difficil e custoso fazer transportar do caminho de ferro á morada de cada um qualquer volume; este novo e importante serviço que tantas vantagens offerece ao publico e aos caminhos de ferro, vae ser finalmente fundado na capital.

Ao concurso aberto pela companhia real para este novo serviço acudiu a conhecida firma Reynaud & C.^a, em nome da nova empresa que vae fundar sob o titulo Empresa Geral de Transportes, á qual foi feita aquella adjudicação.

A empresa proponente sujeitou-se a todas as condições do caderno d'encargos e ainda offerece outras vantagens que resumidamente vamos noticiar.

O transporte de volumes fica subordinado á tarifa apresentada pelo caminho de ferro, como base, e da qual extractamos alguns exemplos:

Os volumes de 5 kilos pagarão de qualquer estação a domicilio em Lisboa, seja onde fôr, uma taxa unica de 250 réis, incluindo todas as despesas de transporte, sellos, carretagem, commissão por despacho d'alfandega, tudo; os de 10 k., 300 réis, nas mesmas condições. E' evidentemente baratissimo.

As bagagens e volumes de grande velocidade pagam a carretagem a domicilio por uma tabella segundo o peso e a zona da cidade a que se destinam.

Assim, por exemplo, uma remessa de peso de 50 kilos paga de transporte a domicilio 100 réis, para a 1.^a zona, 120 para a 2.^a e 190 para a 3.^a isto é, para qualquer ponto extremo da cidade.

As mercadorias em pequena velocidade pagarão 10 réis por 10 kilos para a 1.^a zona 15 réis para a 2.^a e 20 réis para a 3.^a.

Haverá na tarifa muitas outras condições de grande utilidade para o publico de que nos occuparemos quando ella fôr publicada e o serviço posto em vigor, o que a empresa concessionaria se propõe realisar muito brevemente.

As novas ampliações de serviço a que acima alludimos referem-se á creação do transporte de pessoas nos chamados omnibus de familia que representam uma grande commodidade e economia para o publico.

Estes vehiculos, dos quaes vimos os desenhos podendo por isso assegurar desde já que serão d'uma grande elegancia aceio e conforto, transportarão os viajantes isolados ou as familias, acompanhados de suas bagagens, da estação de chegada a domicilio por um preço muito inferior ao de qualquer trem de praça.

E' um verdadeiro milagre n'esta cidade onde o serviço de trens é caro e mal regulamentado, dando em resultado que o passageiro é, a maior parte das vezes, incommodado com as exigencias dos cocheiros.

Com o serviço da nova empresa todos estes fastidiosos cuidados cessarão; o viajante só ou a familia não terão mais que, de qualquer estação do transito, telegraphar á de Lisboa e á chegada encontrarão o seu omnibus pelos seguintes baratissimos preços:

	á 1. ^a zona	á 2. ^a	á 3. ^a
1 pessoa.....	200	250	300
3 pessoas.....	500	600	700
Carro completo, 6 pessoas	1.000	1.200	1.400

isto incluindo a bagagem.

Se os passageiros não querem siquer incommodar-se á sahida com a verificação dos seus volumes pela alfandega, não tem mais que entregar a senha da bagagem e as chaves dos volumes fechados a um empregado da empresa que se encarrega de todo o necessario mediante uma modicissima commissão.

Se não fôra o pouco espaço de que dispomos, daríamos outros detalhes sobre este bello serviço; mas como, sendo trabalhosa a sua installação, elle só d'aqui a alguns mezes será estabelecido, então falaremos com mais minucia das suas condições e vantagens.

O ELEVADOR DO CARMO em Lisboa

Vae, com o novo seculo, abrir as suas portas á circulação publica este novo ascensor; um, talvez, dos mais interessantes e utilitarios, entre os numerosos que Lisboa possui, como nenhuma cidade talvez no mundo os tenha; tão variados nas suas expressões, e que o accidentado excepcional do solo exigia, para facilitar o transito dos que habitam esta formosa capital, ou por ventura a visitem.

E' destinado a vencer a differença de nivel entre a rua Aurea e o Largo do Carmo; uma altura de 32 metros approximadamente.

A rua Aurea, arteria importante de circulação na cidade baixa, centralisa em parte consideravel o movimento activo da população de Lisboa. Tem a sua origem no Terreiro do Paço, centro da grande labutação administrativa e politica, pelos ministerios e repartições publicas, assentes n'essa origem. A poucos passos corre o Tejo, a contribuir com a respectiva faina maritima, de passageiros e mercadorias, para a rua Aurea. A trajectoria d'esta rua é cruzada por todas as que abrigam os estabelecimentos de alto commercio e finanças.

No seu percurso scintillam pedrarias, e fulguram aureos adornos que lhe deram o nome; em montras elegantes, tudo quanto a caprichosa moda, com o seu cortejo de orgulhoso luxo, prepara para as tão perigosas quanto magicas e sedutoras attracções, desenrola o seu panorama estonteador, em cascatas de sedas e rendas, veludos, flores e pennas, artisticamente dispostos n'essa

bella desordem, que é um effeito da arte e que, no caso sujeito, é um motivo d'attracção e de movimento na rua onde se encontram.

O complemento d'esta faz-se pelo Rocio e Avenida da Liberdade.

A vida lisbonense, na sua mais densa e variada expressão, ahi se ostenta e se expande. A onda humana, em continuo movimento, ora vae e ora vem, e enquanto não galga a parte alta da cidade, perpassa sempre aos pés do novo ascensor que lhe vae abrir, sem fadiga, o accesso d'uma zona importante d'essa cidade alta.

E', como dissemos, no Largo do Carmo que a estação superior do ascensor fica localisada. Encostada ao Museu Archeologico do Carmo, irradia, em pequeno percurso, para pontos importantes de accesso, como: Lyceu, Largo e rua de S. Roque, Praça de Camões, estação terminus do funicular da Estrella, theatros, Misericordia, parte alta do Chiado; etc., e quem reparar na situação tão central que o elevador do Carmo occupa em relação ao movimento supra mencionado da cidade baixa, avaliará certamente a importancia e o valor utilitario d'este novo elevador, cuja feição technica passaremos a descrever.

Entre a rua Aurea e a rua Nova do Carmo encontram-se as chamadas Escadinhas de St.^a Justa, proximas ao extremo da rua Aurea, que entronca no Largo do Rocio. Em 3 lances, separados por patamares, galgam estas escadas a differença de nivel que entre os seus extremos existe.

A um observador collocado no eixo das escadas, voltado para a rua Nova do Carmo, depara-se, na sua frente, um predio do Ex.^{mo} Conde de Thomar, nas trazeiras do qual está o solo sensivelmente de nivel com o Largo do Carmo.

O conhecimento d'esta situação topographica, resultado de cuidadosos estudos feitos no terreno, excluindo, como inferiores, quaesquer outras soluções que a muitos, bem como a nós á primeira vista, pareciam viaveis, conduziu a fixar a marcha do estudo definitivo na zona comprehendendo as escadas de St.^a Justa e predio do Ex.^{mo} Conde de Thomar.

Foi então o projecto formulado nas suas linhas geraes, determinando-se que fosse a estação inferior estabelecida nas escadinhas de St.^a Justa, com o respectivo piso ao nivel da rua Aurea, e o mais proximo possivel d'esta; sendo a sahida para a estação superior por cima do ultimo andar do predio fronteiro, precedendo previo accordo com o seu proprietario, o ex.^{mo} Conde de Thomar.

Depois de variados estudos, concordou-se em abrir um rasgo nas escadas de St.^a Justa, dentro do qual se alojaria uma construcção metallica vertical, communicando, por meio d'um pequeno viaducto, com a sahida aberta no cimo do predio. O elevador propriamente dito seria da classe dos verticaes, vencendo se a differença de nivel entre os extremos da construcção vertical. A base d'esta, alojada no meio do rasgo aberto nas escadas, deixa de cada lado uma faixa de escada mais do que sufficiente para exigencia de intenso transito, como fica provado, lembrando que, por occasião das festas Antoninas, as escadas de St.^a Justa foram peçadas por uma construcção festeira, representando uma torre, deixando de cada lado menos espaço livre do que no nosso projecto deixamos, e comtudo, apesar da população enorme forasteira que acudiu aos festejos, e sommando-se á permanente, circular constantemente, nenhum reparo provocou, como sendo um estorvo á necessidade de facil circulação a supra mencionada torre.

A construcção vertical, que forma a parte principal do ascensor, compõe-se de duas torres quadradas eguaes, collocadas no eixo da rua de St.^a Justa, de maneira

que um plano vertical que passe por este eixo, contenha os eixos verticaes das duas torres, ficando definida a posição relativa d'estas, pelo parallelismo das faces que se defrontam e a situação n'um mesmo plano das faces em prolongamento. As faces que se defrontam estão muito proximas, de maneira que a distancia entre o eixo das torres tenha 4.500 m/m.

A secção recta do conjuncto das torres forma pois um rectangulo cujos lados maiores são parallellos ás faces dos predios e respectivamente equidistantes dos mesmos.

Dentro das torres é que funcionarão as cabines de transporte dos passageiros, cada cabine podendo comportar á vontade 30 pessoas normaes.

A circulação dos passageiros para as cabines effectua-se, na estação inferior, por baixo das escadas de St.^a Justa, isto para não roubar espaço a estas escadas, dando-lhe a maior faixa publica possivel. Para ganhar altura sufficiente para esta circulação de passagem, foi preciso collocar as torres alguns metros afastadas da rua Aurea, dentro das escadas, dando assim os passageiros mais alguns passos em horizontal, ao nivel da rua Aurea, passos que descontam no trajecto horizontal da estação superior.

D'esta estação parte um pequeno viaducto communicando com o telhado da casa do ex.^{mo} Conde de Thomar, telhado que se transformou em terraço.

O viaducto articula-se por um lado ás torres como charneira, igualmente pelo meio articula-se na extremidade superior d'um pilar oscillante, cuja extremidade inferior joga tambem em volta de semelhantes articulações fixas sobre fortes placas de fundação: o viaducto fica assim fixo pelo meio, e por uma extremidade, não necessitando pois a outra extremidade de apoio sobre as paredes do predio, tendo sido para evitar isto mesmo que se projectou a installação do pilar oscillante.

Do viaducto passa-se para o terraço e d'este, por uma pequena escada, (1) a um terreno adquirido pela empresa do elevador do Carmo, pelo qual, parallelamente ao muro das ruinas do museu do Carmo, se sahe no Largo do mesmo nome.

Satisfazendo o elevador aos fins utilitarios a que é destinado, necessario era tambem que revestisse externamente uma apparencia de estylo agradável, achando-se, como está, inteiramente situado em via publica e exposto á vista constante do publico e á sua critica mais ou menos apaixonada. Attendendo ao estylo das ruinas do museu do Carmo, concordou-se com o favoravel alvitre de alguns distinctos artistas consultados, que fosse no genero gothico projectada a feição externa do elevador, sendo esta a que se está construindo, representada no projecto approvado, de que damos a fiel representação na estampa que juntamos, e sobre a qual o leitor poderá seguir os termos da exposição que acabamos de fazer, caracterisando os traços geraes do mesmo ascensor, cuja feição especial nos detalhes vamos passar seguidamente em revista, pormenorizando tudo quanto de importante na technia, na arte e na administração se reuniu para levar á pratica este novo elevador.

(Continúa)

RAUL MESNIER DE PONSARD.

(1) A benemerita associação dos Architectos e Archeologos portugueses, tendo sollicitado da empresa «Elevador do Carmo» licença para abrir um bello portico que de ha muito jaz entaipado, e permite communicação com o elevador e suas dependencias, a direcção da empresa, annuindo aos rogos manifestados, e em attenção ao alto valor moral de tão sympathica associação, resignou-se, para não affrontar o portico, a substituir uma passagem projectada de nivel com o terraço, nivel este que é o do Largo do Carmo, pela escada de que falamos, tendo previamente alteado um pouco o terreno, para limitar o mais possivel, em numero, os degraus da escada.

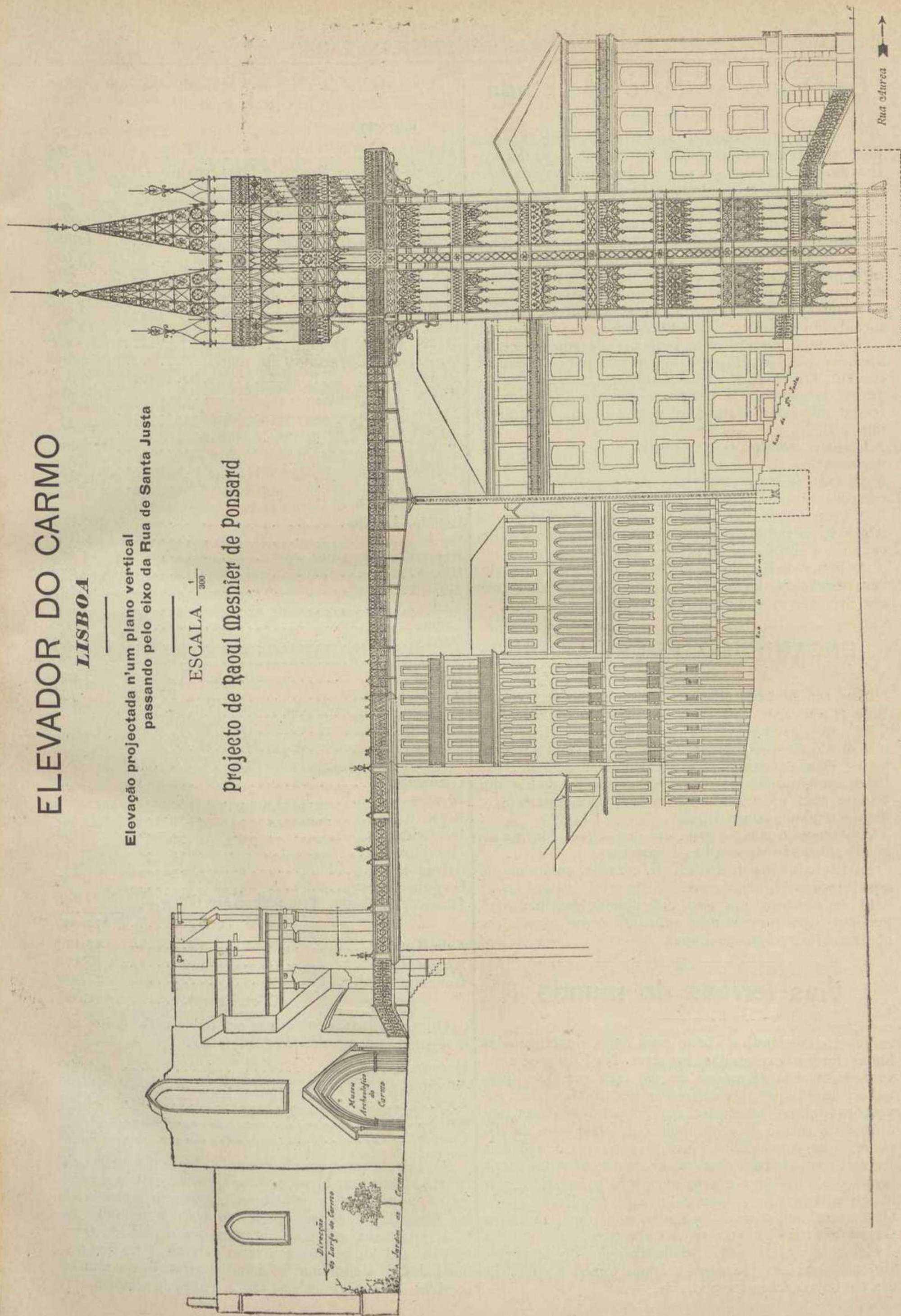
ELEVADOR DO CARMO

LISBOA

Elevação projectada n'um plano vertical
passando pelo eixo da Rua de Santa Justa

ESCALA $\frac{1}{300}$

Projecto de Raoul Mesnier de Ponsard



Caminhos de ferro do Estado

Está assignado o decreto approvando as modificações propostas pela administração dos caminhos de ferro do Estado, relativamente ao pessoal dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Estas providencias augmentam, na primeira rêde, o pessoal administrativo, que terá mais um inspector do movimento, tres chefes de estação, quatro telegraphistas e quatorze factores; dotam as duas direcções com mais um empregado de contabilidade, dão participação aos revisores nas cobranças supplementares, e concedem um pequeno augmento de vencimentos, por diuturnidade de serviço, aos empregados.

São inteiramente justas e dignas de applauso estas medidas que não representam gravame para o thesouro, tendem a melhorar a situação d'estes modestos servidores do estado, e a promover maior zelo no cumprimento das suas obrigações pelo estímulo que importam.

E' mais uma proposta sensata, medida da iniciativa do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, e mais uma prova da conveniencia da descentralisação dos serviços publicos.

A abertura dos novos troços do caminho de ferro do Algarve, no ramal de Portimão, tornavam só por si necessaria a ampliação do pessoal da linha do sul.

As linhas do Estado, só por serem do Estado, não devem deixar de dar aos seus empregados as vantagens que lhes dão as companhias particulares.

ENGENHEIRO POÇAS LEITÃO

Vae ser nomeado director do caminho de ferro do Sul e Sueste este nosso amigo e distincto collaborador.

E' um dos engenheiros portuguezes que mais tem trabalhado em vias ferreas, tanto no reino como nas colonias. Desde o caminho de ferro do Douro ao da Beira Baixa, em empresas particulares e ao serviço do Estado, sempre tem mostrado uma inexcédível competencia e uma actividade pouco vulgar.

As linhas do sul e sueste, em que serviu durante alguns annos, são suas velhas conhecidas.

Está afeito aos trabalhos de estudos, como aos de construcção e de exploração.

O sr. ministro, por isso, difficilmente escolheria engenheiro mais proprio para substituir o mallogrado engenheiro Pedro Ignacio Lopes.

Vias ferreas do mundo

Vae augmentando de anno para anno a extensão das linhas ferreas exploradas na terra. Na Europa é uma verdadeira rêde de malhas de aço cada vez mais apertadas; mas aqui as vias ferreas destinadas a unir povoações antigas torcem-se em caprichosas voltas, ondulando á mercê da orographia e das correntes da população; na America, no Novo Mundo, em que as linhas ferreas, em grande numero de casos, não vão servir povoações existentes e proximas, mas promover justamente a formação d'estes centros de população, as linhas tem um andamento mais geometrico; são mais rectilineas, mais directas ao seu objectivo.

Chega a desvanecer o lembrarmos do desenvolvimento que em tão poucos annos tomou a industria das communicações ferro-viarias.

A estatistica geral dá os seguintes algarismos tomados, em geral, em janeiro de 1900:

Europa		Kilom. ^{os}
Allemanha.....		47.888
Austria-Hungria, Bosnia e Herzegovina.....		32.180
Belgica.....		5.777
Bulgaria e Romelia oriental.....		483
Dinamarca.....		2.309
França, em setembro de 1900.....		42.350
Gran-Bretanha e Irlanda.....		34.922
Grecia.....		952
Hespanha.....		13.114
Hollaña.....		2.965
Italia.....		15.447
Malta, Jersey, Man.....		110
Portugal, em dezembro de 1900.....		2.370
Romania.....		2.879
Russia e Finlandia.....		40.965
Servia.....		570
Suecia e Noruega.....		11.793
Suissa.....		3.563
Turquia.....		1.949
Total.....		262.595
America		
Estados Unidos.....		295.802
Canadá.....		26.183
Republica Argentina.....		14.383
Brazil.....		13.023
Mexico.....		11.890
Chili.....		4.032
Cuba.....		1.908
Perú.....		1.667
Venezuela.....		1.020
Bolivia.....		1.000
Terra Nova.....		770
Colombia.....		557
Costa Rica.....		392
Paraguay.....		340
Equador.....		300
Guatemala.....		270
Nicaragua.....		223
Porto Rico.....		197
Dominicana.....		188
Honduras.....		174
Salvador.....		120
Guyana ingleza.....		35
Jamaica, Barbada, Trindade e Martinica....		576
Total.....		375.040
Asia Total.....		42.114
Africa Total.....		16.174
Oceania Total.....		25.090
Total geral.....		721.013

O numero de locomotivas em todas estas linhas era o seguinte em meados do anno findo:

Europa.....	64.890
America.....	91.408
Asia.....	3.307
Africa.....	1.780
Oceania.....	2.095

Se calcularmos simplesmente o duplo d'aquella extensão, tendo em conta as duplas vias, linhas de resguardo, vias triplas e quadruplas, como em Inglaterra e na America, e dando apenas ao carril a média de 30 kilos por metro corrente, teremos que o peso do ferro assente em linhas sobre a terra se eleva a 86.520.000 toneladas, não contando as linhas de tremvias e outros serviços urbanos, mineiras, etc. É a obra do seculo findo.

Luciano Cordeiro

Ao despedir do século despediu-se também da vida, no dia 24 de dezembro, um dos homens mais notáveis do nosso paiz, pela sua intelligencia, pelo seu trabalho, pela sua honesta carreira publica.

Luciano Cordeiro que conhecemos e estimámos desde a entrada na vida, quando—ha bons 35 annos—ambos tínhamos recentes os primeiros trabalhos jornalísticos, tornou-se, pelo seu trabalho infatigavel, pela sua vontade de ferro, pela sua iniciativa brilhante, pela actividade e o talento, um dos vultos mais sympathicos e um dos homens mais uteis do paiz.

A fundação da Sociedade de Geographia representou mais do que o valor, já enorme, que se lhe attribue, mas um meio educativo do povo em relação ás nossas possessões ultramarinas, fazendo-o conhecedor do alto valor d'aquelles dominios e cioso, como hoje é, d'esse honroso patrimonio.

O registro da morte d'este chorado trabalhador tem rasão nas columnas da nossa *Gazeta* pelo facto de Luciano Cordeiro ser administrador, por parte do governo, na companhia dos caminhos de ferro da Zambézia, lugar em que será substituído por seu irmão o nosso querido amigo, o engenheiro José Maria Cordeiro.

A nossa redacção esteve em lucto pela sua morte, por motivo bem mais alto e bem mais intimo: — porque aquella perda representou para o nosso director a dôr da falta de um amigo intimo de longos annos.

O orçamento da Companhia Real

Em reunião do conselho de administração de 26 de dezembro foi apresentado e approved este documento, do qual vamos extractar alguns pontos.

A importancia total da despesa de exploração é orçada em

Administração, direcção e serviços geraes	133:207\$640
Exploração	674:968\$350
Serviço de via e obras	525:385\$765
Serviço de material e tracção	878:942\$000
Despesas geraes	43:247\$000
Total	2.257:750\$755
Tendo sido em 1900	2.091:762\$860
Augmento em 1901	165:987\$895

Assim dividido:

Administração, direcção e serviços geraes	5:265\$500
Exploração	65:795\$600
Serviço de via e obras	45:927\$795
Serviço de material e tracção	48:999\$000

e explicado no lucido relatorio do sr. presidente do conselho nos seguintes termos:

«O augmento no serviço de exploração é consequencia do desenvolvimento do nosso trafico, e como bem nota a direcção geral, n'esse augmento de perto de 66:000\$000 réis, comparados os dois orçamentos de 1900 1901, está incluído já o augmento, entre 30:000\$000 e 40:000\$000 réis, que o serviço de exploração gasta n'este anno a mais do votado, pela feliz razão do augmento dos transportes, tanto de mercadorias como de viajantes.

No serviço de via e obras o augmento é de perto de 46:000\$000 réis, reclamado pela substituição de travessas (17:707\$800 réis) e pela aquisição de material mixto de via (33:928\$020 réis). A manutenção em bom estado das nossas linhas exige seria despesa.

No serviço de material e tracção, o augmento está quasi todo no custo do combustivel. O preço do carvão foi apreciado pelo do contracto em vigor, que é superior em 450 réis por tonelada ao preço previsto para o exercicio de 1900.»

A situação da companhia é exposta nos seguintes termos:

Sendo as despesas de exploração avaliadas na quantia de réis	2.257:750\$755
E as despesas complementares de primeiro estabelecimento e extraordinarias em, como acima E:	300:375\$614
O encargo das nossas obrigações em circulação, contando 40 por cento para premio de ouro.	2.059:000\$000
A amortisação em 1901 das obrigações do 1.º e 2.º graus, approximadamente	200:000\$000
Os impostos em Portugal	66:000\$000
Teremos um total de encargos previstos para o exercicio futuro de	4.883:126\$369
E, suppondo, no minimo, que as receitas de 1901 sejam eguaes ás de 1900, teremos:	
Receitas apuradas nas primeiras quarenta e nove semanas de 1900	4.364:426\$000
Receitas provaveis nas tres ultimas semanas	265:200\$000
Garantias de juro	497:000\$000
	5.126:626\$000
Ficará ainda um saldo de cerca de	243:499\$631

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortisar em 1 de janeiro de 1901, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 3.521, 5.240, 8.948, 9.318, de réis 450\$000 e 11.901, 17.574, 18.826, 26.186, 31.220, 33.960, 33.989, 34.015, 36.709, 38.187, 39.116, 40.416, 45.281, 48.083, 48.299, 50.196, 51.409, 52.599, 54.989, 56.472, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1901:

No Porto, na sede da Companhia, rua do Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.ª.

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Matthieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1900.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa.

O presidente do conselho de administração—*Carlos Lopes*.

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Sorteio de obrigações

Tendo sido sorteadas, para amortisar, as obrigações n.ºs 851, 1.766, 2.222, 3.783, 4.341, 6.767, 5.902 e 5.945, serão canceladas, pagando-se desde o dia 31 do corrente mez o seu capital nominal de 90\$000 réis a cada uma e mais 2\$250 réis do respectivo coupon n.º 9, do 2.º semestre do corrente anno.

Porto, 20 de dezembro de 1900. Pela Companhia do caminho de ferro de Guimarães.—O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão

Amortisação de obrigações

Em conformidade com o que dispõe o estatuto, foram sorteadas, na data de hoje, 13 obrigações e a sorte designou os n.ºs 550, 700, 809, 1.262, 1.856, 2.184, 2.313, 2.363, 2.646, 2.876, 3.570, 3.619 e 5.364.

A partir de 31 do corrente effectuar-se-ha o seu pagamento na sede da Companhia, á praça de Mousinho de Albuquerque, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Vianina.

Porto, 20 de dezembro de 1900.—O presidente do conselho de administração, *Manoel Eleuterio Pereira da Fonseca*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 28 Décembre 1900.

Comme nous le faisons pressentir dans une de nos lettres précédentes, l'épargne continue depuis quelque temps à porter sa préférence sur les titres à revenu fixe, et laissant de côté les valeurs dites de spéculation, se tourne principalement sur nos fonds d'Etat qui ont montré tout le mois une certaine activité à laquelle nous n'étions plus habitués depuis longtemps.

Ce mouvement a été expliqué par la décision prise d'employer en achats de rentes l'excédent au delà de 1.500 frs. des dépôts effectués aux caisses d'Epargne, et ce pour compte des détenteurs qui n'auraient pas effectué le retrait du dit excédent à la date du 31 Décembre.

Les bonnes dispositions au sujet de nos fonds nationaux n'ont pas laissé insensibles nos vieilles valeurs industrielles favorisées du reste par la masse improductive des disponibilités qui a trouvé, de ce côté, un emploi avantageux, car un bon nombre d'entr'elles se trouvaient ramenées à des cours susceptibles de provoquer de nombreuses demandes.

L'attitude du marché en général reste ferme, l'ensemble de la cote se relève, ce qui fait bien augurer pour l'établissement des bilans de fin d'année.

Le 3 p. c. perpétuel atteint 101,50 frs. coupon détaché du 15 courant.

L'Amortissable celui de 100,75 frs. et le 3 1/2 avance à 103 frs.

L'Extérieure Espagnole est agitée aux environs de 70 frs. La loi de réduction n'est pas encore votée par le sénat où elle rencontre une ferme opposition de la part de quelques personnalités politiques.

L'Italien passe à 95,90 frs. sous la bonne impression faite par l'exposé financier de Mr. Rubini.

Le 3 p. c. Portugais atteint 25,20 frs. Ce sont particulièrement les Rentes Russes 3 p. c. 1891 et 1896 qui dans ce groupe ont bénéficié d'une certaine augmentation—on parle d'un emprunt de 500 millions qui devrait voir le jour à la fin de Janvier?

Dans les établissements de Crédit la Banque de France revient à 3.850 frs. en raison de la probabilité d'une diminution de dividende pour le second semestre de 1900.

Le Crédit Foncier s'avance à 680 frs. Les obligations Communales et Foncières continuent à être très bien tenues: Ces titres entourés des plus sérieuses garanties, donnent un revenu d'environ 3 % et participent à de nombreux tirages.

Le Comptoir d'Escompte, le Lyonnais et la Générale n'ont pas varié.

Le marché des actions de nos grandes compagnies de chemins de fer, après avoir été assez éprouvé il y a une quinzaine, cloture en reprise.

La plus value depuis le premier janvier au 9 décembre s'élève à 84.600.000 frs. mais il ne faut pas compter pour les dernières semaines de cette année à une amélioration bien sensible.

Le Lyon à reste 1.770 frs., le Nord à 2.250 frs., l'Est vers 1.040 frs., le Midi à 1.300 frs., l'Ouest à 1.045 frs., est l'Orléans aux environs de 1.685 frs.

Les variations s'inscrivent sans réelle importance dans le groupe étranger.

Les Autrichiens atteignent cependant 720 frs. sur le bruit d'une augmentation probable du prochain dividende. Quant aux actions Nord d'Espagne, Saragosse et Andalous, elles se maintiennent fermes sans grand changement.

Les obligations des Chemins Portugais sont des plus calmes. Les recettes de la semaine du 3 au 9 de ce mois sont en augmentation de 29.183 frs. ce qui porte à 1.138.839 frs. la plus value le 1^{er} janvier.

La faiblesse des valeurs Sud-Africains s'accroît de jour en jour, car les événements dont le sud de l'Afrique est en ce moment le théâtre provoquent en Angleterre une profonde émotion.

Il semble que la spéculation anglaise se résigne à reconnaître que la situation s'est réellement aggravée, et que, d'après les dernières nouvelles transmises du Cap, il n'est plus possible, la guerre de guerrillas redoublant d'activité, de conjecturer une date pour la cessation des hostilités et la reprise des travaux dans les exploitations minières.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de dezembro de 1900.

Fechámos semana e anno com dois eventos, graves na sua essência, e cujos efeitos hão-de influir, por certo, na evolução do nosso credito. O primeiro foi a interrupção das negociações entre o Governo e o representante dos nossos crédores externos, perante a qualidade das condições que estes nos impunham; o segundo é a revisão, annunciada hontem, dos contractos entre o Estado e o Banco de Portugal.

Que aquelles crédores tentem, por todas as fórmulas e meios, valorisar melhor os seus titulos, obtendo, para o effeito, as mais seguras

garantias e o melhor rendimento, nada mais natural e admissivel. Outrotanto fariamos nós, no lugar d'elles.

Mas que nós, pela nossa parte, e considerados friamente os recursos de que dispomos, nos limitemos a offerecer-lhes o que lealmente lhes podemos dar, de harmonia com a dignidade patria e as forças das nossas receitas, nada tambem mais justo e racional. O Governo não cedeu n'este ponto e fez bem, foi precavido. Pelo que, os crédores, na pessoa do seu representante, interromperam momentaneamente as negociações.

Venha lá mais esse compasso de espera, n'esta vital questão de um accordo definitivo quanto á nossa divida externa, questão que tão radicalmente influe na nossa vida politica e na nossa marcha economica. Quando chegará o feliz dia em que, uma vez por todas, se resolva esta questão?

Pelo que respeita á revisão dos contractos existentes entre o Governo e o Banco de Portugal,—revisão ainda ha pouco accessoria com a perspectiva da criação d'um banco do Estado,—eila que estalou emfim, e vibrada por outras mãos. O que tem de ser tem muita força, dizem os fatalistas. Instada pelo Governo, e declarando-se, por si propria, incompetente para resolver o lance, convoca hoje a Direcção do Banco os seus accionistas para uma proxima assembléa geral. Nada mais admissivel que a Direcção e Conselho fiscal declinem de seus hombros uma responsabilidade de tal magnitude, muito mais, quando em precedente assembléa se comprometteram para com os seus accionistas, a convocar-os, dado o rebato de qualquer alteração d'estes contractos.

Sem nos fazermos aqui echo de opiniões mais ou menos apaixonadas e interesseiras, faltam-nos, ao mesmo passo, elementos sérios, para dizermos até que limite vão as exigencias do Estado, e a latitude que, no caso presente, póde abarcar uma revisão dos contractos com o Banco.

Será, em face das urgencias do Thesouro, uma redução, maior ou menor, na taxa de juro dos emprestimos ao Governo? Será tambem, e além d'isto, uma reforma administrativa, quer dizer, a entrada, como já ahi se aventou, do Estado nos conselhos do Banco,—como dador da emissão fiduciaria? O futuro o dirá. Mas antes que o futuro o diga, diremos nós da nossa razão:

Se o presente titular da pasta da fazenda alveja apenas a taxa de juro dos emprestimos, é um sacrificio este a que os accionistas terão de resignar-se, e que lavrarão mais, na folha de serviços do Banco de Portugal ao Paiz. Todavia, se a revisão vae attingir, directa ou indirectamente a actual organização administrativa do Banco, querendo affectar-lhe, por de leve que seja, a sua indole essencialmente privada, a questão toma proporções mais graves e cujas consequências provaveis não são para aqui esmiuçar...

*

O movimento da nossa bolsa foi n'esta semana, muito regular, primando ainda as inscripções que se conservaram firmes perante a procura, de parceria com as obrigações prediaes. Pedidos bastantes houve, tambem de papeis do Estado, que se vão pronunciando para alta. Em acções de Bancos, transacções regulares, havendo, sobretudo, procura para Portugal e Commercial.

Inserindo, como de costume, o nosso boletim de cotações diarias, a elle nos reportamos sobre o assumpto; — mas não queremos fechar estas notas sem nos congratularmos com os nossos leitores — juristas e accionistas — pela valorisação que os seus capitais attingiram no anno que hoje finda, feita a comparação com as cotações d'egual epoca, no anno passado de 1899.

Assim; e muito de corrida, registamos que as inscripções começando em janeiro a 32,65, saltam no fim de dezembro, para 37,10. As obrigações 4 % amort. de 16.450 para 18.200. Obrigações 4 % — go — de 41.700 para 44.000. Obrigações 4 1/2 % — de 48.000 para 52.000. Prediaes 6 % de 93.000 para 95.000. Companhia real — 1.º grau, de 77.200 para 79.000. Atravez Africa, de 76.000 para 78.600. Tabacos—coupon, de 107.000 para 125.000. Banco de Portugal, de 133.600 para 141.000. Commercial de Lisboa, de 123.500 para 126.500. Lisboa e Açores, de 120.500 para 121.000. Ultramarino, de 105.500 para 121.200.

E agora, queixem-se do anno, andem...

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 7/16	38 3/8	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 0/0
" cheque. .	37 15/16	37 7/8	No mercado.....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	752	753	Agio Buenos Ayres.....	230
" cheque.	757	758	Cambio do Brazil.	10
Berlim 90 d/v.....	303	304	Premio da libra...	1 7/50
" cheque....	307	309		e
Frankfort 90 d/v ..	303 1/2	304 1/2		
" cheque..	307 1/2	309 1/2		
Madrid cheque ...	040	060		1 7/80

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	17	18	19	20	21	22	24	26	27	28	29	31		
Lisboa: Inscriptões de assent.	41	38,05	37,05	37,05	39	—	38,10	38,10	37,10	37,12	37,10	37,10	—	—
» coupon	36,95	36,90	36,95	36,95	36,95	—	37	37	37	37,01	37,05	37	—	—
Obrig. 4 0/0 1888	—	18.000	—	18.100	—	18.100	—	18.100	18.200	18.200	18.200	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent.	44.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	45.000	—	44.500	—	—	45.000	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.	—	—	—	—	52.100	52.300	52.600	52.600	52.600	52.600	52.600	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	—	52.000	—	52.300	52.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.	—	143.000	—	—	—	—	141.500	141.000	141.000	141.000	141.000	141.000	—	—
» » Commercial ...	—	125.200	—	—	—	—	—	—	126.500	—	—	—	—	—
» » N. Ultramarino. ...	—	122.500	122.500	—	122.000	122.000	—	—	121.200	—	—	—	—	—
» » Lisboa & Açores	121.000	121.000	—	121.500	121.500	121.500	—	—	121.500	121.500	121.000	—	—	—
» Tabacos coupon ...	—	123.100	124.000	—	—	—	—	—	—	125.000	—	—	—	—
» Comp.ª Real.	—	17.300	—	17.800	—	—	—	—	17.600	—	17.300	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0	—	—	—	—	—	—	95.000	—	—	93.000	93.000	93.000	—	—
» » 5 0/0	92.000	92.000	92.000	92.200	92.100	92.000	92.400	92.400	92.300	90.400	90.500	90.400	—	—
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	—	78.000	—	79.000	79.000	79.000	—	—	79.000	79.000	79.000	—	—	—
» » 3 0/0 2.º grau	21.850	21.700	21.850	—	21.650	—	—	—	21.700	21.700	21.700	21.850	—	—
» C.ª Nacional.	—	48.000	—	—	—	—	47.000	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.	—	79.100	79.200	79.200	79.200	—	78.900	78.600	78.600	78.600	—	78.600	—	—
Paris: 3 0/0 portuguez ...	25	25,10	24,92	24,85	24,75	24,75	—	25,45	25,15	25,35	25,20	—	—	—
Acções Comp.ª Real.	69,25	71	70	71	70,75	—	—	—	70,50	70,75	70	—	—	—
» Madrid Caceres.	—	35	35	—	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—
» Norte de Hespanha. ...	177	175	174	175	175	175	—	177,50	180	178	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza. ...	263	260,50	260	260,50	260	259	—	266	267	261,50	—	—	—	—
» Andaluzes.	270	267	267	266	264	—	—	270	270	270	—	—	—	—
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	315	315	316	317	319	318	—	316	318	317	317,75	—	—	—
» » 2.º grau.	86	87,25	87	86,50	86,50	86	—	86,50	86,25	86,50	86,50	—	—	—
» C.ª Beira Alta.	—	75,50	75	75	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres.	82	—	—	82	81	81	—	81	—	81	81	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ...	297	296	295	297	295,50	294,50	—	293	294	295	—	—	—	—
Londres: 3 / portuguez.	24,18	24,87	24,87	24,75	24,50	24,50	24,62	—	24,57	25	24,87	24,73	—	—
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	—	—	—
Amsterdam: Atravez Africa. ...	61,68	61,68	61,68	61,68	61,68	61,68	61	61	61	60,50	60,50	—	—	—
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	—	—	—

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de ex- portação	1900		1899		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	3 9 Dez.	693	73.711.000	106.365	693	69.142.758	99.773	3.872.646.000	3.687.121.046
	10 16 »	»	80.193.000	115.718	»	69.142.758	99.773	3.952.839.000	3.756.263.804
»	3 9 Dez.	380	10.286.000	27.068	380	9.601.242	25.266	491.780.000	472.313.954
	10 16 »	»	8.919.000	23.471	»	9.601.242	25.266	500.699.000	481.915.196
Sul e Sueste	5 11 Nov	488	21.176.140	43.393	475	16.645.295	35.042	869.583.913	830.521.017
	12 18 »	»	21.405.920	43.864	»	16.198.590	34.102	890.989.833	846.719.607
»	19 25 »	»	19.877.530	40.732	»	15.202.730	32.005	910.867.363	861.922.337
	17 23 Set.	353	28.791.071	81.569	353	19.285.224	54.632	897.710.629	808.206.407
Minho e Douro.	24 30 »	»	33.734.353	95.564	»	26.668.059	75.546	931.444.982	834.874.466
	1 7 Out	»	25.830.210	73.173	»	21.527.848	60.985	957.275.192	856.402.314
Beira Alta	29 4 Nov	253	13.286.052	52.514	253	10.015.797	39.588	325.063.442	287.671.535
	5 11 »	»	7.431.309	29.372	»	6.852.064	27.083	332.494.751	294.523.599
»	12 18 »	»	7.122.222	28.151	»	7.112.620	28.113	339.616.973	301.636.219
	—	105	—	—	105	—	—	—	—
Nacional—Mirandella e Vizeu.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães	19 25 Nov	34	1.700.820	50.024	34	1.530.100	45.002	88.364.501	81.714.745
	26 2 Dez.	»	1.434.096	42.179	»	1.346.916	39.615	89.798.597	83.061.661
»	3 9 »	»	1.568.485	46.131	»	1.426.780	41.964	91.367.082	84.488.441
	1 15 Nov	64	5.417.000	84.640	64	4.385.242	68.519	108.407.233	88.287.628
Porto á P. e Famalicão	25 1 Dez.	3656 Ps.	2.424.094 Ps.	663	3656 Ps.	2.172.973 Ps.	594 Ps.	96.443.335 Ps.	93.916.989 Ps.
	9 15 »	»	2.468.379	675	»	2.140.757	585	101.256.975	98.135.411
»	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid—Zaragoza— Alicante	3 9 Dez.	3650	1.812.754	496	3650	1.780.511	487	87.227.897	84.554.703
	10 16 »	»	1.962.216	537	»	1.793.083	491	89.190.113	86.347.786
»	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes	26 2 Dez.	1067	431.566	404	1067	448.518	420	18.283.453	17.534.254
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid—Caceres ...	3 9 Dez.	429	74.246	173	429	73.688	171	3.728.096	3.513.601
	10 16 »	»	86.247	201	»	77.435	180	3.814.343	3.591.036
»	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva	3 9 Dez.	180	35.237	195	180	36.946	205	1.673.039	1.570.438
	10 16 »	»	33.661	187	»	36.207	201	1.706.701	1.606.645
»	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	17 23 »	»	39.467	219	»	32.541	180	1.746.168	1.639.186

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almanach Bertrand. — Para 1901, coordenado por *Fernandes Costa* — É o segundo anno d'apparição de este livrinho e sobre elle mais se radica a nossa sympathia.

Não é uma imitação dos novos almanachs francezes; é um repositório precioso de coisas uteis e recreativas, passando em revista todos os factos do anno findo, acompanhando o esclarecimento util do dito espirituoso e este da gravura a proposito sendo aos milhares as que illustram aquellas trezentas e tantas paginas.

O seu compilador deve sentir-se satisfeito com a sua obra, porque ella é verdadeiramente portugueza, como verdadeiramente interessante.

Passatempo. — Começou a apparecer esta pequena publicação quinzenal da casa *Grandella*, contendo 16 paginas illustradas de gravuras e chromos, contendo artigos recreativos de diversos autores conhecidos. Dará como brinde, ás folhas, um dictionario da lingua portugueza expressamente escripto pelo sr. *Gonçalves de Freitas*.

A casa *Grandella* já merecia, por muitos bons motivos, a sympathia do publico — quiz agora juntar mais este, tornando-se editora d'uma interessante e util publicação.

LINHAS PORTUGUEZAS

Loanda a Ambaca. — Segundo informa um correspondente, o director da companhia, sr. engenheiro *Guedes Infante*, está trabalhando activamente para que a administração crie uma reforma ou aposentação aos empregados do caminho de ferro que tenham mais de 15 annos de serviço.

É uma utilissima medida.

Melhoramentos no Minho e Douro. — Relativamente ao pedido do Centro Commercial sobre os melhoramentos na estação central dos caminhos de ferro e estabelecimento do serviço de tramways nocturno entre o Porto, Braga e Penafiel, aquella direcção officiou ao Centro assegurando que conta muito breve fazer executar uma passarella na estação do Porto e a cobertura da plataforma, e em poucos dias poderá submeter ao conselho d'administração um plano para o estabelecimento dos tramways.

Leixões. — Deu entrada no ministerio das obras publicas e vae ser enviado ao respectivo conselho tecnico o projecto de modificação do caminho de ferro de Leixões entre perfis 54 e 57 do 3.º lanço da estrada de circumvallação do Porto.

Do Porto a Espinho. — A companhia vae construir a segunda via entre estes dois pontos com carris de 40 kilos a fim de dar maior desenvolvimento aos comboios tramways, e substituir a actual com identico material.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi apresentado ao parlamento um projecto de lei para a concessão d'uma via ferrea entre *Andoain* e *Plazaola*.

Receberam grande impulso as obras da via ferrea de *Madrid* a *Villa del Prado*, continuação a *Almorox*.

A companhia de *M. Z. A.* abriu uma nova estação, na linha de *Cordova* a *Sevilla*, entre as estações de *Tocina-Empalme* e *Brenes*, intitulada *Cantillana*.

Fica a 277 kilometros da nossa fronteira, e faz serviço combinado com as linhas portuguezas.

França

Vae ser apreciado pelo *conseil municipal* de *Paris* uma nova linha subterranea electrica, da praça das *Abesses (Montmartre)* á estação *Montparnasse*.

Passaria pelas ruas *Houdon*, *Pigalle*, *Blanche*, *Saint Lazare*, *Boissy d'Anglas*, praça da *Concordia*, por debaixo do *Sena*, avenida *Saint Germain*, rua de *Rennes* e de *Odessa*.

Ligar-se-hia com as linhas de communicações existentes ou em projecto.

Todos os passageiros do metropolitano teriam direito a circular na nova linha, e vice versa.

Foi aberta á exploração a linha do metropolitano de *Paris* entre a praça da *Etoile* e a porta *Dauphine*. Além das estações terminaes tem uma outra intermedia na praça *Victor Hugo*. Nesta ha correspondencias para as linhas *Vincennes-Maillet* e *Etoile-Trocadero*.

França-Argelia

Por decreto de 13 de dezembro foi auctorizado o ministro das obras publicas a adquirir as concessões de vias ferreas da «Companhia franco-argeliana» ou por convenção amigavel ou por expropriação. Foi tambem auctorizado a proceder á exploração das linhas adquiridas ou resgatadas.

Italia

A companhia das *Strade ferrate del Mediterraneo* tinha em 30 de junho de 1899, 5.755 klm. de vias ferreas, sendo 4.729 em linhas principaes e 1.026 na rede secundaria. Em 30 de junho de 1900 a extensão subira a 4.737 na rede principal e a 1.022 na rede secundaria, dando o total de 5.759 klm. Contando as linhas com exploração especial, chega-se a 5.950 klm.

Os percursos em 1899-1900 foram de 33.787.246 comboios kilometros, sendo

30.291.064 na rede principal
2.821.828 » » secundaria
653.912 nas linhas especiaes
20.442 com tracção electrica entre *Milão* e *Monza*

O percurso das locomotoras foi de 46.745.253 klm.

Houve assim o augmento de 1.315.741 comboios kilometros e além do percurso das locomotoras de 1.907.759.

Os productos brutos do trafego foram 148.216.443 liras, o que dá um augmento de 4.495.587 liras. D'esta receita foi dada:

56.327.111 liras por passageiros
2.778.124 » » bagagens e cães
8.588.091 » » mercadorias de *G. V.*

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Assembléa de 30 de Junho de 1900)

Parecer do conselho fiscal

Ex.^{mas} Srs. *Accionistas da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes*

Para satisfazer ao preceituado nos nossos estatutos temos que dar parecer acerca do relatório do Conselho de Administração, referente á gerencia de 1899.

Gostosamente o fazemos, pois afortunado foi este anno, tanto para o publico, que gosou um serviço consideravelmente melhorado, como para a nossa empresa, que obteve um excellente acrescimo nas suas receitas. Apesar da calamitosa epidemia que se declarou na productiva cidade do Porto e n'uma epoca do anno em que o movimento, especialmente de passageiros, é maior, as nossas receitas, no final, mostraram-se acrescentadas. Aquelle facto que lançou o alarme, tanto no paiz como no estrangeiro, obrigando todos a grande retrahimento de relações, foi vencido nos seus resultados pela intelligente direcção dada aos nossos serviços. Todos os elementos necessarios para a demonstração do que affirmamos existem copiosos no elucidativo documento sujeito á nossa apreciação.

Primeiramente, melhoraram as nossas receitas do tráfego em 284 contos e posto que as despesas crescessem 72 contos, o resultado líquido é o melhor dos tres ultimos bons annos da nossa exploração. Depois, o augmento de receitas verificou-se em todos os seus componentes: passageiros, mercadorias de grande e pequena velocidade, e nas receitas diversas. Uma diminuição no numero de passageiros de terceira classe e na correlativa receita tem natural explicação na suspensão de comboios tramways do lado do Porto, por causa da epidemia, na falta de concorrentes da fronteira hespanhola ás praias de Portugal, pelo mesmo motivo, e ainda n'uma razão louvavel para a nossa administração, qual é o de terem-se melhorado os serviços e offerecido vantagens aos passageiros das duas primeiras classes, por fórma que houve certa preferencia por ellas. O resultado d'este espirito de progresso, que anima a nossa direcção geral, tem-se feito sentir em toda a rede e especialmente nas linhas suburbanas que partem de Lisboa, e d'estas na de Cascaes, hoje servida por 130 comboios diarios, sendo 26 directos. No precedente anno de 98, apesar d'este serviço ter começado no verão, o acrescimo de receitas foi de 58 contos e no de 99, em que conservámos, durante o inverno, um serviço intenso, augmentou ainda de 45 contos, isto é, 70 por cento do que foi no anno precedente.

Estes successivos aperfeiçoamentos dos nossos serviços, que ainda continuam e continuarão, tem-se feito sentir tanto a dentro das nossas fronteiras, como além d'ellas, pela creação de comboios internacionaes expressos, pela maior velocidade dada aos nossos comboios correios, pelo augmento de carga em cada um d'elles, pelo intelligente estudo dos nossos horarios e pela habil soldadura que, na estação do Entroncamento, se faz de diferentes comboios, o que permite ao nosso serviço de tracção, com um material que se não pôde dizer abundante, satisfazer a todas as necessidades. E estes progressos, em beneficio do publico e das nossas receitas, se tem conseguido com um coefficiente de exploração favoravel, que no conjuncto da nossa rede é de 44,31 %, na linha não garantida de 40,45 % e decrescente nas proprias linhas que o governo subsidia com juro.

Cresceram as nossas despesas em 72 contos, como não podia deixar de ser, tendo os nossos comboios percorrido mais que no anno precedente 475.478 kilometros de via, sendo o total percorrido de mais de quatro milhões e meio de kilometros (4.707.069) !

Tambem concorreu para isto o augmento de preço de carvão no fim do anno, o augmento de preço dos metaes e conservação de via e edificios, o que este anno nos levou sommas importantes para satisfazermos ás necessidades dos serviços melhorados.

O augmento de tonelagem de mercadorias de grande velocidade produziu 18 contos a mais, liquidos de impostos e reembolsos; o augmento em mercadorias de pequena velocidade foi mais consideravel e produziu a mais, liquidos tambem de impostos e reembolsos, 130 contos de réis. Este crescer de receitas foi pelo transporte normal de productos de nossa produção agricola, taes como vinhos, azeites, alcool, cereaes, farinhas e madeiras.

Em parte pôde-se attribuir á vinda forçada ao embarque, no porto de Lisboa, de mercadorias da cidade do Porto; mas tambem em parte se deve attribuir, como já notámos para os passageiros, á melhoria dos serviços em rapidez, por uma melhor utilização de material e augmento de carga, e a uma bem pensada modificação em algumas tarifas. A epidemia do Porto trouxe-nos d'ahi mercadorias que não veem habitualmente a Lisboa, mas tambem nos prejudicou no tráfego com a Hespanha, obrigando o governo d'aquella nação a pôr na fronteira embaraços e restricções, em nome da saude publica. Ainda assim, por Badajoz conseguimos exportar em madeiras mais 4.030 toneladas e importar em chumbo 1.500 toneladas.

O serviço internacional de passageiros e mercadorias tem merecido e continúa a merecer o maior cuidado á nossa administração e direcção geral. Com a existencia do *Porto de Lisboa*, as facilidades que elle hoje offerece em embarques e desembarques, a modicidade de preços pelos seus serviços e boa intelligencia que já reina entre a nossa companhia e as companhias hespanholas, fiamos que augmentará o nosso tráfego com a vizinha nação. Pensa-se ainda e com fundamento que aqui se poderá attrahir alguma cousa do que existe além dos Pyrenéus, e para isso existe intelligencia com as linhas francezas. Esta idéa é valiosa, pois que a Europa central e a America poderá querer aproveitar a posição excepcional de Lisboa, para uma parte do seu grande movimento oceanico.

Todos os progressos a realizar na nossa grande empresa dependem da intelligencia e disciplina do nosso pessoal, tanto maior como menor. O pessoal do movimento, directamente em contacto com o publico, é um dos mais poderosos auxiliares na industria ferro viaria. No seu aperfeiçoamento se tem pensado com bons resultados, offerecendo-lhe vantagens de vencimentos progressivos, conforme os annos de serviço. Os outros serviços: o de tracção, valiosissimo na economia d'uma empresa de caminhos de ferro, tem tido grandes melhoramentos; o de tráfego tambem nos tem auxiliado; e o de via e obras, que offerece a linha em bom estado ao percurso dos comboios é dirigido com cuidado e

esmero; os fornecimentos para os armazens são feitos com prudencia em concurso.

Não podemos esquecer que a nossa empresa teve um grande alivio nas suas despesas de todas as ordens pela melhoria da situação financeira do paiz, que nos trouxe consideraveis vantagens nos cambios. Em 1898 tivemos como encargos pelas remessas de ouro para o estrangeiro 1.274 contos; no de 1899, esses encargos, que se pôdem dizer prejuizos, foram de 912 contos, o que dá uma differença favoravel e portanto um lucro de 362 contos.

E' um grande beneficio, que fiamos ainda se accentuará no corrente anno, pelas tendencias que se desenhão no nosso mercado de dinheiro. Portanto, bem escolhida foi a occasião para a administração consolidar o estado financeiro da nossa empresa liquidando pendencias e contas antigas, adquirindo material e reformando as officinas, e melhorando a via, o que era indispensavel ao nosso tráfego e bom funcionamento dos serviços.

Tudo que interessa ao publico interessa á Companhia Real. Por isso, além das numerosas facilidades no transporte de mercadorias e commodidade de passageiros, tambem se tem pensado, como era dever, em dotar a nossa via com melhoramentos em precauções mechanicas automaticas, para se acautelarem as vidas e obstar a accidentes. Os resultados hão correspondido, o que facilmente se reconhece pelo que no publico se sabe a respeito de reclamações, que são hoje em numero restrictissimo.

*

A situação financeira da Companhia Real apresenta-se no fim do anno de 1899 mais desafogada do que no precedente. Não só nos desembaraçamos das questões judiciais e liquidações de contas com recursos proprios, mas ainda comprámos com as sobras do anno o numero de obrigações necessario para satisfazer ao preceito de amortisação de 1898, que tinha ficado em suspenso por motivo de força maior, dependente da pessima situação cambial. Apesar de ainda os cambios serem gravosos, achamo-nos habilitados a cumprir o mesmo dever a respeito de 1899.

Para repôr os fundos da nossa reserva extraordinaria com que em parte liquidamos a questão Hersent alienámos o edificio onde está o hotel *Avenida Palace*, por 1.350.000 francos, venda que julgamos acertada, pois que este edificio, na nossa posse, destoava da indole da nossa industria ferro-viaria. Já se receberam tres quartas partes da somma ajustada e o saldo em breve entrará na nossa caixa. Tambem se tem vendido porções dos importantes terrenos que possuímos entre Alcantara e Belem, provenientes da construção da linha de Cascaes. Pela nota encontrada a pag. 35 do relatório do Conselho de Administração se vê, que n'elles tem havido melhoria de valorisação, pois que os primeiros adquiridos por particulares em 1895 o foram a 3\$000 réis o metro quadrado e os ultimos, em 1899, a 7\$000 réis. O producto d'estas vendas, conforme preceitua o convenio de 4 de maio de 1894, servirá para a compra de obrigações de 4 %, preceito a que já se começou a dar cumprimento.

*

O governo, por portaria de 14 de maio de 1900 (documento n.º 38 do relatório do Conselho de Administração) concedeu auctorisação para tornar definitivo o contracto provisorio feito entre a Companhia Real e a dos Meridionaes para a empreitada do acabamento da construção e da exploração do caminho de ferro, que, partindo de Vendas Novas, virá entroncar na Linha de Leste. Entre as condições que põe para tornar effectiva a transferencia ha a 7.ª e ultima que diz o seguinte: «A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes desistirá de quaesquer reclamações concernentes á concessão da linha ferrea do Valle do Vouga e do respectivo ramal de Aveiro.» O Conselho de Administração, acceitando a transferencia nos termos da portaria do governo, põe-lhe as seguintes condições:

- Em os prazos marcados no projecto do dito contracto só começarem a ser contados da data da assignatura da escriptura definitiva.
- Que a assignatura d'essa escriptura não importa para a Companhia Real qualquer encargo de adeantamento de fundos ou de despesa effectiva diversos dos que estão estipulados no mesmo projecto de contracto.

A Assembléa Geral já se pronunciou a respeito do contracto provisorio em sua reunião de 20 de novembro de 1899. O que se lhe pede agora é simplesmente a ratificação d'esse voto com as clausulas agora propostas.

Tambem o Conselho de Administração, em officio posterior ao envio do seu relatório e como resoluções tomadas na sua sessão de 11 do corrente, nos communica que é seu parecer que se conservem os actuaes vencimentos dos membros do Conselho de Administração, da Comissão Administrativa e do Conselho Fiscal. Exceptuam, porém, o vencimento do presidente do *Comité de*

Paris que entendem deve ser equiparado ao de qualquer dos membros da Comissão Executiva. E exceptuam também o actual presidente do Conselho de Administração que entendem que como membro d'essa corporação deve receber o dobro do que recebem os outros vogaes. Esta proposta d'um dos membros do conselho, representante dos obrigatarios, é uma justa homenagem e foi unanimemente approvada, com a abstenção do mesmo presidente. Entendemos que ambas estas propostas merecem a approvação da Assembleia geral, especialmente a que se refere ao actual presidente do Conselho de Administração, cujo zelo, amor ao trabalho e dedicação á nossa Companhia melhor póde ser testemunhado por este Conselho.

Para cumprir o preceituado nos artigos 13.º e 24.º dos nossos estatutos foram sorteadas em sessão do Conselho de Administração, com a assistencia do Conselho Fiscal, dois membros de cada uma d'estas corporações, que poderão ser reeleitos, nos termos dos mesmos estatutos.

A nossa Caixa de Soccorros e de Reformas e Pensões tem continuado a funcionar regularmente, e com melhoria de situação. Os auxilios por diversas formas prestados ao nosso pessoal são valiosos. Fiscalizadas e dirigidas por empregados superiores é zelosos da nossa Companhia, são duas instituições, posto que distinctas, ligadas no seu fim; e que merecem toda a nossa sympathia.

*

Examinamos as contas e balanço referentes ao anno de 1899 e tudo achamos correcto e regular.

*

Chegados ao fim da nossa agradável tarefa, tendo resumido o mais succintamente que pudemos os principaes factos da gerencia do anno de 1899, que todos se acham compendiados no valioso documento sujeito á nossa apreciação, temos a honra de vos propôr:

1.º Que approveis os actos, contas e balanço, relativos á gerencia de 1899.

2.º Que ratifiqueis o projecto de contracto approved em reunião de Assembléa Geral de accionistas, verificada em 20 de novembro de 1899, mas em conformidade das disposições da portaria de 14 de maio proximo passado, ficando, porém, expressamente entendido:

- a) que os prazos marcados no dito projecto de contracto só começam a contar-se da assignatura da escriptura definitiva;
- b) que a assignatura d'essa escriptura não importa para a Companhia Real qualquer encargo de adeantamento de fundos, ou de despesa effectiva, diversos dos que estão expressamente estipulados no mesmo projecto de contracto.

E que a proposito da clausula referente ao caminho de ferro do Valle do Vouga e do ramal de Aveiro se responda ao governo nos termos seguintes:

«Que tendo na devida conta a resolução já tomada anteriormente, sobre esta materia, na nossa Companhia, e posto que entenda que, propriamente essa construção importará uma linha parallelá mais do que um ramal: attentas as circumstancias de ser a linha de via reduzida, e querendo o conselho mostrar ao governo como é inspirado no mais sincero desejo de secundar, no que lhe couber, os planos de reformas para o fomento das redes ferro-viarias do paiz, delibera não se oppôr á concessão d'esse troço de linha e ramal, desistindo de quaesquer direitos e de fazer opposição.»

3.º Que conserveis os actuaes honorarios aos membros do Conselho de Administração, da Comissão Executiva e do Conselho Fiscal, exceptuando apenas o actual Presidente do Conselho de Administração, que deverá receber o dobro do que recebem os outros vogaes e o presidente do *Comité de Paris*, que deverá receber tanto como qualquer membro da Comissão Executiva.

4.º Que louveis o nosso Conselho d'Administração pelo zelo e intelligencia com que tem dirigido a nossa empresa.

5.º Que faças vossas as palavras de louvor dadas pelo Conselho de Administração, que também são as do Conselho Fiscal, á nossa Direcção Geral «pela dedicação, zelo, e notavel intelligencia com que tem continuado a aperfeiçoar e melhorar as condições da nossa exploração, no que tem sido secundada por todos os empregados de diversas categorias da nossa empresa, que egualmente merecem louvores.

6.º Que procedaes, nos termos dos estatutos, á eleição de dois membros do Conselho de Administração e a outros dois do Conselho Fiscal.

Lisboa, 14 de junho de 1900. — Antonio Centeno, Manuel Joaquim Alves Diniz, Alfredo Mendes da Silva, Manoel Jose Monteiro, João Lobo de Santiago Gouvêa, Francisco Teixeira de Queiroz.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Linha de Cascaes

Desde o dia 20 de dezembro de 1900, inclusivè, o comboio tramway, que parte da estação do Caes do Sodré ás 12-30 da madrugada, terá um minuto de paragem no apeadeiro de Bom Succeso, para serviço de passageiros.

Lisboa, 18 de dezembro de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de petroleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de janeiro proximo, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 15.000 kilogrammas de petroleo.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 45\$000 réis e apresentar uma amostra do petroleo a fornecer.

O deposito provisorio poderá effectuar-se sómente até a vespera do concurso.

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

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

Porto, 18 de dezembro de 1900.

Fornecimento de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de janeiro proximo, 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 5.000 kilos de ferro para rebites e parafusos.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar na cofre da direcção o deposito provisorio de 10\$000 réis. O deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia do concurso.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 18 de dezembro de 1900.

Fornecimento de cantaria

Pelo presenie se faz publico que no dia 3 de janeiro de 1901, ás 2 horas da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, ao concurso publico para o fornecimento de 33 metros cubicos de cantaria desbastada para o prolongamento do pontão da rua do Freixo, em Campanhã.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 5\$000 réis e o definitivo de 5 p. c. do preço da adjudicação.

O caderno de encargos e condições de arrematação podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã, ás 3 da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, em Campanhã. Porto, 19 de dezembro de 1900.

Fornecimento de alvenaria

Pelo presente se faz publico que no dia 3 de janeiro de 1901, ao meio dia, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, ao concurso publico para o fornecimento de 143 metros cubicos de alvenaria para o prolongamento do pontão da rua do Freixo, em Campanhã.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 12\$000 réis e o definitivo de 5 p. c. do preço da adjudicação.

O caderno de encargos e condições da arrematação podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, em Campanhã. Porto, 19 de dezembro de 1900.

Fornecimento de correias

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de janeiro proximo, 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 500 metros de correia de couro de diferentes dimensões.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 15\$000 réis. Este deposito poderá ser effectuado somente e até a vespera do dia do concurso.

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

As condições da arrematação, as amostras 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, 20 de dezembro 1900.

Fornecimento de chaminés de vidro

Pelo presente se faz publico que no dia 9 de janeiro, 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 8.000 chaminés de vidro para pharoes e candieiros.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 10\$000 réis. Este deposito poderá effectuar-se sómente até a vespera do dia do concurso.

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

As condições da arrematação, as amostras 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, 21 de dezembro 1900.

Fornecimento de oleo de linhaça

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 10 de janeiro proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 6 000 kilos de oleo de linhaça.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 45\$000 réis e apresentar uma amostra do oleo a fornecer. Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia do concurso.

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

As condições da arrematação, e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 21 de dezembro de 1900.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de azeite de oliveira

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 4 de janeiro de 1901, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de azeite d'oliveira em cinco lotes eguaes do peso approximado de 6.180 kilos cada um.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar, é para cada lote de 38\$000 réis. Este deposito será posteriormente elevado a 5% da importancia total do fornecimento pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita depositos que terão logar, aquelle na thesauraria 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 podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás 4 da tarde. Lisboa, 15 de dezembro de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de uniformes

Pela 1 hora da tarde do dia 10 de janeiro, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas até aquella hora as propostas recebidas para o fornecimento de uniformes para o pessoal de estações e de trens, até 31 de dezembro de 1901.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição do pessoal da Exploração (estação de Lisboa Santa Apolonia) todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas deverão ser enviadas á Direcção Geral da Companhia (estação de Santa Apolonia) em sobrescripto fechado com a indicação seguinte: Proposta para o fornecimento de uniformes.

Deposito provisorio a fazer na Caixa da Companhia 100\$000 réis. Lisboa, 5 de novembro de 1900.

Fornecimento de drogas, tintas, etc.

No dia 7 de janeiro de 1901 pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas, tintas, etc.

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

Lisboa, 11 de dezembro de 1900.

Leilão

Em 7 de janeiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões. sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 7 de novembro de 1900, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las pagando o seu debito á Companhia para o que deverão dirigir-se ao Engenheiro em Chefe da Exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 5 de janeiro de 1901 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde. Lisboa, 19 dezembro de 1900.

N.º 19.722, 2-7-1900, de Braço de Prata a Villa Franca, 30 saccos de enxofre, com 1350 kilos, consignatario Julio Cardoso Pereira.

N.º 20.859, 7-3-1900, de Central do Porto a Estarreja, 1 caixa de drogas, com 45 kilos, consig. Antonio de Vasconcellos.

N.º 14.924, 11-8-1900, de Elvas a Fundão, 1 sacco com lã suja, com 57 kilos, consig. Francisco Calvente.

N.º 14.781, 30-7-1900, de Elvas a Covilhã, 2 golpelhas com obra de palma, com 145 kilos, consig. Alfredo Mendes Matta.

N.º 8.460, 27-8-1900, de Esmoriz a Santarem, 2 fardos com cordas, com 66 kilos, consig. Manuel Ribeiro.

N.º 11.029, 10-8-1900, de Torres a Pero Negro, 3 volumes de saccos vazios, com 95 kilos, consig. Luiz Pereira.

N.º 17.003, 20-8-1900, de Poço do Bispo a Torres Vedras, 1 quartolla vazia, com 105 kilos, consig. Antonio Febelim Junior.

N.º 42.899, 1-9-1900, de Central do Porto a Santarem, 4 pacotes de folhetos, com 81 kilos, consig. Homero Cruz.

N.º 45.102, 18-5-1900, de Alcantara ao Carregado, 1 barrica com sulfato de cobre, com 288 kilos, consig. David Jorge.

N.º 1.453, 24-8-1900, de Monte Real a Praia, 1 wagon com toros, com 10.000 kilos, consig. Manuel Vieira da Cruz.

N.º 1.457, 26-8-1900, de Monte Real a Praia, 1 wagon com toros, com 10.000 kilos, consig. Manuel Vieira da Cruz.

N.º 12.141, 12-9-1900, de Pombal a Tortozendo, 1 fardo de tecidos de lã, com 30 kilos, consig. Manuel Thomaz Barateiro.

Caminho de ferro do Porto á Povoá e Famalicão

Fornecimento de 30.000 travessas

Na direcção da exploração d'este caminho de ferro, e até o dia 6 de fevereiro proximo, recebem-se propostas em carta fechada para o fornecimento de 30.000 travessas de pinho para a conservação da linha, segundo as condições dos annos anteriores, as quaes podem ser examinadas todos os dias uteis, das 11 ás 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, á praça de Mouzinho d'Albuquerque (rotunda da Boavista).

Porto, 27 de dezembro de 1900.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Hotel Madrid — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

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

MADRID Cesar Ferenal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

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

VALENCIA D'ALCANTARA D. Alejandro Campero. — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company
MALA REAL INGLEZA

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

Em 8 de Janeiro

O paquete Nile.

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

AGENTES

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Janeiro de 1901

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Coimbra Figueira Coimbra				FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.				
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	Aveiro Porto Aveiro				Mangualde Guarda Mangualde			
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.	p 10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.	4-25 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	5-30 m.	c 6-56 m.	c 10-45 m.	12-11 t.	Porto Braga Porto			
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	12-45 t.	c 2-11 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	7-25 t.	9-5 n.	6-30 t.	8-6 n.	8-0 m.	10-35 m.	7-50 m.	9-35 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	Espinho Porto Espinho				11-0 m.	1-20 t.	11-50 m.	2-15 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.	7-1 m.	4-0 t.	5-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa Povoá Lisboa				8-58 m.	9-50 m.	c 7-25 m.	8-15 m.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.	9-55 m.	Porto Valença Porto			
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.	1-36 t.	8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	5-7 t.	6-20 t.	3-30 t.	4-30 t.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				SUL E SUESTE				5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	Lisboa Setubal Lisboa				Porto Vianna Porto			
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	7- m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.	d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	Lisboa Santarém Lisboa				7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.	1-10 t.	Vianna Valença Vianna			
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	12-45 t.	2-20 t.	2-45 t.	4-45 t.	7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	4-30 t.	6-6 t.	5-45 t.	6-30 t.	Porto Barca d'Alva Porto			
10-15 n.	10-40 n.	—	—	Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Extremoz Lisboa				7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.	6-45 t.
C. SODRE P. ARCOS C. SODRE				d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto Regoa Porto			
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	a 8-0 m.	i 2-35 t.	4-0 m.	b 5-37 t.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
C. SODRE Cascaes C. SODRE				b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	Lisboa Faro Lisboa				4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.	11-20 n.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5-58 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	Porto Penafiel Porto			
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	a 4-30 t.	11-30 n.	a 4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	Regoa Barca d'Alva Regoa			
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	8-45 n.	10-49 m.	7-10 t.	d 9-0 m.	Lisboa Evora Casa Branca				GUIMARÃES			
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto Guimaraes Porto			
10-45 m.	11-50 m.	a 10-45 m.	11-50 m.	Lisboa Figueira Lisboa				4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	f 4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	Lisboa Pias Lisboa				8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.	2-15 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	11-45 n.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	f 11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.	4-10 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.	Casa Branca Evora Casa Branca				5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.	7-10 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	BEIRA ALTA			
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	Figueira Pamp. Figueira				5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	11-0 m.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.	TUNES POÇO BARRETO TUNES			
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	5-58 m.	3-35 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.	8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	Casa Branca Faro Casa Branca				FARO POÇO BARRETO FARO			
6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	Lisboa Badajoz Lisboa				4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	b 5-37 t.	Casa Branca Faro Casa Branca				BEIRA ALTA			
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	11-0 m.	8-20 n.	5-40 m.	b 5-37 t.	TUNES POÇO BARRETO TUNES				Figueira Pamp. Figueira			
9-15 n.	10-20 n.	a 9-15 n.	10-20 n.	8-45 n.	7-9 m.	6-55 t.	4-10 m.	5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	10-30 n.	7-9 m.	6-55 t.	5-58 m.	Casa Branca Faro Casa Branca				Pamp. V. Formoso Pamp.			
a 10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	Lisboa Guarda Lisboa				6-30 m.	7-10 t.	6-30 m.	7-30 n.	8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.
12-30 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	b 5-37 t.	Casa Branca Faro Casa Branca				12-25 t.	6-34 t.	n 1-25 t.	6-45 t.
Lisboa Cintra Lisboa				8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	Casa Branca Faro Casa Branca				Lisboa Entrono. Lisboa			
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	10-30 n.	10-37 m.	4-0 t.	5-58 m.	Lisboa Entrono. Lisboa				b 1-20 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa				Lisboa Entrono. Lisboa			

a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Caes dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfaias—e) Só aos domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Só aos sab.—h) Excepto aos sab.—i) Só aos 2.º e 5.º—j) Só aos dom. e 4.º—k) Só aos 3.º e 5.º—l) Só aos dom. e 2.º, 4.º e 5.º—m) Só aos dom. e 4.º—n) Só aos dom. e 4.º—o) Só aos dom. e 5.º—p) Só aos 5.º—q) Só aos 5.º—r) Só aos 2.º, 4.º e 6.º—s) Só aos 3.º, 5.º e sab.—t) Só aos 2.º feiras—u) Só aos domingos—v) Só aos terças.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 4 de Janeiro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Anvers e Havre, vapor sueco **Karin**. Sahirá a **8** de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a **3** de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bolama, Bissau, Ilhas de Cabo Verde e S. Vicente (sem baldeação), vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a **4** de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Bordeus, vapor francez **Brésil**. Sahirá a **2** de Janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cadix e Malaga, vapor francez **Nonden**. Sahirá a **3** de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a **14** de Janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Anvers, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a **3** de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Iquitos (via Madeira), vap. ingl. **Huasca**. Sahirá a **12** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vap. francez **Parahyba**. Sahirá a **2** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a **11** de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Paraense**. Sahirá a **5** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vap. nigl. **Cametense**. Sahirá a **12** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a **5** de janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **24** de janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Cara-vellas**. Sahirá a **13** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Cordoba**. Sahirá a **23** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vaglez **Nile**. Sahirá a **8** de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap. ingl. **Acor**. Sahirá a **9** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vap. hespanhol **San Francisco**. Espera-se de **3** a **4** de janeiro. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Acor**. Sahirá a **5** de janeiro. Agente, Germano S. Armand, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a **21** de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Yorkshire**. Sahirá a **16** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o