



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

**CP** Caminhos de Ferro Portuguezes  
Comissão do Museu Ferroviário (EMF)  
N.º

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

---

#### ASSIGNATURAS

PORUGAL: anno 25500 réis; semestre 15400 réis.—HESPAÑA: anno 17 pesetas.

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA E BRAZIL: anno 45000 réis, fortes.—Número 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

# ÍNDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 14.º ANNO

	Pag.	Pag.	
Aguas de Portimão .....	58	<b>Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes:</b>	
Alcool desnaturado .....	374	Assembléa geral 183 e .....	215
Alexandria (De) a Shanghai .....	306	Embargos (Os) .....	21
<b>Arrematações:</b>		Orcamento .....	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
<b>Automobilismo:</b>		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 fisica .....	402	Conductores de obras publicas .....	26
<b>Avisos de serviço:</b>		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	<b>Congresso Internacional de Caminhos de ferro:</b>	
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 Marítimo Nacional .....	271
Bilhetes de banhos .....	148	Contagem (A) racional das horas .....	319
Bilhetes especiaes 85 e .....	182	Contra a tuberculose .....	571
<b>Boletim da praça de Lisboa:</b> 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	<b>Cotações</b> nas bolsas portuguesa 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 ferroviários .....	36
<b>Cambios, descontos e agios:</b>		Despinhalização (A) por O. S. —♦ .....	301
8, 23, 40, 56, 72, 88, 103, 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 —♦ (ilustrado) .....		Elevador (O) do Carmo, em Lisboa, por Raoul Mesnier de Ponsard 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. —♦ .....		Embargo (O) do ascensor do Carmo .....	106
Caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas .....		Engenheiro Pocas Leitão .....	6
Caminho (O) de ferro Transiberiano 310 e .....		Escarradores (Os) nas gares .....	407
Caminhos (Os) de ferro da Europa em 1901 .....		Escolas moveis .....	278
Caminhos de ferro do Alto Minho .....		Estação (A) do Sul e Sueste .....	390
Caminhos de ferro do Estado, por José Fernando Sousa —♦ .....		Estatistica dos caminhos de ferro do continente de Por- tugal —♦ .....	17
Caminhos (Os) de ferro do mundo .....		Estatistica internacional dos caminhos de ferro .....	374
Caminhos de ferro do Sul e Sueste —♦ .....		Exposição insulana .....	90
Caminhos (Os) de ferro do Valle do Corgo e Tua .....		Fornecimentos ás linhas do Estado .....	336
Caminhos (Os) de ferro na America 154 e .....		Freios (Os) automaticos do Ascensor Municipio-Biblio- theca em accão .....	258
Caminhos (Os) ferro no seculo 19.º, por Xavier Cordeiro —♦ .....		Freios de vacuo .....	306
Caminhos de ferro sul-africanos .....		Fumar nos comboios .....	359
Carreteira Fowler .....		Gazeta (A) dos Caminhos de ferro, no estrangeiro .....	307
Carris de ferro de Lisboa .....		Guia (O) Official .....	74
Cartas de Inglaterra, por W. N. Cornett 18, 66, 146, 302 e .....		Guimaraes a Fafe .....	70
<b>Carteira dos accionistas:</b>		Hygiene (A) dos vagons .....	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 .....		Linha (A) directa Paris-Simplon .....	71
Chegada de Suas Majestades .....		Linha (A) do Cabo ao Cairo e a Alemanha .....	199
Chemins (Les) de fer de montagne de la Suisse, por Xa- vier Cordeiro —♦ .....		Linha (Na) ferrea do sul .....	305
Chiado (O) 288, 351 .....		<b>Linhos estrangeiras:</b>	
Collaboração .....		Abyssinia 108, Africa Oriental 294, Alemanha 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; Canadá 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- glatera 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
<b>Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta.</b> Relatorio do conselho de ad- ministração e parecer do Conselho Fiscal 171 e .....			
Companhia do Mont'Estoril .....			
Companhia Nacional dos Caminhos de ferro. Assembléa geral 87 e .....			
<b>Companhia Real dos Caminhos de ferro Atra- vez d'Africa.</b> Relatorio do Conselho de Administra- ção e Parecer do Conselho Fiscal 28, 42, 59, 75, 376 e .....			

# INDICE

<b>Linhos portuguezas:</b>	10, 26, 42, 58, 75, 90, 107, 123, 140, 156, 170, 186, 202, 218, 262, 278, 294, 311, 326, 342, 359, 374, 390 e.....	Pag. 407
Lisboa a Paris.....	288	
Locomotiva (A) do futuro.....	322	
Logares (Os) nos comboios 75 e.....	85	
Luciano Cordeiro.....	7	
Luz (A) electrica nos caminhos de ferro.....	368	
Marinha mercante—♦.....	269	
Major e menor cotação mensal e annual, em 1901, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsa portugueza e estrangeiras.....	25	
Melhoramentos (Os) em Lisboa.....	99	
Metallurgia (A) e os caminhos de ferro.....	167	
Metropolitano (O) de Paris.....	40	
Nossa (A) redacção 55 e.....	260	
Nosso (O) brinde 72, 86, 119, 133 e.....	149	
<b>Notas de viagem:</b>		
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	
Nova série: I. Um pouco de introdução. Impressões geraes do Tejo ao Baltic, 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.....		
Novas (As) installações na Escola do Exercito.....		
Novo serviço urbano.....		
Numero extraordinario 167, 218 e.....		
Orçamento (O), por O. S. —♦.....		
Pedro Iguacio Lopes, por A. Luciano Carvalho.....		
Pessoal (O) da rede do Estado.....		
Pias (De) a Pomarão.....		
Pocinho a Miranda do Douro 382 e.....		
Projecto sobre concessões 114 e.....		
Propostas (As) de obras publicas por O. S. —♦.....		
<b>Publicações recebidas:</b>		
10, 26, 58, 74 202, 278, 326 e.....	406	
Ramal (O) da Merceana.....	387	
<b>Receitas dos Caminhos de ferro Portuguezes e hespanhóes:</b>		
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	
Reforma (A) de Engenharia Civil, por O. S. —♦.....	365	
Reforma das obras publicas —♦.....	285	
Revue de la Bourse de Paris, por L. C. 8, 23, 55, 88, 120, 152, 183, 275, 339 e.....	371	
Rua (A) do Arsenal por O. S. —♦.....	113	
Ruas (As) de Lisboa.....	49	
Taleiras de fornalhas de locomotoras.....	406	
<b>Tarifas de transporte</b> 3, 19, 68, 100, 116, 131, 148, 164, 181, 196, 213, 257, 271, 287, 303, 319 e.....	354	
Telautographo (O).....	289	
Telegrapho (O) atravez d'Africa.....	71	
Telephonios.....	130	
Thermit (O).....	123	
Tiro Civil (O) e nos 106 e.....	123	
Tracção de automoveis —♦.....	333	
<b>Tracção electrica</b> 122, 139, 155, 170, 186, 213, 254, 274, 318 e.....	401	
Belgica.....	28	
Hespanha 28, 107, e.....	123	
Lisboa 90, 107, 177 —♦ por V. Porto, 193, —♦ 209, —♦ por V. Porto, 288, 339, 358 e.....	384	
Transportes a domicilio.....	3	
Transportes internacionaes.....	131	
Tunnel (O) do Monte Branco.....	359	
Tunnel (Um) sob o Tamisa.....	306	
Unificação de tarifas —♦.....	162	
Viação (A) em Bragança.....	170	
Viação (A) no Chiado.....	334	
Viagens de recreio 132 e.....	164	
Viagens na Suíssa.....	213	
Viageantes (Os) transatlanticos.....	55	
Vias ferreas da casa Arthur Koppel. (ilustrado) —♦.....	225	

## Parte oficial

### Legislação por linhas

Pag.

Barreiro a Cacilhas 256 e.....	367
Beira Baixa 100 e.....	287
Benguela.....	19
Carris de ferro de Lisboa 335, 353, 367, 368 e.....	384
Carris de ferro do Porto.....	164
Famalicão a Guimarães.....	85
Figueira da Foz a Cabo Mondego.....	367
Foz Tua a Mirandella.....	85
Guimarães a Fafe.....	131
Leste.....	85
Lisboa-Cintra-Torres 100 e.....	116
Mirandella a Bragança 367, 399 e.....	425
Norte.....	180
Pias a Moura.....	181
Pocinho a Miranda.....	99
Ponta Delgada ás Furnas 181, 195 e.....	211
Ramal de Portimão.....	131
Regua a Chaves e Fronteira.....	420
Santa Comba a Vizeu 84 e.....	384
Torres-Figueira-Alfarellos 100 e.....	287
Valle do Vouga .....	416

### Legislação diversa

Pag.

Adubos e estrumes nas linhas do Estado 256 e .....	271
Caixas de aposentações e socorros nas linhas do Estado 51 e.....	67
Circulação d'automoveis 335 e.....	352
Concursos para obras e fornecimentos ás linhas do Estado.....	335
Corporações consultivas do Ministerio das Obras Publicas.....	383
Conselho de Administração da Companhia Real.....	18
Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado .....	50
Conselho de Administração dos Caminhos de ferro de Salamanca .....	256
Direcção dos Caminhos de ferro do Estado .....	37
Fiscalização das Industrias electricas .....	413
Importação de material .....	353
Regulamento interno dos Caminhos de ferro do Estado .....	38
Uniformização das condições technicas dos Caminhos de ferro .....	51

### Tarifas

Distribuidas com os numeros abaixo

#### Companhia Real:

N.º 1 G. V. Generos frescos .....	314
L. 1 G. V. Passageiros nos comboios tramways .....	325
C. 1 bis G. V. Bagagens nos comboios tramways .....	326
L. 2 G. V. Passageiros nos comboios tramways .....	325
L. 3 G. V. Passageiros nos comboios tramways .....	325
L. 4 G. V. Aluguer de cestos .....	331
N.º 11 bis G. V. Passageiros nos comboios tramways .....	325
N.º 14 bis G. V. Assignaturas mensaes .....	326
N.º 16 G. V. Viagens de recreio .....	322
M. L. 1 G. V. Cosmestiveis .....	327
E. P. 1 G. V. Idem .....	313
N.º 3 P. V. Gado .....	325
N. B. 6 P. V. Mercadorias .....	314
E. P. 10 P. V. Sal .....	322
Aluguer de encerados .....	319
Camionagem em Lisboa .....	330
Serviço a domicilio em Lisboa .....	327

#### Minho e Douro:

Passageiros nos comboios tramways .....	326
P. N.º 4 G. V. Mercadorias .....	321
N.º 7 P. V. Instrumentos e machinas agricolas e industriais .....	329
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

6. Mappas estatisticos dos Caminhos de ferro de Portugal.. 314

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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

	Páginas
OS CAMINHOS DE FERRO NO SÉCULO XIX, por Xavier Cordeiro.....	1
PEDRO IGNACIO LOPES, por A. Luciano de Carvalho.....	2
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	3
TRANSPORTES A DOMICÍLIO.....	3
O ELEVADOR DO CARMO EM LISBOA, por Raul Messier 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 FINANCIERA.....	7 a 9
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
LINHAS PORTUGUEZAS—Loanda a Ambaca—Melhoramentos no Minho e Douro—Leixões—Do Porto a Espinho.....	10
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Argelia—Itália.....	10
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Parecer do conselho fiscal.....	10
AVISOS DE SERVIÇO—ARREMATAÇÕES—AGENDA DO VIAJANTE—HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1901—VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	12 a 16

## OS CAMINHOS DE FERRO no séc. 19º

O séc. 19º pôde ser denominado o séc. das maravilhas.

Uma das maiores é certamente a invenção dos caminhos de ferro. O grão de perfeição a que chegaram estas magníficas vias de comunicação é o resultado dos progressos da química, da física, da análise matemática, da metallurgia, da ciência da estabilidade das construções, e também da exigência progressiva de maior conforto por parte do público interessado.

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

A história dos caminhos de ferro pôde ser dividida em dois grandes períodos; o primeiro, o maior, é o da gestação, o das tentativas, das experiências, dos desânimos, e dos inventores infelizes; o segundo é o do desenvolvimento, o da febre, o criador d'uma nova necessidade insaciável para o homem, qual é a de se transportar mais em mais rapidamente, e com maior comodidade, aos pontos mais afastados da superfície do globo.

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

Pelo mesmo tempo Joseph Cunot teve a ideia de aplicar a máquina a vapor, já aperfeiçoada por Watt, à tração das carruagens sobre as estradas ordinárias.

Após muitos anos de trabalho, construiu uma carruagem a vapor que foi experimentada em 1769, reconhecendo-se por essa ocasião que a caldeira não tinha a capacidade suficiente. Em consequência d'este resul-

tado foi construída em 1770, à custa do governo francês, uma outra máquina, de maior potência, que nas experiências apresentou movimentos muito desordenados, e que foi depositada em 1801 no conservatório d'artes e ofícios. O inventor deve à generosidade de uma dama belga o não ter morrido de miséria.

Na América, Olivier Evans trabalhava, desde 1786, na aplicação do vapor à tração.

Julgaram-o doido.

Em 1797 obteve por fim um privilégiu, 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 América, 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 construção de outras máquinas, no fim de muitos anos de tentativas infrutuosas abandonou a ideia da máquina a vapor.

Em Inglaterra, Trevillick e Vivian, seguindo as ideias de Evans, construiram igualmente uma carruagem à qual aplicaram uma máquina de alta pressão.

Encontrando, porém, grande dificuldade em a fazer marchar sobre as estradas ordinárias, pediram em 1802 privilégiu para o emprego das carruagens a vapor sobre os carris de ferro que já então eram usados em muitas minas inglesas.

Estava descoberto o caminho de ferro, mas, por uma falsa ideia antecipada de que o atrito das rodas de um veículo a vapor sobre os carris não era suficiente para marchar com velocidade, esta grande descoberta esteve latente até 1813, tendo-se gasto um tão longo período em experiências de vários inventos para aumentar o atrito.

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

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. Numa segunda máquina construída em 1815 a cadeia era substituída por uma barra horizontal, e esta disposição é a que ainda hoje se emprega.

Assim serviram até 1825 nas minas e para o 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 privilégiu d'invenção das caldeiras tubulares e em 1829 um outro do ventilador mecânico que ele 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 geração 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 substituído pelo aço a partir de 1870.

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

A forma do carril tem sido assumpto de demorada controvérsia. 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 quais 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 aumentado até 12 metros, afim de se diminuir o numero de ligações.

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

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

Os systemas 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 cousa nos apparelhos de conjugação; é o *contrôle*, que os systemas conhecidos não dão. Na exposição universal estava exposto o sistema 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 teem 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 illuminação é electrica, ou d'acetylene, ou ainda de uma mistura de gaz ordinario e de acetylène.

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

As locomotivas são hoje bem diferentes da Fusée.

Tinha esta 4<sup>1</sup>,300 de peso, 10<sup>m²</sup>,940 de superficie d'aquecimento na caldeira, e 1<sup>m²</sup>,860 na fornalha.

As machinas modernas de 2 eixos conjugados teem um peso de 40 a 50 toneladas, uma superficie d'aquecimento na caldeira de 130, m<sup>2</sup> e uma fornalha de 10<sup>m²</sup>.

A pressão do vapor na caldeira tambem tem aumentado.

E' hoje corrente uma pressão de 15<sup>1</sup> 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 realizará estas e outras maravilhas no seculo 20.º

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

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.

D plomado pela universidade de Coimbra nas faculdades de mathematica e de philosophia; antigo e distinto 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 caracter 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 organisados 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 metalicas.

No ramal de Caceres realizou 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 permitiram manter-se no seu logar durante alguns annos, sem quebra da sua dignidade e com o aplauso 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 procella, e empenhou-se deveras 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 quais 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 tambem vestigios do seu esclarecido e incessante trabalho.

Antigo presidente da associação dos engenheiros civis portuguezes, 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 dissemos no numero anterior, existe por toda a parte e que muito mais necessário 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 difficult e custoso fazer transportar do caminho de ferro á morada de cada um qualquer volume; este novo e importante serviço que tantas vantagens oferece 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.º, em nome da nova empresa que vae fundar sob o titulo Empresa Geral de Transportes, á qual foi feita aquela 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 pagaráo de qualquer estação a domicilio em Lisboa, seja onde for, 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 pagaráo 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 for publicada e o serviço posto em vigor, o que a empresa concessionaria se propõe realizar muito brevemente.

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

Estes veículos, 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 incomodar-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 necessário mediante uma modicissima commissão.

Se não fôra o pouco espaço de que dispomos, dariamos 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 possue, 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 diferença de nível 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 labuta 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 efecto 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 em quanto 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 localizada. Encostada ao Museu Archeologico do Carmo, irradia, em pequeno percurso, para pontos importantes de accesso, como: Lycéu, 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 ocupa 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, galgarn estas escadas a diferença de nível que entre os seus extremos existe.

A um observador colocado no eixo das escadas, voltado para a rua Nova do Carmo, depara-se, na sua frente, um predio do Ex.<sup>mo</sup> Conde de Thomar, nas trazeiras do qual está o solo sensivelmente de nível com o Largo do Carmo.

O conhecimento d'esta situação topographica, resultado de cuidadosos estudos feitos no terreno, excluindo, como inferiores, quaequer outras soluções que a muitos, bem como a nós á primeira vista, pareciam viaveis, conduziu a fixar a marcha do estudo definitivo na zona comprendendo as escadas de St.ª Justa e predio do Ex.<sup>mo</sup> 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 nível da rua Aurea, e o mais proximo possível d'esta; sendo a sahida para a estação superior por cima do ultimo andar do predio fronteiro, precedendo previo acordo com o seu proprietario, o ex.<sup>mo</sup> 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, comunicando, 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 diferença de nível 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 suficiente para exigencia de intenso transito, como fica provado, lembrando que, por occasião das festas Antoninas, as escadas de St.ª Justa foram pejadas 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, contehna 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  $m^3/m$ .

A secção recta do conjunto das torres forma pois um rectangulo cujos lados maiores são parallelos 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 nível 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.<sup>mo</sup> 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, (<sup>1</sup>) 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, necessário era tambem que revestisse externamente uma apparencia de estylo agradavel, 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 aprovado, 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 practica este novo elevador.

(Continúa)

RAUL MESNIER DE PONSARD.

(<sup>1</sup>) A benemerita associação dos Architectos e Archeologos portuguezes, tendo sollicitado da empresa «Elevador do Carmo» licença para abrir um bello portico que de ha muito jaz entaipado, e permitte communicação com o elevador e suas dependencias, a direcção da empresa, anuindo 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 nível com o terraço, nível 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.

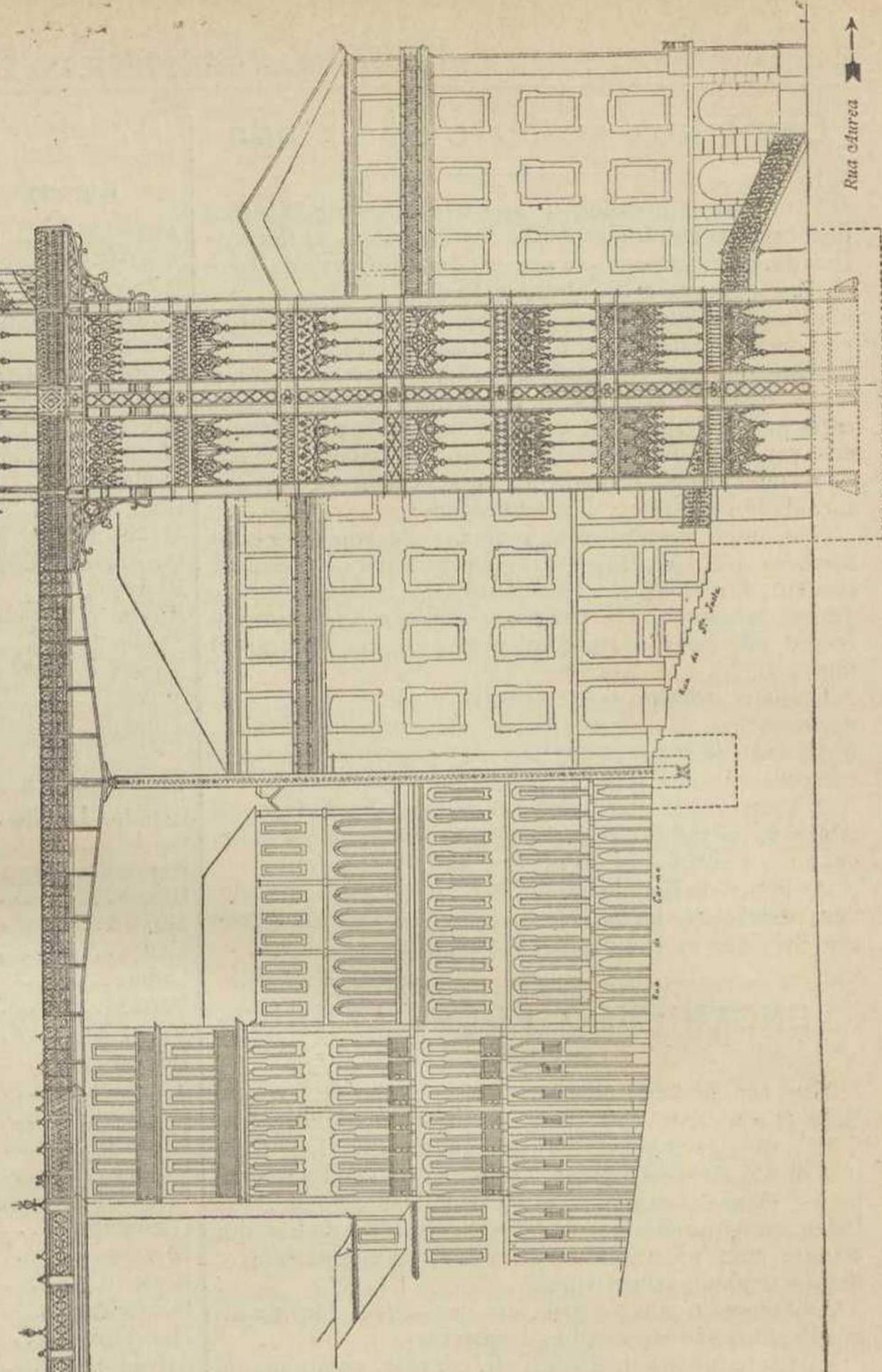
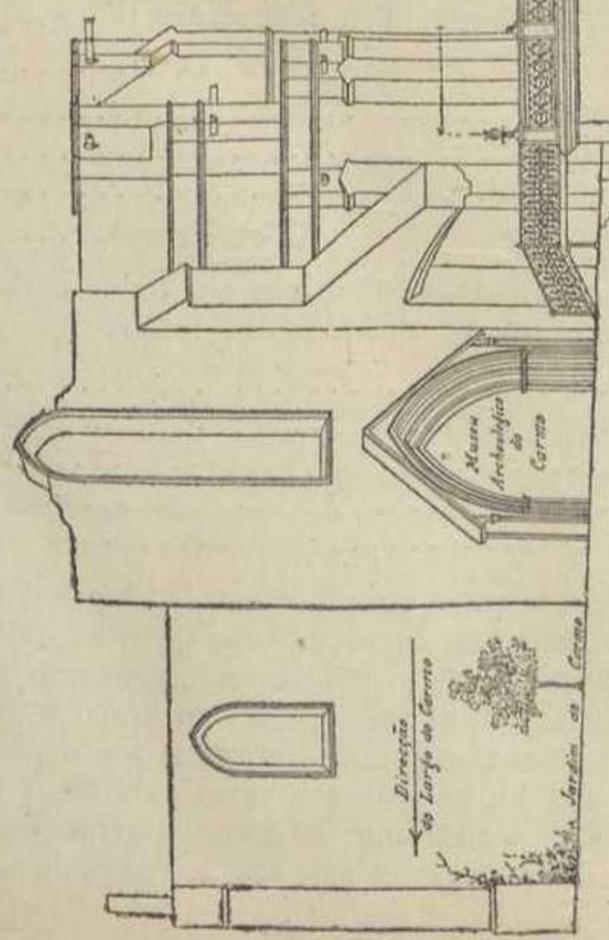
# ELEVADOR DO CARMO

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 aprovando 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 aumentam, na primeira rede, 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 aumento de vencimentos, por diuturnidade de serviço, aos empregados.

São inteiramente justas e dignas de aplauso 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 distinto collaborador.

E' um dos engenheiros portuguezes que mais teem trabalhado em vias ferreas, tanto no reino como nas colónias. Desde o caminho de ferro do Douro ao da Beira Baixa, em empresas particulares e ao serviço do Estado, sempre tem mostrado uma inexcedivel 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 construção e de exploração.

O sr. ministro, por isso, difficilmente escolheria engenheiro mais proprio para substituir o malogrado 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 rede 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 teem um andamento mais geometrico; são mais rectilineas, mais directas ao seu objectivo.

Chega a desvanecer o lembrarmo-nos do desenvolvimento que em tão poucos annos tomou a industria das communicações ferro-riarias.

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

### Europa

	Kilom. <sup>as</sup>
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
Hollaanda.....	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
<b>Total.....</b>	<b>262.595</b>

### America

Estados Unidos.....	295.802
Canadá.....	26.183
República 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
<b>Total.....</b>	<b>375.040</b>
<b>Asia Total.....</b>	<b>42.114</b>
<b>Africa Total.....</b>	<b>16.174</b>
<b>Oceania Total.....</b>	<b>25.090</b>
<b>Total geral.....</b>	<b>721.013</b>

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, mineiros, etc. É a obra do seculo findo.

## Luciano Cordeiro

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

Luciano Cordeiro que conhecemos e estimamos desde a entrada na vida, quando—ha bons 35 annos—ambos tinhamos recentes os primeiros trabalhos jornalisticos, 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 Zambezia, logar em que será substituido 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 aprovado 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 incluido 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 séria 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, supondo, no minimo, que as receitas de 1901 sejam iguais 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 FINANÇEIRA

### 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, 53.960, 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 séde 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.º

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 chanceladas, pagando-se desde o dia 31 do corrente mes 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 Povoa e Famalicão

##### Amortisamento 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 séde da Companhia, á praça de Mousinho de Albuquerque, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Viana.

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 faisions 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 coté 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 ou 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 coté, un emploi avantageux, car un bon nombre d'entre 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'Exterieure 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 Communautes 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 une quinzaine, clôture 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<sup>er</sup> janvier.

La faiblesse des valeurs Sud-Africains s'accentue 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 agravée, 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 essencia, 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 credores externos, perante a qualidade das condições que estes nos impunham; o segundo é a revisão, anunciada hontem, dos contractos entre o Estado e o Banco de Portugal.

Que aquelles credores tentem, por todas as formas e meios, valorizar melhor os seus titulos, obtendo, para o efeito, as mais segu-

ras garantias e o melhor rendimento, nada mais natural e admisível. Outrotanto fariamos nós, no logar 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 credores, na pessoa do seu representante, interromperam momentaneamente as negociações.

Venha lá mais esse compasso de espera, n'esta vital questão de um acordo definitivo quanto á nossa dívida externa, questão que tão radicalmente influe na nossa vida politica e na nossa marcha económica. 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'un banco do Estado,—eil-a 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 admissível 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 convocá-los, dado o rebate 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, pôde abrancar uma revisão dos contractos com o Banco.

Será, em face das urgencias do Thesouro, uma reducção, 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 atingir, directa ou indirectamente a actual organisação administrativa do Banco, querendo affectar-lhe, por de leve que seja, a sua indole essencialmente privada, a questão toma proporções mais graves e cujas consequencias provaveis não são para aqui esmiuçar...

O movimento da nossa bolsa foi n'esta semana, muito regular, primando ainda as inscrições 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 diárias, 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 atingiram no anno que hoje finda, feita a comparação com as cotações d'equal época, no anno passado de 1899.

Assim; e muito de corrida, registramos que as inscrições 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 — 1º 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
" cheque ..	37 15/16	37 7/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	752	753	No mercado.....
" cheque ..	757	758	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	303	304	230
" cheque...	307	309	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	303 1/2	304 1/2	Premio da libra...
" cheque ..	307 1/2	309 1/2	1\$750 e
Madrid cheque ...	040	060	1\$780

## Cotacões nas Bolsas portugueza e estrangeiras

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

## 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 franceses; é um repositorio 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 ilustram 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 aparecer esta pequena publicação quinzenal da casa Grandella, contendo 16 paginas ilustradas de gravuras e chromos, contendo artigos recreativos de diversos autores conhecidos. Dará como brinde, ás folhas, um diccionario 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.

E' 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 passarela 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 technico o projecto de modificaçao 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, continuaçao a Almorox.

\*  
A companhia de M. Z. A. abriu uma nova estação, na linha de Cordova a Sevilha, entre as estações de Tocina-Empalme e Brena, 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 *Abbesses* (*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 comunicações 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*. N'esta ha correspondencias para as linhas *Vincennes-Maillo* e *Etoile-Trocadéro*.

### 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 aumento de 1.315.741 comboios kilometros e além do percurso das locomotoras de 1.907.759.

Os productos brutos do tráfego foram 148.216.443 liras, o que dá um aumento 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.ºs Srs. Accionistas da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes*

Para satisfazer ao preceituado nos nossos estatutos temos que dar parecer ácerca do relatorio 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 época 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 afirmámos 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 três últimos bons annos da nossa exploração. Depois, o aumento 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 louvável para a nossa administração, qual é o de terem-se melhorado os serviços e oferecido vantagens aos passageiros das duas primeiras classes, por forma que houve certa preferencia por elles. 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 acréscimo de receitas foi de 58 contos e no de 99, em que conservámos, durante o inverno, um serviço intenso, aumentou 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 criação de comboios internacionaes expressos, pela maior velocidade dada aos nossos comboios correios, pelo aumento de carga em cada um d'elles, pelo intelligente estudo dos nossos horários 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 teem conseguido com um coëfficiente de exploração favorável, que no conjunto 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 percurso de mais de quatro milhões e meio de kilometros (4.707.069) !

Tambem concorreu para isto o aumento de preço de carvão no fim do anno, o aumento 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 aumento de tonelagem de mercadorias de grande velocidade produziu 18 contos a mais, líquidos de impostos e reembolsos; o aumento em mercadorias de pequena velocidade foi mais considerável e produziu a mais, líquidos tambem de impostos e reembolsos, 130 contos de réis. Este crescer de receitas foi pelo transporte normal de productos de nossa produção agricola, tales 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 utilisação de material e aumento 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 embaracos e restrições, 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 continua a merecer o maior cuidado á nossa administração e direcção geral. Com a existencia do *Porto de Lisboa*, as facilidades que elle hoje oferece 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 atrair alguma cousa do que existe além dos Pyrenéus, e para isso existe intelligencia com as linhas francesas. 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, oferecendo-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 oferece 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 diferença favorável e portanto um lucro de 362 contos.

E' um grande beneficio, que fiamos ainda se accentuará no corrente anno, pelas tendencias que se desenham 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 indispensável 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 comodidade 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 desembaraçâmos das questões judiciaes e liquidações de contas com recursos proprios, mas ainda comprâmos com as sobras do anno o numero de obrigações necessário para satisfazer ao preceito de amortiseração 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 alienâmos 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 teem vendido porções dos importantes terrenos que possuímos entre Alcantara e Belem, provenientes da construcção da linha de Cascaes. Pela nota encontrada a pag. 35 do relatorio 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 ja se começoou a dar cumprimento.

\*

O governo, por portaria de 14 de maio de 1900 (documento n.º 38 do relatorio do Conselho de Administração) concedeu autorisacão para tornar definitivo o contracto provisorio feito entre a Companhia Real e a dos Meridionaes para a empreitada do acabamento da construcção 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 efectiva a transferencia ha a 7.ª e ultima que diz o seguinte: «A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes desistirá de quaisquer reclamações concernentes á concessão da linha ferrea do Valle do Vouga e do respectivo ramal de Aveiro.» O Conselho de Administração, aceitando a transferencia nos termos da portaria do governo, põe-lhe as seguintes condições:

- a) Em os prazos marcados no projecto do dito contracto só começarem a ser contados da data 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 efectiva 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 relatorio 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 tambem 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 obrigatorios, é uma justa homenagem e foi unanimemente aprovada, com a abstenção do mesmo presidente. Entendemos que ambas estas propostas merecem a aprovação 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 pôde 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 Socorros 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. Fiscalisadas e dirigidas por empregados superiores e zelosos da nossa Companhia, são duas instituições, posto que distintas, 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 agradavel 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 aprovado 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 adetamento de fundos, ou de despesa efectiva, diversos dos que estão expressamente estipulados no mesmo projecto de contracto.

E que a propósito 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 construcção importa uma linha paralela mais do que um ramal: attentas as circunstancias 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 rôdes ferro-viarias do paiz, delibera não se oppôr á concessão d'esse troço de linha e ramal, desistindo de quaisquer direitos e de fazer oposição.»

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 façaeis vossas as palavras de louvor dadas pelo Conselho de Administração, que tambem 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 igualmente merecem louvores.»

6.º Que procedaeis, 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 José Monteiro, João Lobo de Santiago Gouveia, 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 Sucesso, para serviço de passageiros.

Lisboa, 18 de dezembro de 1900.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Estado

#### Dirrecção 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 presente 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 pôdem 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 provisório 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 pôdem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secretaria do serviço de via e abras, 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 provisório de 15.000 réis. Este deposito poderá ser effectuado sómente 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 provisório 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 óleo 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 óleo de linhaça.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 45.000 réis e apresentar uma amostra do óleo a fornecer. Este 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, 21 de dezembro 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 provisório 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 thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22) onde pôdem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as 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 Comissão 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 as 4 da tarde.

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

Deposito provisório 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 Comissão 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 Cândido 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 retirar-as pagando o seu debito á Companhia para o que deverão dirigir-se ao Engenheiro em Chefe da Exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 5 de janeiro de 1901 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde. Lisboa, 19 de 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 Povoa 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 pôdem ser examinadas todos os dias uteis, das 11 ás 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, á praça de Mousinho 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 servlço

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### PORTO

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

### PORTO

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

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### PORTO

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

### PORTO

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

### PORTO

**Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—1.500 a 1.800 réis diarios.

### ALCOBAÇA

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

### BRAGA-BOM JESUS

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

### CALDAS DA RAINHA

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

### CALDAS DA RAINHA

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

### CASCAES

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

### CINTRA

**Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 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, Ron.ão 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 inexcivel aceito, 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 maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

### MADRID

**Cesar Ferent.**—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 rasoaveis.—Prop. Léon Lacam.

### FARO

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

### FIGUEIRA DA FOZ

**Grande hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.º ordem. Diaria 1.500 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 província, de inexcideis 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 inexcivel.—Carros para a Batalha Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

### MAFRA

**Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

### MONT'ESTORIL

**Grand Hotel d'Italia.**—De 1.ª ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas—accommodações para famílias. Cosinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop. Petracchi Felice.

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.800 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.—Prop. Antonio de Sousa Romão.

### SANTIAGO (Galliza)

**Hotel Restaurant e Café Oriental.**—Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.º

### SEVILHA

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

### SEVILHA

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

### SOBRADO DE PAIVA

**Restaurante Hotel** de Alfredo Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hóspedes 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.<sup>o</sup> || Rua da Fabrica, 25.

## PRODUCTOS

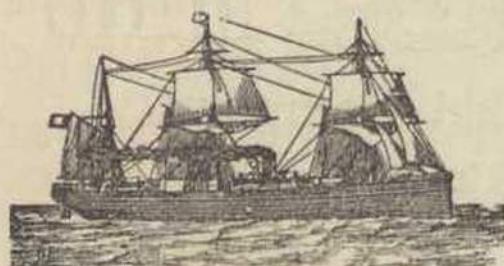
Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas,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

## 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	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	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.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 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.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-15 m.	9-59 m.	4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.	Mangualde	Guarda	Mangualde	p 10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.	4-25 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-25 m.	10-54 m.	3-10 n.	c 5 52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.	—	—	—	—	—	—	—
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	12-9 t.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	—	c 10-10 n.	h 1-29 n.	—	—	—	—	—
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3 19 t.	3 19 t.	12-30 t.	1-14 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	7-55 t.	8 39 n.	9-0 n.	9 44 n.	9 44 n.	10-4 n.	10-15 n.	10 59 n.	10 59 n.	—	—	—	—	—	—	—
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10 59 n.	10 59 n.	10 37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	—	—	—	—	—	—	—
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-25 t.	12-25 t.	12-25 t.	—	—	—	—	—	—	—
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	—	—	—	—	—	—	—
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	1-30 t.	1-50 t.	1-50 t.	1-50 t.	1-50 t.	1-30 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	—	—	—	—	—	—	—
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	—	—	—	—	—	—	—
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-45 t.	5-43 t.	4-30 t.	4-45 t.	5-43 t.	7-34 t.	—	—	—	—	—	—	—
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-45 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	5-0 t.	5-45 t.	7-4 t.	7-4 t.	—	—	—	—	—	—	—
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	5-0 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-30 t.	6-30 t.	5-0 t.	5-45 t.	7-4 t.	7-4 t.	—	—	—	—	—	—	—
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-30 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	7-55 t.	6-0 t.	5-45 t.	7-4 t.	7-4 t.	—	—	—	—	—	—	—
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	7-55 t.	7-55 t.	7-55 t.	6-0 t.	5-45 t.	7-4 t.	7-4 t.	—	—	—	—	—	—	—
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	7-55 t.	7-55 t.	7-55 t.	7-55 t.	7-55 t.	6-0 t.	5-45 t.	7-4 t.	7-4 t.	—	—	—	—	—	—	—
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	8-25 n.	8-25 n.	8-25 n.	8-25 n.	8-25 n.	7-55 t.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	—	—	—	—	—	—	—
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-25 n.	11-25 n.	8-110 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	—	—	—	—	—	—	—
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-25 n.	10-40 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-15 n.	10-40 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. SOORE		P. ARROS		C. SODÉ		Lisboa		Porto		Lisboa		Setubal		Lisboa		Porto		Braga	
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	5 32 t.	d 7-35 m.	8-35 n.	7 45 m.	9 40 m.	7-45 m.	10-5 m.	11 30 m.	1 10 t.	4-25 m.	7-50 m.	8-35 m.	9-35 m.
C. Sodré		Cascaes		C. Sodré		Lisboa		Figueira		Lisboa		Extremoz		Lisboa		Barca d'Alva		Porto	
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	7-20 m.	7-20 m.	7-20 m.	11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5 58 m.	7-45 m.	8-0 m.	9-50 m.	8-10 m.	1-20 t.	11 50 m.	2-15 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	7-45 m.	11 30 n.	a 4-20 t.	m 11-85 n.	12-45 t.	2-21 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	9-15 m.	10-20 m.	10-49 m.	10-49 m.	10-49 m.	9-15 m.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	12-45 t.	2-21 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-32 m.	10-32 m.	10-32 m.	10-32 m.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	12-45 t.	2-21 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5 58 m.	12-45 t.	2-21 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	12-2 t.	7-35 m.	2-56 t.	3 40 t.	12-2 t.	7-35 m.	3 40 t.	11-45 n.	12-45 t.	2-21 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	a 11-25 m.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	2-17 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-50 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	a 2-25 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.											

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFICIAL



### 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, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.ª

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



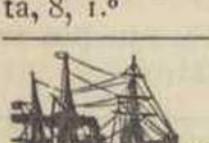
**Anvers** e Havre, vapor sueco **Karin**. Sahirá a 8 de Janeiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



**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 Praça, 8, 1.º



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



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



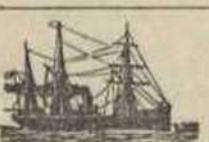
**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 14 de Janeiro.  
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**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 Laydley & 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 Município, 19, 1.º



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela 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. nigr. **Cametense**. Sahirá a 12 de janeiro.  
Agentes, Garland Laydley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** e Manans (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 18 de janeiro.  
Agentes, Garland Laydley & 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 **Caravelas**. Sahirá a 13 de janeiro.  
Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.º



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



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



**Pernambuco** e Maceió, vap. ingl. **Actor**. 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-sa de 3 a 4 de janeiro.  
Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. 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, Valparaiso 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