



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

Contém 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**, antigo Inspector Chefe de Repartição nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro-consultor, **C. Xavier Cordeiro**, Engenheiro-consultor da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactores — **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, deputado e lente da Escola do Exercito.  
**J. Fernando de Souza**, engenheiro, Secretario do Conselho d'Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.  
Em Madrid, **D. Juan de Bona**, director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*

#### COLLABORADORES D'ESTE VOLUME

**A. C. C. de Vasconcellos Porto**, engenheiro em chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
**A. C. Justino Teixeira**, engenheiro, vogal do Conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado  
**Alfredo Vaz Pinto da Veiga**, lente da Escola do exercito, engenheiro da Direcção dos caminhos de ferro ultramarinos  
**Carlos Alberto Soares Cardoso**, capitão de engenharia  
**Ernesto Korrodi**, professor da escola industrial de Leiria  
**José Cecilio da Costa**, coronel de engenharia, director da Hydraulica agricola  
**José Lopes da Costa Theriaga**, capitão de engenharia  
**José Maria de Mello e Mattos**, engenheiro chefe de secção no Ministerio das Obras Publicas  
**Luiz de Oliva**, representante da Companhia Westinghouse, no Havre  
**Simão Valdez Trigueiros de Martel**, engenheiro civil no Ministerio das Obras Publicas

## 16.º ANNO—1903

REDACÇÃO

48 — Rua Nova da Trindade — I.º

Telephone 27 — Endereço telegraphico CAMIFERRO

LISBOA



---

## ASSIGNATURAS

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

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 réis, fortes. — Numero avulso, sem annexos, 120 réis

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

---

LISBOA  
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

— Travessa do Sacramento ao Carmo, 3 a 7 —

1903



# INDICE

DOS

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 16.º ANNO

|  |     |  |     |
|--|-----|--|-----|
| Accidentes (Os) em Inglaterra.....   | 209 | Estatísticas do tráfego 152 e.....                                 | 163 |
| Almoço (Um) chinês.....  | 315 | Evora a Ponte de Sôr, por A. C. Justino Teixeira—♦.....            | 295 |
| Ampliação da estação da alfandega do Porto.....                                    | 169 | Excesso de zelo.....   | 191 |
| Apparelho (O) Basanta.....   | 132 | Excursões em França.....   | 282 |
| Apparelhos de segurança em linhas electricas.....                                  | 22  | <b>Exposições:</b> Athenas, 58—Pilsen, 396—S. Luiz, 90, 152 e..... | 361 |
| <b>Arrematações:</b>   |     | Estremoz (De) a Villa Viçosa.....                                  | 53  |
| 11, 29, 60, 76, 92, 112, 138, 154, 171, 198, 215, 230, 246,                        |     | Falta de espaço, 171 e.....  | 319 |
| 262, 290, 306, 338, 354, 370, 386, 402 e.....                                      | 417 | Fernando Schalck.....  | 409 |
| Associação Commercial do Porto.....  | 131 | Freio de vacuo.....  | 240 |
| Attentados contra os comboios.....   | 71  | Freio electro-magnetico Westinghouse por L. O. 136 e.....          | 221 |
| Augmento d'este numero.....  | 418 | Grande desastre.....   | 223 |
| <b>Automobilismo:</b>  |     | Guimarães a Fafe 207 e.....  | 224 |
| 26, 42, 74, 169, 176, 205, por O. S.—♦235, 282, 396 e.....                         | 413 | Hulha (A) branca, por C. Xavier Cordeiro—♦.....                    | 279 |
| Aviz a Coruche 69, 144 e.....  | 196 | Hulha (A) no mundo.....  | 397 |
| <b>Avisos de serviço:</b>  |     | Ignorancia geographica.....  | 192 |
| 11, 28, 60, 112, 154, 171, 197, 214, 230, 246, 261, 289,                           |     | Inhambane (De) á fronteira.....                                    | 164 |
| 306, 323, 338, 354, 370, 386 e.....  | 401 | Laboratorio de hydraulica fluvial de Carlsruhe, por                |     |
| Balanço das linhas hespanholas.....  | 19  | Mello de Mattos—♦.....   | 343 |
| Balanço ferroviario, por O. S.—♦.....  | 1   | Legislação estrangeira.....  | 312 |
| Bilhetes especiaes.....  | 206 | Leste a Oeste, por O. S.....                                       | 347 |
| <b>Boletins da Praça de Lisboa:</b>  |     | Linha (A) de Arganil, por Soares Cardoso—♦.....                    | 159 |
| 8, 23, 40, 56, 72, 88, 108, 134, 150, 166, 194, 210, 226,                          |     | Linha (A) do Sado, 47, por J. Fernando de Sousa.....               | 345 |
| 242, 258, 286, 302, 318, 334, 350, 366, 382, 398 e.....                            | 414 | Linhas (As) da Europa em 1902.....                                 | 74  |
| Brinde (O nosso), 52, 104, 131 e.....  | 147 | Linhas (As) do Alto Minho, por J. Fernando de Sousa—♦.....         | 143 |
| Caixa de aposentações e socorros.....  | 71  | Linhas do vale do Sorraia.....                                     | 164 |
| Calais a Dover.....  | 6   | <b>Linhas estrangeiras:</b>  |     |
| <b>Cambios, descontos e agios:</b>   |     | Abyssinia 27, Africa franceza 92, 111; Allemanha 111, 137,         |     |
| 8, 23, 40, 56, 72, 88, 108, 134, 150, 166, 194, 210, 226,                          |     | 153; Americas 417, Argelia 171, 305, 338; Australia 76,            |     |
| 258, 286, 302, 318, 334, 350, 366, 382, 398 e.....                                 | 414 | 245; Austria 137, 153, 338, 369; Belgica 153, 197, 288,            |     |
| Caminho de ferro do Lobito.....  | 152 | 337; Bolivia 59, Brazil 153, 338; Canada 138, 289, 338;            |     |
| Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett.....  | 51  | China 111, 137, 229, 338, 417; Congo Belga 137, 400;               |     |
| Carnaval (O) em Nice.....  | 38  | Coreia 417, Creta 137, Estados Unidos 44, 76, 92, 153,             |     |
| <b>Carteira dos accionistas:</b>   |     | 171, 321, 369; Ethiopia 92, 321; França 11, 59, 75, 111,           |     |
| 7, 22, 56, 72, 88, 108, 134, 149, 165, 193, 209, 225, 242,                         |     | 137, 153, 197, 228, 229, 261, 288, 304, 321, 337, 400, 416;        |     |
| 286, 302, 318, 334, 350, 382, 398 e.....   | 413 | Hespanha 11, 27, 44, 59, 75, 91, 111, 136, 170, 197, 228,          |     |
| China (A') pela Siberia (vide tambem «Notas de viagem»)                            | 39  | 244, 260, 288, 304, 337, 368, 384, 416; Hollanda 245, India        |     |
| Cintra á Praia das Maças, 90, 107 e.....   | 395 | ingleza 229, 305, 369, 417; Indo-China 288, Inglaterra 27,         |     |
| Circulação em Londres.....   | 350 | 137, 153, 170, 229, 245, 288, 321, 338, 368, 400; Italia 76,       |     |
| Comboio voltado pelo vento.....  | 412 | 137, 153, 170, 197, 229, 385, 417; Madagascar 288, Mex-            |     |
| Comercio Portuguez, 86, 258, 320 e.....  | 352 | xico 369, Republica Argentina 92, 153, 197, 245; Rhode-            |     |
| Concursos, 369 e.....  | 385 | sia 338, Russia 44, 75, 111, 137, 171, 197, 261, 417; Se-          |     |
| Companhia de Benguella.....  | 196 | negal 321, Suecia-Noruega 288, Suissa 27, 111, 137, 197,           |     |
| Companhia do Caminho de ferro de Guimarães.....                                    | 192 | 305, 386; Transvaal 288; Turquia 137, 153, 261; Victoria           | 289 |
| Companhia do Cam. de fer. do Porto á Povoá e Famalicão                             | 107 | <b>Linhas portuguezas</b> 10, 27, 43, 58, 74, 90, 110, 136,        |     |
| Companhia Nacional de Caminhos de ferro 87 e.....                                  | 168 | 153, 169, 196, 212, 228, 244, 260, 288, 304, 320, 336,             |     |
| Companhia Portugueza Hygiene.....  | 192 | 352, 368, 384, 400 e.....  | 416 |
| <b>Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa.</b> Assembléa geral..... | 381 | Linhas trasmontanas 85 e.....                                      | 224 |
| Relatorio do conselho de administração, 27, 44 e.....                              | 60  | Lobito á fronteira.....  | 168 |
| <b>Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.</b> Assembléa geral.....      | 225 | Locomotivas para as linhas do Sul e Sueste, 71, por J.             |     |
| Em 1902 —♦.....  | 175 | Fernando de Sousa.....   | 99  |
| Orçamento.....   | 6   | Maior e menor cotação mensal e annual, em 1902, de fun-            |     |
| Relatorio do Conselho de Administração, 213, 229,                                  |     | dos do Estado e de caminhos de ferro 24 e.....                     | 25  |
| 245, 289, 305, 321, 353, 369, 385, 400 e.....                                      | 419 | Mappa de Portugal.....   | 225 |
| <b>Congressos.</b> 40, 58 e.....   | 106 | Material (O) de via das linhas do Estado, por J. Fernan-           |     |
| Caminhos de ferro.....   | 397 | do de Sousa —♦.....  | 33  |
| Imprensa.....  | 152 | Mono-carril.....   | 302 |
| Contra as sezões.....  | 284 | Motores de gaz pobre.....  | 350 |
| <b>Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras</b> 9, 24,                        |     | Motores thermicos «Diesel» (illustrado).....                       | 5   |
| 41, 57, 73, 89, 109, 135, 151, 167, 195, 211, 227, 243, 259,                       |     | Navegação interior, por C. C. —♦.....                              | 311 |
| 287, 303, 313, 335, 351, 367, 383, 399 e.....                                      | 415 | Navegação no Tejo.....   | 118 |
| Desastre (O) da Patriarchal.....   | 72  | Nomeações.....   | 313 |
| Desastres no trabalho.....   | 301 | <b>Notas de viagem:</b>  |     |
| Descanso dos empregados ferroviarios.....  | 282 | VIII. Pelo S. Gothardo a Andermatt, 4—IX. Furka,                   |     |
| Diario (O) de Noticias.....  | 6   | Grimsel e Rhodano 21—X. Viège a Zermatt, 37—XI.                    |     |
| Direcção dos caminhos de ferro de Loanda.....                                      | 381 | Gornergrat 54—XII. Os rochedos de Naye, Lausane, 70                |     |
| Direitos de consumo.....   | 208 | —XIII. Santa Cruz, 85—XIV. De Genebra ao Monte                     |     |
| Dotação ferroviaria.....   | 258 | Branco, 105—XV. O Monte Branco, 131—XVI. Lyon,                     |     |
| Edifício da camara, tribunal, cadeia e aula industrial, em                         |     | 148—XVII. Final da excursão; o Norte de Hespanha                   | 206 |
| Leiria por Korrodi e Theriaga (illustrado).....                                    | 378 | I. Introducção d'uma larga excursão. Porque vou por                |     |
| Eduardo VII.....   | 97  | ahi fóra, 223—II. Paris ao Hannover, 241—III. Berlim               |     |
| Electricos (Os) em Lisboa. (Vide Tracção Electrica)...                             | 316 | a S. Petersburgo. Comboios e paizes, 256—IV. S. Pe-                |     |
| Emprestimo (O) dos caminhos de ferro, por J. Fernando                              |     | tersburgo, 283—V. De Lisboa a Pekim, 299—VI. Como                  |     |
| de Sousa 297 e.....  | 329 | se vae em viagem, 317—VII. O Transsiberiano, 333—                  |     |
| Engenheiro Luciano de Carvalho.....  | 310 | VIII. Da fronteira da Siberia. Os vapores do Baikal,               |     |
| Estação de Contomil.....   | 177 | 348—IX. O Baikal. Mysterio das aguas. A Pekim em 15                |     |
| Estação de Lyon, em Paris (illustrado).....  | 191 | dias, 365—X. Na Mandchuria. A linha do leste chinéz,               |     |
|  |     | 379—XI. Descendo a Mandchuria, 395—XII. A China                    |     |
|  |     | chinez. Estação de Inkô.....                                       | 410 |



|   |     |
|---|-----|
| <b>Notas varias</b> 111, 138, 154, 213, 322 e.....  | 417 |
| Nosso (O) commercio em 1902.....  | 86  |
| Nova installação nas officinas do Barreiro.....   | 336 |
| Novas (As) locomotivas do Minho e Douro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....  | 407 |
| Novas (As) tarifas da Companhia Real.....   | 35  |
| Novo anno.....  | 1   |
| Novo invento electrico.....   | 348 |
| Novos (Os) typos de carruagens das linhas do Estado, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....  | 17  |
| Officinas hydro-electricas.....   | 255 |
| Orçamento das Obras Publicas, por <i>O. S.</i> —♦.....  | 97  |
| Palestra de architectura, por <i>Alfredo Veiga</i> —♦.....  | 359 |
| Paris-Madrid em automovel.....  | 106 |
| Parlamento (No), 40, 55 e.....  | 149 |
| <b>Parte official.</b> — Vide indice especial no fim d'este.  |     |
| Passeio de rio e mar, 208 e.....  | 302 |
| Pateos (Os) de Lisboa, por <i>O. S.</i> .....   | 67  |
| Pereira Carrilho.....   | 393 |
| Perigos (Os) electricos.....  | 82  |
| Pias a Moura.....   | 10  |
| Pocinho a Miranda, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....  | 251 |
| Prolongamento (O) do Barreiro a Cacilhas, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦ 219 e.....   | 236 |
| Proposta (A) de lei sobre construcção de caminhos de ferro, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....                                       | 117 |
| <b>Publicações recebidas</b> 26, 42, 133, 171 e.....  | 397 |
| Questões de tarifas.....  | 410 |
| <b>Receitas dos caminhos de ferro:</b>  |     |
| 9, 25, 41, 57, 73, 89, 109, 135, 151, 167, 195, 211, 227, 243, 259, 287, 303, 319, 335, 351, 367, 383, 399 e.....                         | 415 |
| Rêde complementar ao norte do Mondego, por <i>J. Fernando de Sousa</i> (illustrado) —♦.....   | 203 |
| Regoa a Chaves e á fronteira, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....   | 65  |
| Regresso (De).....  | 376 |
| Revue de la Bourse de Paris, por <i>L. C.</i> .....   | 23  |
| Ruberoide (O).....  | 53  |
| Sant'Anna a Vendas Novas, por <i>V. P.</i> (illustrado) —♦.....   | 375 |
| Serviços especiaes.....   | 106 |
| Signaes automaticos.....  | 103 |
| Signalização automatica 225 e.....  | 380 |
| Silves a Portimão 3 e.....  | 56  |
| <b>Tarifas de transporte</b> 20, 35, 37, 104, 146, 163, 223, 315, 223, 315, 329, 378 —♦ por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 391, 394 e..... | 410 |
| Telephonia sem fios.....  | 191 |
| <b>Tracção electrica</b> 26, 42, 74, 107, 134, 208, 223, 240, 256, 299, 347, 364, 398 e.....  | 413 |
| Tracção electrica sobre estradas ordinarias, por <i>Simão de Martel</i> —♦.....   | 327 |
| Transsiberiano (O) (Vide tambem Notas de viagem).....   | 71  |
| Tunnel do Simplão.....  | 280 |
| Vagons-cisternas.....   | 412 |
| Vagons frigorificos, por <i>Mello de Mattos</i> .....   | 280 |
| Vagons-leitos.....  | 192 |
| Viação (A) ordinaria e as linhas do Estado, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....   | 81  |
| Viagens na Suissa.....  | 106 |
| Vias ferreas aereas e transmissões telodynamicas.....   | 253 |
| Vias ferreas africanas, por <i>O. S.</i> —♦.....  | 49  |
| Vias ferreas do mundo.....  | 412 |
| Vias ferreas no parlamento.....   | 160 |
| Vias ferreas secundarias.....   | 208 |

## Parte official

### Legislação por linhas

|   |     |
|---|-----|
| Alfandega do Porto e Leixões.....                     | 146 |
| Alto Minho (Braga a Monção) 161, 163, 178, 184 e..... | 315 |
| Barreiro a Cacilhas 238 e.....                        | 313 |
| Beira Alta.....                                       | 52  |
| Beira Baixa, 119, 146, 185 e.....                     | 313 |
| Braga a Guimarães 161, 163, 178, 184 e.....           | 315 |
| Carris de ferro de Lisboa.....                        | 315 |
| Carris de ferro do Porto 69, e.....                   | 119 |
| Casevel ao Pomarão (Baixo Alemtejo).....              | 238 |
| Circumvalação do Porto.....                           | 238 |
| Evora ao Pomarão (Guadiana).....                      | 238 |
| Extremoz a Portalegre 184, 263, 265, 271 e.....       | 377 |
| Extremoz a Villa Viçosa 237 e.....                    | 314 |
| Faro a Villa Real de Santo Antonio 62, 68, 146 e..... | 313 |
| Foz Tua a Mirandella 62 e.....                        | 281 |
| Guimarães a Fafe 162, 185 e.....                      | 364 |
| Mina das Tulhas ao Pecegueiro.....                    | 20  |
| Minho e Douro 185, 282, 314 e.....                    | 377 |
| Mirandella a Bragança 163, 238, 265 e.....            | 409 |
| Mondego (Coimbra a Arganil).....                      | 237 |

|   |     |
|---|-----|
| Monte (Funchal).....                                | 274 |
| Norte.....  | 238 |
| Pocinho a Miranda 83, 84, 119, 237, 263, 281 e..... | 377 |
| Ponte de Sôr 237, 313 e.....                        | 329 |
| Ramal de Cascaes.....                               | 394 |
| Ramal de Coimbra 238 e.....                         | 313 |
| Ramal de Portimão.....                              | 281 |
| Regoa a Chaves e Fronteira 68, 84, 146, 237 e.....  | 314 |
| Regoa a Villa Franca das Naves 146 e.....           | 238 |
| Santa Comba a Vizeu 62 e.....                       | 281 |
| Setubal a Garvão e Sines (Sado) 237, 239 e.....     | 347 |
| Sul e Sueste 329, 346 e.....                        | 364 |
| Torres-Figueira-Alfarellos 146 e.....               | 313 |
| Valença a Monção.....                               | 146 |
| Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca) 161 e.....  | 163 |
| Valle do Sorraia (Fronteira a Corúche).....         | 184 |
| Valle do Tamega 119 e.....                          | 238 |
| Valle do Vouga.....                                 | 378 |
| Vendas Novas a Sant'Anna 62, 161, 223, 313 e.....   | 346 |

### Legislação diversa:

|  |     |
|--|-----|
| Caixa Economica.....                                   | 51  |
| Caminhos de ferro no Ultramar.....                     | 394 |
| Conselho de administração da Companhia das Docas.....  | 313 |
| Conselho de Administração da Companhia Real.....       | 281 |
| Empréstimo dos caminhos de ferro.....                  | 364 |
| Estatutos da Companhia Benguella.....                  | 186 |
| Estatutos da Companhia Nacional.....                   | 272 |
| Estradas de acesso ás estações.....                    | 377 |
| Estudos dos typos do material circulante.....          | 68  |
| Estudos dos typos do material de via.....              | 69  |
| Fundo especial das linhas do Estado 237 e.....         | 362 |
| Impostos de transito e de sello.....                   | 228 |
| Linhas de tracção electrica.....                       | 329 |
| Machinas e aparelhos para vinhos e azeites.....        | 3   |
| Medalha para premiar bons serviços.....                | 36  |
| Relatorios sobre a viação ordinaria 127 e.....         | 129 |
| Regulamento para admissão nas linhas do Estado.....    | 126 |
| Regulamento para tracção electrica.....                | 122 |
| Regulamento sobre industrias electricas 84, 102 e..... | 119 |
| Tarifas geraes e especiaes da Companhia Real.....      | 238 |

## Tarifas especiaes

### Distribuidas com os n.º abaixo:

|  | N.º |
|--|-----|
| <i>Companhia Real</i>  |     |
| Despesas accessorias.....                                    | 378 |
| Gr. Vel. N.º 1 Recovagens e generos frescos.....             | 378 |
| " 8 Volumes até 10 kilogrammas.....                          | 378 |
| " 16 Viagens de recreio em grupos.....                       | 367 |
| " M. L. N.º 3 Bilhetes de ida e volta.....                   | 367 |
| " M. L. N.º 6 Viagens de excursão.....                       | 373 |
| Peq. Vel. N.º 1 Taras varias.....                            | 378 |
| " 2 Aguardente, azeite, vinagre, vinho e varias bebidas..... | 378 |
| " 3 Madeiras, lenha, matto.....                              | 378 |
| " 4 Materias explosiva ou perigosas.....                     | 378 |
| " 5 Gado por vagon completo.....                             | 378 |
| " 6 Touros e animaes perigosos.....                          | 378 |
| " 7 Mercadorias diversas.....                                | 378 |
| " 8.....   | 378 |
| " 9.....   | 378 |
| " 9 (ampliação) Petroleo.....                                | 383 |
| " 10 Mercadorias diversas.....                               | 379 |
| " 11 Cereaes, legumes, etc.....                              | 378 |
| " 11 (modificação das tabellas das pag. 3 e 4).....          | 383 |
| " 12 Palha, feno, verduras.....                              | 378 |
| " 13 Carvão vegetal, casca, cortiça.....                     | 378 |
| " M. L. N.º 5 Cal.....                                       | 363 |
| Condições geraes de applicação das tarifas especiaes.....    | 378 |
| <i>Estado</i>  |     |
| Despesas accessorias no Minho e Douro e Sul e Sueste.....    | 383 |
| <i>Sul e Sueste</i>  |     |
| Gr. Vel. N.º 1 Recovagens e generos frescos.....             | 384 |
| " 8 Volumes até 10 kilogrammas.....                          | 384 |
| Peq. Vel. N.º 8 Petroleo.....                                | 372 |
| <i>Minho e Douro</i>   |     |
| Gr. Vel. P. H. N.º 2 Aves e generos frescos.....             | 379 |
| " P. H. N.º 4 Gado vaccum.....                               | 374 |
| <i>Beira Alta</i>  |     |
| Peq. Vel. N.º 5 (ampliação) Cantarias.....                   | 373 |
| " 9 Vinhos.....  | 370 |

## Annexos diversos

|  |     |
|--|-----|
| Estatisticas do trafego dos caminhos de ferro de Portugal..... | 370 |
| Viagens nas rêdes de Orleans e do Midi.....                    | 376 |



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

|  | Paginas |
|--|---------|
| NOVO ANNO.....   | 1       |
| BALANÇO FERRO VIARIO por O. S.....   | 2       |
| PORTE OFFICIAL — Portaria de 27 de novembro.....   | 3       |
| SILVES A PORTIMÃO.....   | 3       |
| NOTAS DE VIAGEM — VIII — Pelo S. Gothardo a Andermatt.....   | 4       |
| MOTORES THERMICOS «DIESEL» (Illustrado).....   | 5       |
| CALAIS A DOVER.....  | 6       |
| O DIARIO DE NOTICIAS.....  | 6       |
| ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL.....   | 6       |
| PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de<br>Lisboa, — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas<br>portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portu-<br>gueses e hespanhoes..... | 7 a 9   |
| PIAS A MOURA.....  | 10      |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Novas linhas — Linhas africanas — Algarve<br>— Arganil — Ponte sobre o Mondego.....   | 11      |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França.....   | 11      |
| AVISOS DE SERVIÇO.....   | 11      |
| ARREMATACOES.....  | 11      |
| ANNUNCIOS.....   | 13      |
| AGENDA DO VIAJANTE.....  | 14      |
| HORARIO EM 1 DE JANEIRO DE 1903.....   | 15      |
| VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....  | 16      |

## NOVO ANNO

Entra hoje no 16.º anno da sua publicação este jornal. Favor do publico por certo; mercê tambem, seja-nos permittido dizel-o sem falsa modestia, do zelo e da sollicitude que desde o seu inicio temos tido, forcejando constantemente por tornar este periodico um jornal tecnico, bem informado e sério, que possa hombrar com as publicações estrangeiras de igual indole.

Uma cousa nos desvanece, quando percorremos os 24 numeros de cada anno do nosso jornal — é vêr entre as suas paginas artigos firmados pelas personalidades mais em evidencia na engenharia portugueza ferroviaria, desde os nomes que representam hoje uma saudade, aos que representam uma risonha esperanza.

A honra que teem dispensado e dispensam á *Gazeta* procura ella merecê-la convidando alguns technicos para a sua redacção, dando desenvolvimento aos assumptos que se referem a viagens, occupando se da viação em geral, do automobilismo, da navegação, da telegraphia e tratando de todos os assumptos de interesse geral, embora não sejam exclusivamente ferroviarios, mas que se referem á industria ou ao commercio portuguez.

O que mais nos preoccupa é o imprimir-lhe uma feição portugueza accentuada.

Preferimos uma simples noticia sobre o alargamento d'um apeadeiro d'uma linha de Portugal, á da abertura á exploração d'um troço d'uma via ferrea importante no estrangeiro. Muito original, poucas traducções, é a nossa divisa.

Não nos poupamos a sacrificios para attrahir a estima dos nossos assignantes.

No anno de 1903 contamos distribuir um brinde que será o mappa dos caminhos de ferro italianos.

Podendo por motivos particulares o director d'esta folha dedicar-lhe agora mais tempo, vae tambem proporcionar aos seus assignantes o utilizarem os serviços da administração para a obtenção de patentes de invenção e registos de propriedade industrial.

Continuará egualmente a illustrar com gravuras alguns dos seus artigos.

Nestas circumstancias esperamos continuar a merecer o favor e consideração do publico, e até as amaveis referencias com que nos tem distinguido a imprensa portugueza de todas as parcialidades.

*A Redacção.*

## Balanço ferro-viario

Chegámos ao fim de 1902 e é bom que fechemos as contas do anno para que summariamente se aprecie o que figura no Deve e no Haver do paiz. relativamente a este importante factor da sua riqueza economica, relativamente a este efficaz agente do trafego mercantil, ou poderoso elemento promotor da valorização dos productos agricolas e industriaes — a via ferrea.

Foi um anno razoavel, pôde bem dizer-se. Não se abriram, é certo, muitos kilometros de linha á exploração; não se contruíram segundas vias, nem se ampliaram ou melhoraram notavelmente as installações existentes, mas resolveram-se problemas e tomaram-se deliberações de maior alcance sobre a viação accelerada de Portugal e das colonias, que devem produzir optimos fructos dentro d'um periodo relativamente proximo, ao mesmo passo que, em pequenas medidas prudentemente adoptadas, e dentro de normas administrativas escripturadas, em obediencia a um plano methodico se aperfeiçoou a instituição, levando-a lenta mas seguramente por um caminho de evidente progresso.

Pôde dizer-se sem hesitações que é lisongeiro o saldo resultante d'este balanço annual.

Vejamos mais pormenorizadamente as verbas parciaes da conta corrente, principiando pelas que se devem considerar sob a rubrica do Haver.

\*

Começou a exploração regular dos tremvias electricos de Lisboa. E, tão perfeita foi a installação, tão bom o seu material circulante, o qual pôde e deve considerar-se um verdadeiro modelo no genero, que faz esquecer os defeitos e inconvenientes do fio aereo e do rolador ou *trolley* numa grande cidade. Esta installação teve ainda o condão de chamar a attenção do publico para o novo genero de transportes, servindo portanto de exemplo que ha de ser imitado noutros pontos do paiz.

D'ahi virá porventura o aproveitamento de algumas



quedas d'agua e a construcção de linhas secundarias que vão ligar-se ás linhas ferreas ordinarias. Já se teem apresentado nas estações competentes pedidos de concessão de vias ferreas com este fim.

A despeito dos factos mais ou menos confessaveis que no nosso meio pouco austero se realizaram, segundo se diz, para a constituição e transformação da companhia, é incontestavel que ella está prestando um grande serviço ao publico e ha de contribuir para o grande beneficio hygienico da população, ainda muito agglomerada no centro e que deve expandir-se e povoar bairros mais afastados.

Outra verba importante é a representada pela abertura dos trabalhos de construcção da linha de Sant'Anna a Vendas Novas, que atravessa o Tejo na sua bella ponte de 840 metros, a que fica ligado o nome d'um conceituado engenheiro portuguez Vasconcellos Porto.

Acabaram honrosamente velhas disputas sobre a construcção da linha, que prejudicavam os concessionarios e o paiz.

Triumphou se dos receios das linhas do sul, e ligam-se finalmente as rêdes portuguezas umas ás outras, terminando o isolamento na Europa da rêde do sul do Tejo.

Dá-nos uma nova parcella a linha do Algarve abrindo um trôço de 6 kilometros no ramal de Tunes a Portimão entre Pôço Barreto e Silves.

Tem de figurar tambem aqui a resolução sobre o prolongamento da linha de via estreita de Mirandella a Bragança, a cuja realização se dedicára com tanto entusiasmo o mallogrado engenheiro bragantino José Beça que ha pouco acompanhámos ao cemiterio. A esta resolução ligou-se outra, a da construcção da via ferrea de Chaves á fronteira e a Villa Real, que deve ter um risonho futuro e que ha de engrossar o trafego da linha do Douro como seu poderoso affluente.

Representa uma verba digna de consideração a que resulta do augmento de trafego das linhas portuguezas em geral e das linhas do Estado muito em especial.

E dizemos assim, porque, estas logo que ultrapassem os 750 contos de rendimento liquido que deve ser entregue ao thesouro, entram no fundo especial que uma administração modelar em que realça o zelo e saber de alguns funcionarios, applica a despesas de novas construcções, a obras complementares, á renovação do material fixo e circulante e a melhoramentos do serviço que ainda precisa da continuação d'estes esforços durante alguns annos para que venha a tornar se perfeito.

Devem registrar-se tambem os trabalhos na segunda via do ramal de Campanhã á Alfandega do Porto que estabelece relações directas entre o trafego da linha ferrea e o fluvial e marítimo, e que já attenua um tanto as difficuldades provenientes da exiguidade da estação, que era termino da linha do Minho, e agora recebe tambem directamente o trafego das linhas do Norte-Leste.

Tem de consignar-se a construcção da linha de Cintra á Praia das Maças, que depois de varias modificações no projecto, vae ser explorada pela electricidade.

Ha igualmente a lançar no activo a recente abertura á exploração do trôço de Pias a Moura, e a auctorização para a construcção do trôço de Estremoz a Villa Viçosa, com o que se vae completando, pouco a pouco, a rêde do sul.

Mas as verbas importantes e que mais predominam neste balanço são as que se referem á Africa portugueza.

O decreto relativo ao prolongamento da linha de Ambaca até M lange, e sobretudo o relativo ao contracto para a continuação do caminho de ferro de Benguella, fazem esquecer tudo o mais. Tamanho é o seu

alcance economico e politico, que todas as outras verbas d'este balanço empallidecem e se attenuam. Não se pôdem explorar actualmente colonias sem estes poderosos meios de commercio e de dominio. O contracto Williams veio subitamente preencher uma grande lacuna na nossa administração colonial.

E assim temos recapituladas as verbas principaes da nossa conta corrente, em que se reconhece a boa vontade de dois ministros compenetrados da importancia do papel que as linhas ferreas desempenham actualmente para o progresso e felicidade dos povos.

\*

E' certo que no passivo figuram ainda muitas parcelas, que urge fazer desaparecer. Ha muito projecto por executar, muitos pequenos troços a construir.

Na historia do desenvolvimento da nossa viação accelerada houve um longo parenthesis. E' necessario resgatarmos o perdido. A crise de 1890 paralysoou durante ro annos as obras em vias ferreas. Nem o Estado nem os particulares se abalançavam a esses commettimentos. Algumas perderam-se. O trôço de Torres Novas abandonou se: a linha de Arganil suspendeu os seus trabalhos e está a perder-se como se perderia a de Vendas Novas se se não olhasse agora por ella,

Falta-nos levar o inicio da rêde do Sul e Sueste a Cacilhas. Falta-nos construir a linha do valle do Sado. Falta-nos ligar a rêde do Sul com a de Leste. Falta-nos construir a linha do Valle do Vouga e completar a rêde ao Norte do Mondego.

E' igualmente necessario que a iniciativa particular acorde e que o capital favoreça algumas empresas projectadas para a realização pratica d'algumas concessões, como por exemplo a do Alto Minho, ou de Valença a Monsão e Melgaço.

Linhas ha tambem cuja construcção os modernos processos de tracção electrica tanto veem facilitar, e que haviam de dar beneficios convidativos. Estão neste caso a de Thomar a Payalvo; a de Alcobaça á Nazareth, á Batalha e a Leiria; a de Entre-os-Rios a Cete.

As linhas do Estado com a sua boa administração hão-de completar a rêde, tanto ao sul do Tejo como ao norte do Mondego.

As influencias locais bem orientadas crêmos que venham a conseguir realizar o problema da construcção das pequenas linhas de interesse restricto, de construcção e exploração economica.

Aproveitar-se-hão melhor, provavelmente nestes primeiros dez annos, as fontes d'energia hydraulica que possuímos, imitando-se a Italia e a Suissa.

Continuando as cousas com o incremento que tiveram em 1902, num periodo curto de tempo estará Portugal razoavelmente servido por linhas ferreas de differentes systemas.

Apesar d'isso, porém, será enorme ainda o seu *deficit* quando attentarmos nas necessidades das nossas provincias ultramarinas.

\*

Para fecharmos o balanço havemos de reconhecer qual o signal do saldo existente. Facil é a comparação.

Temos muito mais por fazer do que feito. O signal é negativo, sem duvida alguma. Ha um *deficit* enorme que levará largo tempo a preencher.

Por felizes nos devemos dar todavia, se conseguirmos amortizar sempre a divida com uma annuidade igual á que obtivemos em 1902, que foi seguramente um anno memoravel na historia do desenvolvimento da viação accelerada em Portugal na Europa e Portugal na Africa.

O. S.



# PARTE OFFICIAL

## Caminhos de Ferro do Estado

### Conselho d'Administração

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem decretar, em nome de El-Rei, que ás machinas eapparelhos agricolas e industriaes e material vinario e oleicola, transportado nas linhas do Estado, sejam applicadas, desde 1 de janeiro de 1903, as disposições do artigo 1.º do decreto de 27 de julho de 1901, pondo-se termo á gratuidade de transporte concedida no artigo 2.º do mesmo decreto.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de novembro de 1902.—RAINHA REGENTE.—Manuel Francisco de Vargas.

## Silves a Portimão

Vae ser aberto á exploração por estes dias mais um lanço do ramal de Portimão, comprehendido entre as estações de Silves e Portimão (margem esquerda).

O projecto d'este lanço, foi elaborado pelo distincto engenheiro chefe de via e obras dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, o sr. Augusto Victor da Costa Sequeira, que tem dirigido methodica e sollicitamente a construcção de todo o ramal, coadjuvado pelo habil e zeloso conductor, seu subordinado e chefe de secção, sr. Eduardo de Mello Garrido.

O projecto do lanço tem a data de 18 de agosto de 1897. O traçado começa na estação de Silves, convindo recordar que as grandes difficuldades que offerecia a descida para Silves levaram o Conselho superior de Obras publicas a dar a preferencia ao traçado que, approximando se d'aquella cidade quanto possivel, se mantivesse na margem esquerda da ria de Silves.

E' certo que para a construcção do ultimo lanço, entre Portimão e Lagos, será preciso construir uma importante ponte ou reforçar a actual. Todavia o traçado pela margem direita obrigava á construcção de tunneis na descida para Silves e de pontes no Arade, no Odelouca e no Boina, deixando de servir o importante conselho de Lagoa e de permittir mais tarde a ligação do ramal com o projectado porto de abrigo na Ponta do Altar. Demais, para servir Portimão e portanto approximar a linha de Lagos, era preciso despender desde logo avultada quantia com aquellas obras de arte, emquanto pela margem esquerda se pôde atttingir Portimão com muito menor dispendio, sem prejuizo do futuro prolongamento para Lagos.

O lanço de que nos occupamos mede 9211.<sup>m</sup>63, sendo 5340.<sup>m</sup>15 em alinhamento recto e 3871.<sup>m</sup>48 em curvas de raios comprehendidos entre 300<sup>m</sup> e 1000<sup>m</sup>.

Em perfil encontram-se 2864.<sup>m</sup>72 em patamar, 1528.<sup>m</sup>02 em rampa, 4818.<sup>m</sup>89 em declive. A maxima inclinação é de 14,5<sup>m</sup>/m.

As escavações sommam 159.368<sup>m</sup>3 e os aterros 160.655. O volume das terraplenagens é de 17<sup>m</sup>3.400 por metro corrente.

A superficie a expropriar foi de 197.810<sup>m</sup>2 ou 11.<sup>m</sup>270 por metro corrente, cujo custo foi orçado em réis 11:801.7476.

As obras de arte são constituídas por 13 aqueductos de 0.<sup>m</sup>60, 6 em 0.<sup>m</sup>80, 2 de 1<sup>m</sup>, e 2 de 2<sup>m</sup>.

Além d'estas ha uma passagem inferior obliqua da estrada real n.º 78, com 8<sup>m</sup> de vão, vigas de 16,35 distanciadas de 4.<sup>m</sup>80. O taboleiro metallico foi feito pela Em-

presa Industrial Portugueza pela quantia de 3:075.000.

Ha 11 passagens de nivel, 6 dos quaes com cancellas, guarda e respectiva casa de habitação. Ha tambem uma casa de guarda e partido.

O lanço comprehende duas estações: a de Estombar que serve esta povoação e Lagoa, e a de Portimão-Ferragudo, construida em aterro na margem do rio, dotada com todas as installações para poder servir de terminus, emquanto se não constroe o prolongamento até Lagos. Tem pois ponte de inversão de machinas e casas para habitação de pessoal.

A balastragem é feita com pedra britada.

O orçamento attingiu 170:000.000 ou 18:455.000 por kilometro, sendo 11:801.000 de expropriações, 67:135.000 de terraplenagens, 12:390.000 de obras de arte, 6:616.000 de passagens de nivel e casas de guarda, 31:578.000 de estações e dependencias.

Quando se constituiu o Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, o projecto de que demos idéa resumida jazia no limbo com parecer favoravel do Conselho de obras publicas, de 15 de novembro de 1897. Suscitou-se pois a approvação, que lhe foi dada por portaria de 25 de abril de 1900.

A esse tempo estava em adeantada construcção o lanço anterior do Poço Barreto a Silves.

Depois de removidas varias difficuldades de ordem financeira, para o que foi preciso deixar decorrer alguns mezes, adjudicaram-se em janeiro de 1901 as primeiras 17 empreitadas de terraplenagens.

As expropriações foram todas amigaveis, tanto naquella lanço como nos anteriores. Durante a construcção foi feita uma passagem inferior, não prevista no projecto, para serventia de um caminho de Estombar.

A construcção do lanço realizou-se com economia consideravel, graças ao systema de pequenas empreitadas e á zelosa e intelligente direcção dos já referidos engenheiro e conductor.

Convém dar idéa resumida do anteprojecto do lanço de Portimão a Lagos, elaborado pelo engenheiro, sr. Antonio da Conceição Parreira, em 20 de março de 1899.

O traçado sae da estação de Portimão-Ferragudo, podendo seguir pela ponte da estrada ou ter ponte privativa. Junto de Portimão fica a estação da margem direita.

Pouco adeante da estação o traçado corta a estrada real, passando para o sul e acompanhando-a até João das Donas, onde a corta novamente. Proximo da Mexilhoeira Grande atravessa a estrada e segue ao sul d'ella á distancia de cerca de 2 kilometros, até que, a 4 kilometros de Lagos, a atravessa pela ultima vez. O traçado é pois sensivelmente o da estrada.

A sua extensão total é de 19.345,57<sup>m</sup> sendo 11.752,92<sup>m</sup> em alinhamento recto, 75.092,65 em curvas de raios comprehendidos entre 300<sup>m</sup> a 700<sup>m</sup>.

Em perfil encontram-se 7580.<sup>m</sup>69 em patamar, 5949.<sup>m</sup>92 em rampa e 6814.<sup>m</sup>96 em declive.

A inclinação maxima é de 16,93<sup>m</sup>/m.

As terraplenagens representam cerca de 7<sup>m</sup>3 por metro corrente.

Ha 82 vãos de aqueductos e pontões comprehendidos entre 0.<sup>m</sup>50 e 4<sup>m</sup>.

As pontes e viaductos projectados são em numero de 7, sommando os seus vãos 115.<sup>m</sup>20, a saber:

- Passagem inferior de 10.<sup>m</sup>20 da estrada real n.º 78.
- Pontão da Torre, de 4<sup>m</sup> de vão;
- Pontão do Valle Grande, de 3<sup>m</sup>;
- Ponte do Farelo, de 24<sup>m</sup>;
- Ponte do Arão, de 2 tramos de 20<sup>m</sup>;



Ponte de Bensafrim, de 30<sup>m</sup> de vão ;

Pontão do Moinho, de 4<sup>m</sup>;

A alvenaria em muros de suporte mede 1:796<sup>m</sup>³.

Ha 19.140<sup>m</sup>² de taludes a revestir.

São 3 as estações projectadas: Portimão, Mexelhoeira Grande e Lagos, todas em alinhamento recto e patamar.

A estação de Lagos fica proximo da estrada districtal n.º 197 e de um ramal, ambos em comunicação com a E. R. n.º 78 e com a parte central da cidade.

Figuram no projecto 3 casas de guardas e 3 de guarda e partido. Ha ainda mais 6 passagens guardadas, com barracas de madeira.

O orçamento attinge 295:000\$000, ou 15:249\$000 por kilometro.

Não figura nelle a despesa a fazer com o reforçamento da ponte de Portimão, que no ante-projecto se suppõe poder ser aproveitada para a viação ordinaria e para o caminho de ferro sobre o mesmo pavimento, depois de reforçada.

O ante-projecto foi approved por despacho de 8 de abril de 1900 sobre a consulta do Conselho tecnico de obras publicas, devendo servir de base ao projecto definitivo, ficando porém o traçado entre as duas estações de Portimão dependente da solução que fôr adoptada para a passagem do rio e devendo-se reduzir as inclinações maximas.

\*

A construcção do ramal de Portimão foi iniciada na primavera de 1898 e effectuou-se por lanços successivos e empreitadas parciaes.

O lanço de Tunes a Algôas foi aberto á exploração em 10 de julho de 1899, o de Algôas a Poço Barreto em 19 de março de 1900 e o de Poço Barreto a Silves em 1 de fevereiro de 1902.

## NOTAS DE VIAGEM

### VIII

Pelo S. Gothardo a Andermatt

Visto o lago dos Quatro Cantões, já por segunda vez, tomei, para sair de Lucerna, o bello comboio rápido do S. Gothardo que é um dos melhores da Europa.

Do trajecto nesta linha, das mais interessantes que pode percorrer um viajante na Europa, não me occuparei, porque já aqui foi descripto duas vezes, em 1890 e 1896.

Pois nem pelo facto de já conhecer de visu esses emocionantes panoramas, de ter atravessado aquelles tenebrosos tunneis helicoidaes, de ter admirado as medonhas ravinas que, a cada momento se nos deparam a cada lado da linha, deixei desta vez de me sentir entusiasmado pela grande obra da engenharia suissa que, impondo á natureza o seu querer intelligente, conseguiu atravessar com uma linha ferrea as passagens mais difficeis daquellas imponentes montanhas, e chegado a Goeschenen, deixei o comboio com pena de não completar a viagem, passando, uma vez mais, o maior tunel do mundo.

Mas era forçoso porque outra interessante excursão era plano já decidido.

Em Goeschenen, o viajante que quer fazer a passagem da Furka tem que andar muito ligeiro, se não quizer ficar a noite ali em vez de ir a Andermatt que é muito mais interessante.

Primeiro ha que tomar o logar no omnibus do hotel

para Andermatt ou o carro particular (se o achar disponivel) porque os vehiculos não abundam e os passageiros são muitos. Tomar, de preferencia, logar sobre o tejadilho e da frente, junto ao cocheiro, que é o melhor.

Depois ha que acudir rapidamente a tomar a passagem, na manhã seguinte, entre Andermatt e Gletsch, se o viajante não quizer ficar mais que a noite em Andermatt, e ainda, por telegramma, assignar o logar na diligencia de Gletsch em deante, ou para Meiringen pelo Grinsel, ou a Bieg pelo Rhodano, pagando os logares na diligencia entre estes pontos.

Tudo isto se consegue na estação telegraphica, que é no mesmo edificio da do caminho de ferro, e onde o publico é attendido por empregados amabilissimos.

Deve se dizer que muitas pessoas fazem esta viagem em carro particular, mas eu acho preferivel as diligencias, que são carros excellentes e commodos, levados por bello e possante gado fazendo excellentes serviço.

Com ellas dispende o estado suisso grandes sommas, e o deficit annual é importante, mas os proventos veem indirectamente na facilidade e regularidade das communicações que são o meio de garantir a estada ou a viagem dos forasteiros, o serviço do correio e outros transportes indispensaveis.

Os carros são fortissimos e compostos de varias accommodações, tendo á frente um *coupé* fechado, que é o logar mais caro e não vale a pena tomal-o senão em dia de muito frio ou muita chuva; sobre este e por detraz do cocheiro a chamada *banqueta* que é o melhor para se disfructar o caminho; atraz d'isto ha em baixo um caleche para quatro pessoas, e por ultimo uma grande caixa onde vão os volumes de mão dos passageiros e as malas do correio e superiormente outro assento de *banqueta* como o da frente, que tambem não é mau logar.

A viagem toda custa, em *coupé*, 24 francos e em *banqueta* ou interior 19.50, isto desde Goeschenen, mas quem fôr no comboio que ahi chega de tarde já não tem carro, por isso tem que ir no omnibus d'um hotel a Andermatt e esperar lá a passagem da diligencia ás 8 horas da manhã. Um trem custa 60, 120, 180 ou 220 francos conforme elle é de 1, 2 ou 4 cavallos.

O trajecto de Goeschenen a Andermatt é interessantissimo, chegando a ser emocionante quando, proximo da ponte grande, nos achamos em face das gargantas do Reuss cujas aguas parecem precipitar-se furiosamente sobre a estrada barrando-nos a passagem.

O caminho vae-se elevando por sobre a montanha por meio de curvas e lacetes, mostrando nos respeitaveis ravinas e selvaticas gargantas onde o rio se debate em arrancos, com um ruido medonho.

A ponte do Diabo é construida numa posição d'uma grandiosidade imponente.

Em breve entra o carro numa galeria ou tunnel aberto, do lado esquerdo, em varias arcadas por onde, mesmo andando, se vê a profunda ravina no fundo da qual o rio corre impetuoso.

Estamos em pleno cantão d'Uri, onde os costumes, a construcção dos edificios, os trajos, são differentes.

As largas mangas de cassá já não são caracteristico dos fatos das aldeãs; não, que ali o inverno é rigorosissimo, e nos quatro mezes a que se chama verão conserva-se sempre o fogão aceso.

As casas são de construcção muito diversa da dos cantões do norte.

Baixas, conservando a fórma de *chalet*, mas com cinco andares, do que resulta que os tetos são sobre a cabeça, sendo invariavelmente formados por almofadas quadrangulares de madeira envernizada.

Andermatt é uma cidade minuscula, numa planicie



Calva, entre montanhas, fortificada como ponto estratégico que é, com uma só rua onde ha, já se vê, numerosos hotéis, sendo alguns de primeira ordem com todos os confortos, luxuosas salas, iluminação electrica. etc.

A' noite uma fanfarra percorre todas estas casas, onde executa varias peças de musica, cantos tyrolezes, etc.

Muita gente nos hotéis, por ser ali uma estação climaterica excellente e centro de numerosas excursões, muitas lojas de bilhetes postaes e recordações de viagem, em madeira e em pedra.

Andermatt não é, todavia, hoje nada do que foi outrora, quando o caminho por cima do S. Gothardo era obrigatório. Os viajantes contavam-se por mais de sessenta mil por anno, sendo todos alojados gratuitamente no hospicio que em 1775 foi derrubado por uma avalanche e completada a sua destruição, pouco tempo depois, em 1799, pelo exercito francez, por occasião das guerras entre aquelle paiz, entre a Russia e a Austria.

Hoje o hospicio gratuito foi substituido pelos hotéis pagos e bem pagos.

Mas se os transeuntes são menos, desde que o grande tunnel que passa justamente por baixo d'Andermatt, a 300 metros de profundidade, os leva na maior parte directamente da Suissa á Italia ou vice-versa, os excursionistas são mais, por de anno a anno ir sendo mais conhecido o maravilhoso caminho da Furka, do Grimsel e do Rhodano, até Brigue, dos quaes me occuparei no artigo a seguir.

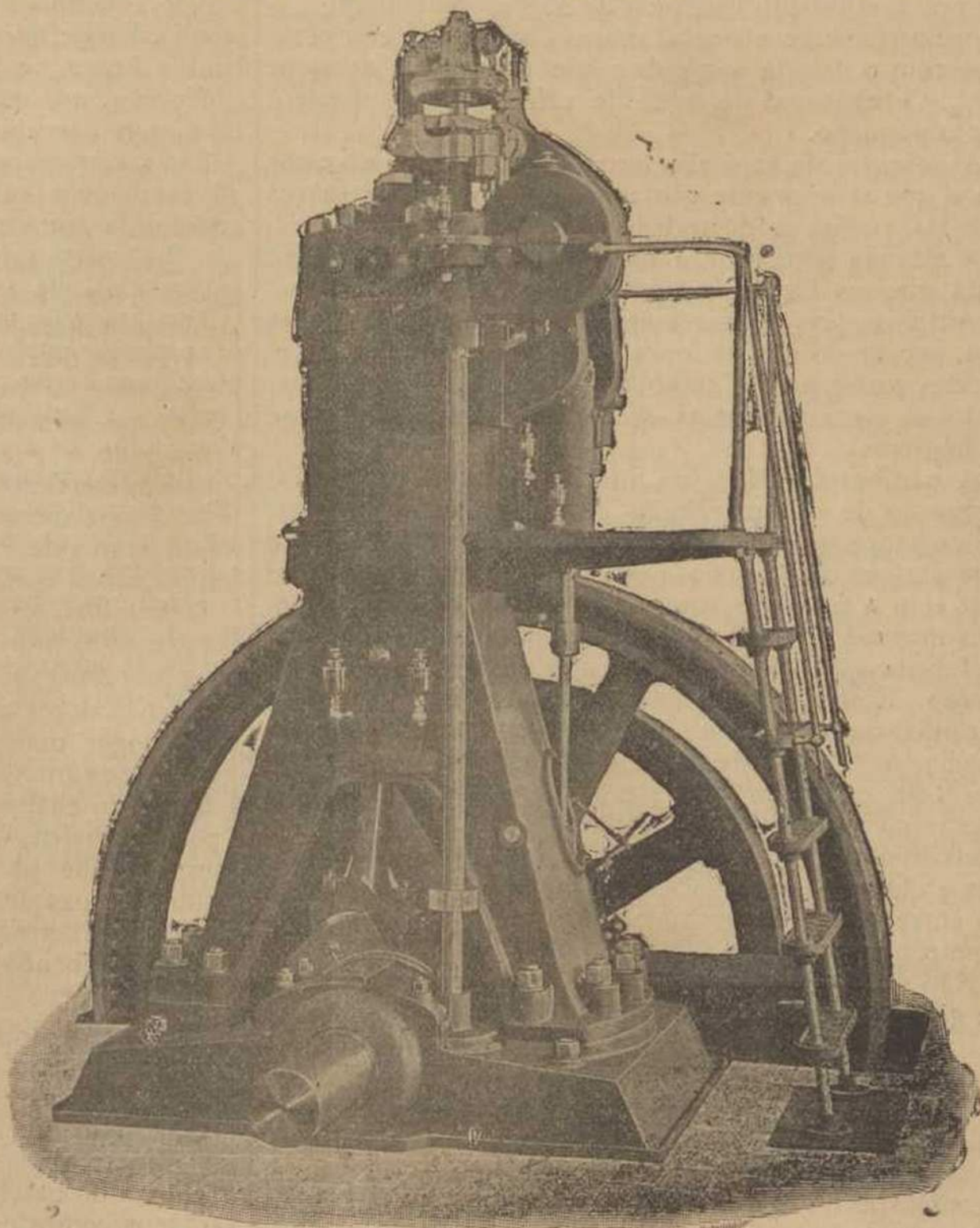
## Motores thermicos « Diesel »

As excepçoes qualidades que offerecem os motores de petroleo tem feito convergir para elles o estudo dos constructores e, se ainda não atingiram o elevado grau de perfeição das machinas a vapor, já excede os sistemas mais perfeitos de motores de gaz, attingindo rendimentos ainda não obtidos em nenhum outro motor thermico. O typo mais perfeito, não só pelo cyclo que realiza, mas ainda pelo cuidadoso fabrico é sem duvida o motor do systema « Diesel » construido pela Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg, e apresentado pela casa Georbuerck, representada pelos srs. Alberto d'Oliveira e Carlos Correia da Silva.

Este motor, que apresentamos na gravura, é do typo vertical com um ou dois cylindros, a força e o grau de irregularidade que se pretende. O cylindro, occulto na parte superior, assenta sobre um fixo de ferro fundido e é fechado na parte inferior por uma tampa tambem de ferro onde se alojam as valvulas do ar, de combustivel e da descarga. Estas são abertas por excéntricos montados num veio cuja velocidade de rotação é metade da arvore do motor, e são mantidas fechadas por molas espiraes.

A biella articula-se directamente no embolo e na manivella da arvore.

Uma bomba de injeção do combustivel, um filtro,



Motor « Diesel » de 70 cavallos-vapor effectivos

um deposito para aquelle e um deposito de ar comprimido para pôr o motor em marcha completam summariamente o motor. Feita esta rapida descripção do motor, vejamos o seu funcionamento.

O seu trabalho é em quatro phases como o dos motores Otto, realizando-se por isso uma unica impulsão motora em cada quatro passeios do embolo. A compressão, porém, não é feita sobre a mistura de ar e de combustivel como nos motores de gaz ou de petroleo ordinario, mas apenas sobre ar, e só quando esta compressão é completa é que no interior do cylindro é lançado o combustivel pela bomba que acima ficou descripta. Este, encontrando a elevada temperatura resultante da compressão, inflama-se seguindo uma prolongada expansão. Vê-se isto no diagramma de marcha normal que apresentamos.

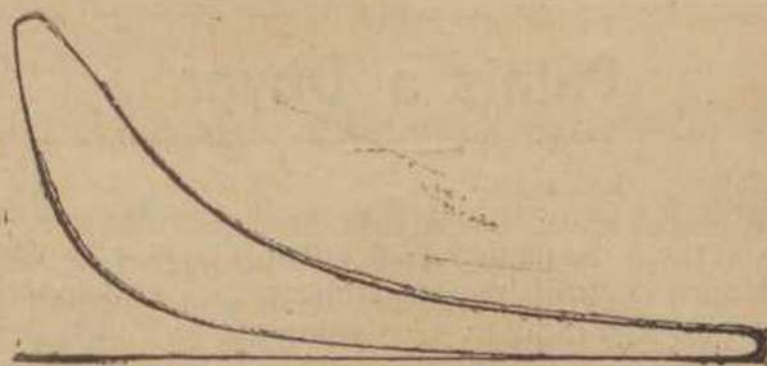


Diagramma de marcha normal



São obvias as vantagens que resultam d'este modo de funcionamento. Em primeiro logar a prolongada expansão no interior do cylindro permite obter neste motor um rendimento thermico de 55%, rendimento extraordinariamente elevado, mesmo quando o compararmos com o dos de gaz pobre que raramente attingem 20%. O consumo de agua de refrigeração tambem é muito pequeno.

A ausencia de explosão torna estes motores silenciosos o que é de grande vantagem nas povoações, sobretudo para officinas de trabalho nocturno.

A elevada temperatura a que se realiza a combustão, evita que se formem depositos no interior do motor, tornando-se pois desnecessarias as frequentes limpezas que, sobretudo nos motores de gaz pobre forçam, a repetidas paragens. As combustões são completas e portanto os seus productos são apenas gazes inodoros e inoffensivos.

A combustão é feita no interior do cylindro sem intervenção de qualquer órgão de inflamação exterior; d'ahio poder-se usar d'este motor dentro das fabricas onde haja perigos de incendio. Esta vantagem é ainda accrescida com o emprego, como combustivel, de oleos mineaes intermédios entre o petroleo illuminante e de oleos de lubrificação, oleos aquelles que são de difficil inflamação. Enquanto os motores usuaes só queimam a gazolina ou o petroleo illuminante, o motor «Diesel» recebe o naphtha bruto ou qualquer dos seus derivados com excepção dos oleos lubrificantes. Tambem recebe os productos da destillação da linhite. Com os oleos mineaes de densidade igual a 0.918, cujos preços e direitos alfandegarios são minimos, o consumo varia entre 185 e 230 grammas por cavallo-hora, segundo a potencia do motor.

Não sendo a regulação d'este motor feita como nos de gaz pelo systema de *tudo ou nada*, mas sim fazendo variar a quantidade de combustivel introduzida no cylindro, resulta que o consumo a meia força e por cavallo-hora é sensivelmente igual ao consumo em plena força; pelo mesmo motivo o seu grau de irregularidade rivaliza com o das melhores machinas de vapor, variando entre 3,3 e 0,8% nos motores de um cylindro e um volante leve e de 2 cylindros e 2 volantes pesados.

Assim como nas machinas de vapor, é possivel obter durante largos periodos trabalho superior ao normal, facto que se não dá nos motores de gaz.

Os predados que ficam enumerados, accrescidos ainda com outros, taes como: a facilidade de pôr o motor em marcha em qualquer occasião para o que basta manobrar a alavanca que abre a comunicação com o reservatorio de ar comprimido e a simplicidade do seu manejo que, além de requerer da parte do machinista poucos conhecimentos especiaes, exige pouca vigilancia, porque tanto a sua regulação como a lubrificação se fazem automaticamente, tornam incontestavelmente o motor «Diesel» superior a qualquer outro typo, não só nas pequenas industrias, mas ainda naquellas em que se exige regularidade e continuidade no trabalho, como nas estações de produção de energia electrica.

## Calais a Dover

As grandes companhias francezas e inglezas que fazem o serviço de transportes entre Calais e Dover entraram num accordo para a construcção de vapores especiaes que modifiquem sensivelmente as condições em que se realiza o actual serviço. Esses vapores transpor-

tarão os proprios comboios de mercadorias e passageiros, sem o trasbordo que ainda hoje se torna necessario.

Não é novo este systema, mas offerece muita curiosidade. Existe ha trinta annos na Dinamarca, entre Jütland e Fünen, e ha cerca de vinte annos entre Korsør e Nyborg, em uma distancia igual, e em mar tão agitado, como no canal da Mancha.

Estes vapores, os já existentes, pódem conduzir 16 a 18 carruagens com passageiros ou mercadorias, e são construidos de fôrma a poderem atracar fazendo a ligação dos carris sobre o convez com os dos caes. A sua velocidade é de 14 milhas por hora.

Mas ha mais, neste genero de atrevido progresso. Ha o comboio amphibio, que parece ter sido phantasiado por Julio Verne para alguma das suas viagens maravilhosas. O comboio amphibio é todavia uma realidade. Funcciona nos arredores de Copenhagen, no lago Fure; e quando navega sobre as calmas aguas, ninguem dirá em que consiste a sua differença de qualquer outra embarcação ordinaria. Subito, aprôa á margem, e com tal impeto, que entra por ella como nós por nossa casa!

Mais uma volta do helice, e eil-o, qual crocodilo monstro de pesadelo, a caminhar pela terra dentro, sobre carris de ferro.

Este barco foi construido pelo engenheiro sueco Magnus.

Faz carreira entre Frederiksdal e Farum, atravessando o lago Fure, entrando por terra firme em Fiske-Boehr, e galgando outro pequeno lago antes de chegar á estação terminus. A travessia que faz por terra é de 300 metros.

## O «Diario de Noticias»

Como primoroso brinde do Natal recebemos aqui o numero illustrado que este nosso collega publicou por fim do anno e de que não podemos dizer que vem brilhante como de costume, porque excede tudo quanto de bello e perfeito se tem publicado entre nós.

Não só a collaboração é excellente, devida a escriptores de primeira ordem, como as illustrações, o papel, a disposição typographica, a impressão, tudo concorre para tornar este numero um primor que honra quem o dirigiu e quem o compoz assim bello e attrahente.

Agradecemos a offerta.

## Orçamento da Companhia Real

Reuniu no dia 24 o conselho de admistração d'esta companhia ao qual foi presente o parecer da comissão do orçamento, baseado no relatorio do sr. Director Geral, do qual nos permittimos extrair alguns dos importantes dados que melhor definem a situação e propósitos futuros da companhia.

O augmento de receitas é estimado, com justo criterio, em 100 a 150 contos e nota-se quanto elle é satisfactorio, tendo já nos annos anteriores havido successivos augmentos, e dando-se o caso da concorrência dos tremvias electricos em 1902 que é importante em todo o trafego de passageiros nos arredores de Lisboa.

As despesas d'exploração, apesar do augmento de despesa na renovação da via e do de percurso de comboios que foi de 200.000 kilometros, diminuíram uns 70 contos, por causa do abaixamento do preço do carvão, melhorio do cambio, etc.

Para o anno que hoje entra ainda a Direcção se propõe augmentar o percurso de comboios em mais 250



mil kilometros, o que é já o primeiro melhoramento do serviço do publico que a zelosa direcção se propõe fazer.

O nosso methodo de conservação da via, pelo systema de revisão, tem dado os melhores resultados.

Quanto á renovação, prevê-se uma verba de 120 contos para complemento d'este trabalho na linha do norte, ficando apenas as agulhas e cruzamentos para serem substituidos em 1904.

Para o novo anno, pois, prevendo mesmo que as receitas possam não ser superiores ás de 1902, e contando com as despesas orçadas ainda superiores ás actuaes, as complementares de primeiro estabelecimento e extraordinarias, 400 contos, e o pagamento dos encargos, os recursos da companhia offerecem margem sufficiente para auxiliara integração, nos limites do possível, das reservas de toda a ordem, e para o progressivo augmento do material circulante, além do já previsto.

Aquella verba de 400 contos de despesas extraordinarias tem a seguinte applicação:

Para a linha de Leste 13,5 contos para diversas obras, sendo as principaes nos caes do Entroncamento;

Para Norte 34 contos, dos quaes 20 se applicam á ampliação da estação de Gaia, 6 á dos caes e linhas em Estarreja, 2,8 para Coimbra;

Para a linha urbana 13,77 contos, sendo 13 contos para complemento das installações electricas em Lisboa R e no tunnel.

Machinas ferramentas e outro material 19 contos;

Material circulante 160 contos, sendo 82 para construção de 200 vagons, 76 para prestações das 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> locomotivas de grande velocidade já adquiridas e conta 5 mais encomendadas, ficando assim a companhia com 10 locomotivas de primeira ordem.

E mais 60 contos (além de outros 60 nas despesas ordinarias) para a renovação da via, a que acima nos referimos; 15 contos para renovação de pontes e 30 contos para construção da estação do Seitel, entroncamento, na linha de leste, da nova linha dos Meridionaes.

Deve notar-se tambem com satisfação uma pequena verba que se repete todos os annos para uma applicação humanitaria: 5 contos para substituição das pobres cabanas de madeira dos guardas da via por pequenas casas, mais confortaveis, de pedra e cal.

O elogio d'esta disposição está no proprio facto.

Nos vencimentos do pessoal foram feitas tambem algumas elevações e distribuida a verba de 14 contos em gratificações.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### (Obrigações de 1.<sup>o</sup> grau)

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 2.<sup>o</sup> semestre 1902, das obrigações privilegiadas do 1.<sup>o</sup> grau, nos termos seguintes:

— Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 18 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 3 1/2 %, recebendo por cada coupon 7,11 frs. líquidos de impostos em França;

— Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 18 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 4 %, recebendo por cada coupon 9,50 frs. líquidos de impostos em França;

— Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 15 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, primeira serie 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau de 3 1/2 % e recebendo por cada coupon 6 marcos;

— Pela apresentação do coupon n.<sup>o</sup> 14 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o 1 de janeiro p. f., em Lisboa, na sede da Companhia, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 5.<sup>o</sup> da lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» n.<sup>o</sup> 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 9 de Dezembro de 1902.

O PRESIDENTE DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO

Antonio Maria Pereira Carrilho

#### Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados que a partir do dia 1 de janeiro proximo será paga uma terceira prestação de 609 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.<sup>o</sup> 22.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 3 f.50».

Segundo decisão da Camara dos Corretores da Praça de Paris, a partir da mesma data, a declaração actualmente feita no Boletim Official será substituida pela seguinte:

«Ex-coupon n.<sup>o</sup> 22 estampillé de 6f.25».

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na sede da companhia, Rua Victor Cordon, n.<sup>o</sup> 1; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Londres, na casa Chaplin Milne, Grenfell & Co, Limited, Princes Street, O E C. — O Conselho de Administração.

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa

Tendo se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1903, conforme o disposto no titulo iv dos estatutos, coube a sorte aos n.<sup>os</sup> 3 293, 5.693, 7.472, 7.932, de 450.000 réis, e 10.351, 12.219, 12.593, 13.133, 13.993, 14.850, 14.928, 15.353, 16.715, 20.202, 22.382, 23.101, 27.906, 29.249, 30.761, 31.106, 31.947, 34.460, 35.378, 41.545, 41.616, 47.485, 49.004, 49.653, 52.965, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1903:

No Porto, na sede da companhia, Rua de Bellomonte, n.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup>;

Em Bruxellas, em casa dos Srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de dezembro de 1902. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez da Africa, o Presidente do Conselho de Administração, Carlos Lopes.

#### Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Por deliberação do conselho de administração recebem-se propostas de venda de 147 obrigações do 1.<sup>o</sup> grau, até o dia 28 do corrente.

As propostas devem ser dirigidas em carta fechada ao administrador delegado, Rua das Taipas, n.<sup>o</sup> 70, Porto.

Porto, 15 de dezembro de 1902. — O Presidente do conselho, Henrique Carlos de Meirelles Kendall.

#### Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

##### Pagamento do capital nominal das obrigações amortizadas, do juro semestral das obrigações e de dividendo de acções

Desde o dia 31 do corrente mez de dezembro, começarão os seguintes pagamentos:

De 90.000 réis e mais 2.250 réis, mediante entrega do titulo



do capital nominal e juro do ultimo semestre a cada uma das obrigações amortizadas;

De 2\$250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente anno, mediante a entrega do respectivo coupon, n.º 13, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado;

De 3 p. c. ou 3\$000 réis a cada acção, de dividendo do 2.º semestre, complementar do de 6 p. c. ou 6\$000 réis no corrente anno, mediante apresentação do titulo, para ser carimbado.

Para se poder effectuar o pagamento do juro ás obrigações ou do dividendo ás acções que estiverem em usufructo, é necessario, conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registo por titulo gratuito.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas, entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

No Porto, sede da Companhia, rua de Cedofeita, 291;

Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.ª;

Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;

Guimarães, escriptorio dos srs. Manuel Pinheiro Guimarães & C.ª;

Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;

E em todos as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 15 de dezembro de 1902. — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães — O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

#### Balancete de 30 de novembro de 1902

##### Activo

##### Capital empregado:

|  |                     |
|--|---------------------|
| Construção até Guimarães.....            | 827:927\$404        |
| Prolongamento até Fafe.....              | 22:729\$177         |
| Materiaes em deposito.....               | 25:618\$614         |
| Effeitos depositados e de caução.....    | 13:500\$000         |
| Devedores diversos.....                  | 22:077\$703         |
| Exploração. Despesas geraes de 1902..... | 27:342\$903         |
| Gerencia (despesas da sede) de 1902..... | 2:648\$810          |
| Conta de juros de 1902.....              | 14:650\$133         |
| Dividendo de 1902.....                   | 8:922\$000          |
| Dinheiro em deposito.....                | 20:500\$000         |
| Caixa.....                               | 518\$292            |
|  | <u>986:435\$036</u> |

##### Passivo

##### Capital:

|   |                     |
|---|---------------------|
| Acções.....                               | 300:000\$000        |
| Obrigações.....                           | 536:310\$000        |
| Accionistas, seus credits.....            | 115\$500            |
| Por effeitos depositados e de caução..... | 13:500\$000         |
| Depositos e fianças.....                  | 1:884\$985          |
| Contas em liquidação.....                 | 6:850\$345          |
| Exploração, receita geral de 1902.....    | 98:446\$392         |
| Dividendos a pagar.....                   | 1:178\$000          |
| Juros de obrigações a pagar.....          | 704\$250            |
| Retenções geraes.....                     | 11:939\$437         |
| Fundo de amortização.....                 | 3:690\$000          |
| Fundo de reserva.....                     | 10:000\$000         |
| Lucros e perdas.....                      | 1:816\$127          |
|   | <u>986:435\$036</u> |

Porto, 6 de dezembro de 1902—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O Gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

#### Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Pova e Famalicão

##### Amortização de obrigações

O sorteio a que hoje se procedeu para a amortização de quatorze obrigações d'esta companhia deu o seguinte resultado:

N.º 429, 1.737, 2.308, 2.862, 3.036, 3.085, 3.100, 3.293, 3.756, 4.410, 4.530, 4.612, 4.754 e 5.274.

O seu pagamento effectuar-se-ha no dia 2 do proximo mez de janeiro, das doze ás duas horas da tarde, e em todas as quintas-feiras de cada semana que se lhe seguirem, nesta cidade, na sua sede, e em Lisboa na casa bancaria dos srs. FONSECAS, SANTOS & UIANNA.

Porto, 20 de dezembro de 1902. O Presidente do Conselho de Administração, *Manuel Eleuterio Pereira da Fonseca*.

## BOLETIM DA PRACA DE LISBOA

Lisboa 31 de dezembro de 1902

Não se pôde dizer que o anno que hoje finda fosse prejudicial ás finanças portuguezas. Em rapida revista do que elle nos deixou temos, acima de todos os factos, o mais importante, a realização do convenio com os nossos crédores externos que regularizou a situação da nossa divida e nos vinculou o credito de nação séria nos seus negocios.

A conversão dos nossos titulos, feita por esse motivo está hoje, pôde dizer-se, quasi concluida, porque, se umas fracções de centena faltam á estampilhagem, ninguém ignora que nunca apparecem em total os titulos de qualquer especie financeira ou fiduciaria; ha os que se queimam em incendios, os que se submergem em naufragios, os que desaparecem por outros motivos.

Pela ultima nota referida a 28 de dezembro, a comparação do capital a converter com o convertido era a seguinte, em milhares de francos:

|          | Capital   | Convertido | Percentagem que falta |
|----------|-----------|------------|-----------------------|
| 3 %      | 1.043.000 | 875.728    | 16,04                 |
| 4 %      | 45.000    | 40.911     | 9,09                  |
| + 1/2 %  | 317.000   | 272.815    | 13,94                 |
| Total... | 1.405.000 | 1.189.454  | 15,35                 |

\*

O contracto entre o governo e o Banco de Portugal, de que tanto se falou durante o anno e que deu logar a varias peripecias nas assembléas geraes d'aquelle estabelecimento, conserva-se ainda em *vel-o-hemos*, tendo o governo prescindido d'esta negociação.

Está por dias a resolução da notavel pendencia commercial entre os srs. marquez do Fayal e conde de Burnay, que resultou de, na assembléa do Banco de 3 de maio, o segundo ter offerecido vender um certo numero de acções com abatimento de 15\$000 réis sobre a cotação do dia.

Dos vinte quesitos propostos ao jury no julgamento d'esta causa no tribunal do commercio, em 23 de dezembro, este deu como provado:

Que em 3 de março, durante uma reunião da assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, o sr. conde de Burnay propoz ao sr. marquez do Fayal a venda das suas acções do Banco de Portugal e das dos seus amigo do valor nominal de 100\$000 réis cada uma.

Que a alludida proposta de venda foi feita pelo sr. conde em seu nome e em nome da firma Henry Burnay & C.ª, de que elle faz parte.

Mas não se provou, nem a quantidade das acções nem a cotação que servia de base, o que deixa margem a julgar que, da sentença haverá ainda appellação e recurso que poderá demorar longamente esta causa.

A' ultima hora porem nos consta que certas aproximações entre as partes, permitem esperar que o pleito se termine, com honra para todos, por meio de uma negociação conciliadora.

As cotações dos titulos que damos na costumada tabella mostram a firmeza e a tendencia de alta de quasi todos os valores; no mappa geral de todo o anno, com a comparação de cotações, que, como de costume, publicaremos no proximo numero, ver-se-hão as oscillações que esses fundos tiveram, tanto no mercado de Lisboa como nos estrangeiros.

Os cambios tiveram durante o anno consideravel melhora que se reflecte ao fechar hoje a cotação numa baixa importante.

Assim a comparação das principaes divisas dá-nos:

| Dinheiro em 31 de dezembro | de 1901 | de 1902 |
|----------------------------|---------|---------|
| Londres cheque.....        | 39 3/4  | 42 5/16 |
| Paris ".....               | 720     | 674     |
| Berlim ".....              | 294     | 276     |
| Madrid ".....              | 840     | 826     |

#### Cambios, descontos e agios

|                    | Dinheiro | Papel   |                    |
|--------------------|----------|---------|--------------------|
| Londres 90 d/v ..  | 42 11/16 | 42 1/16 | Desconto no Banco  |
| " cheque..         | 42 3/11  | 42 1/4  | de Portugal.....   |
| Paris 90 d/v.....  | 673      | 674     | No mercado.....    |
| " cheque....       | 678      | 680     | Agio Buenos Ay-    |
| Berlim 90 d/v....  | 274      | 275     | res.....           |
| " cheque....       | 277      | 278     | Cambio do Brazil.. |
| Francfort 90 d/v.. | 274 1/2  | 275 1/2 | Premio da libra... |
| " cheque..         | 277 1/2  | 278 1/2 |                    |
| Madrid cheque...   | 830      | 840     |                    |

5 1/2 %  
6 %  
—  
11 23/32  
1\$120  
e  
1\$160



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS  |  | DEZEMBRO |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |        |    |
|---|--|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|----|
|   |  | 16       | 17      | 18      | 19      | 20      | 22      | 23      | 24      | 26      | 27      | 29      | 30     | 31 |
| Lisboa: Inscriptões de assent.  |  | —        | 38,65   | 38,70   | 39,70   | 38,65   | 38,65   | 38,70   | 38,70   | 38,70   | 38,70   | 38,70   | 38,70  | —  |
| » coupon  |  | —        | 38,50   | 38,50   | 38,50   | 38,50   | 38,50   | 38,50   | 38,50   | 38,50   | 38,45   | 38,45   | 38,45  | —  |
| Obrig. 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 1888.....                            |  | —        | —       | 20 800  | 20 800  | —       | 20.600  | 20.600  | 20.500  | 20.600  | 20.150  | —       | 20.450 | —  |
| » 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 1890 assent.....                          |  | —        | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —      | —  |
| » 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 1890 coupon...                            |  | —        | —       | —       | —       | —       | —       | 49.000  | 49.000  | 49.000  | 48.800  | —       | —      | —  |
| » 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> assent.....   |  | —        | —       | 56.000  | 56.000  | —       | —       | 56 000  | —       | —       | 56 000  | —       | —      | —  |
| » 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> coup. int.... |  | —        | 55.500  | 55.700  | 55.800  | 55.500  | —       | 55.700  | 55 600  | 55.700  | 55.500  | 55.500  | —      | —  |
| » 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> externo.....  |  | —        | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —      | —  |
| » Tabacos coupon....  |  | —        | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —      | —  |
| Acções B. de Portugal.....  |  | —        | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 159.300 | 159.000 | 158.500 | —       | —      | —  |
| » » Commercial.....   |  | —        | 140.000 | —       | 140.000 | —       | 140.000 | —       | 140.000 | —       | —       | —       | —      | —  |
| » » N. Ultramarino..  |  | —        | 119.800 | 119.800 | —       | 119.800 | 119.800 | —       | —       | 119 800 | 120.000 | 120.000 | —      | —  |
| » » Lisboa & Açores.  |  | —        | 130.000 | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 130.000 | —      | —  |
| » Tabacos coupon....  |  | —        | —       | 137.000 | 137.300 | —       | 136.500 | 136.800 | 137.000 | 136 800 | 137.000 | —       | —      | —  |
| » Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.  |  | —        | —       | 83.500  | 83.500  | 83.500  | 83.500  | —       | 83.800  | 84 000  | 84.000  | 84.000  | 84.000 | —  |
| » » Real.....   |  | —        | —       | 23 000  | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 23 500  | —       | —      | —  |
| Obrig. prediaes 6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> .....                       |  | —        | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | —       | 97.500 | —  |
| » » 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> .....                                   |  | —        | —       | —       | 91.700  | 91.500  | 91.500  | 91.500  | 91.500  | 91.500  | 91.500  | 91.500  | —      | —  |
| » Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.  |  | —        | 93.500  | 93.500  | 93 300  | —       | —       | —       | —       | 93.750  | 93 000  | —       | —      | —  |
| » C. <sup>a</sup> Real 3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 1. <sup>o</sup> grau |  | —        | —       | 81.100  | 81.100  | —       | —       | 81.500  | 81.500  | 81.700  | 81.700  | 81.800  | —      | —  |
| » » 3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 2. <sup>o</sup> grau                    |  | —        | 36.000  | —       | —       | 35.800  | —       | 35.950  | 36.000  | 35.900  | 35.800  | 35.850  | —      | —  |
| » C. <sup>a</sup> Nacional.....   |  | —        | —       | —       | 68.000  | —       | 68.000  | —       | —       | —       | —       | —       | —      | —  |
| » « Atravez Africa....  |  | —        | —       | 96 500  | 96 500  | —       | 96.500  | 96.500  | —       | 96 600  | 96.600  | 97.000  | 97.000 | —  |
| Paris: 3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> portuguez.....                       |  | 31,45    | 31,60   | 31,57   | 31,42   | 32      | 31,85   | 31,65   | 31,75   | 32,10   | 31,82   | —       | —      | —  |
| Acções Companhia Real....   |  | 144      | 105     | 104     | —       | 109     | 106     | 105,25  | 104     | 104     | 106     | —       | —      | —  |
| » Madrid Caceres.....   |  | 34       | 34      | 34      | —       | 34      | —       | —       | 34,75   | 35      | 35      | —       | —      | —  |
| » Norte de Hespanha..   |  | 209      | 208     | 205     | 203     | 206     | 208     | 205     | 206     | 208     | —       | —       | —      | —  |
| » Madrid Zaragoza....   |  | 341      | 342     | 335     | 333     | 339     | 339     | 335     | 336     | 336     | —       | —       | —      | —  |
| » Andaluzes.....  |  | 202      | —       | 199     | 196     | —       | —       | 195     | 198     | 198     | —       | —       | —      | —  |
| Obrig. Comp. <sup>a</sup> Real 1. <sup>o</sup> grau                       |  | 362      | 362     | 364     | 364     | 365 50  | 365     | 366     | 365     | 364     | 365     | —       | —      | —  |
| » » 2. <sup>o</sup> grau  |  | 159      | 158     | 157,25  | 157     | 158.50  | 158     | 158     | 158     | 158     | 157     | —       | —      | —  |
| » C. <sup>a</sup> Beira Alta.....   |  | 99,50    | 100     | 100     | 101     | 103     | —       | 107     | 105,25  | 107     | —       | —       | —      | —  |
| » Madrid Caceres.....   |  | 108      | 111     | 112     | 111     | 111     | —       | 112     | 114,50  | 115     | 122,50  | —       | —      | —  |
| » N. Hesp. (1. <sup>a</sup> hyp.)...                                      |  | 338      | 339,50  | 338,50  | 338     | 339     | 341     | 339,25  | 341,50  | 341     | —       | —       | —      | —  |
| Londres: 3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> portuguez.....                     |  | 62,25    | 62,25   | 62,25   | 62,37   | 62,25   | 62,62   | 62,25   | 62,62   | —       | 63      | —       | —      | —  |
| Obrig. Atravez Africa.....  |  | 57,25    | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | 57,25   | —       | —      | —  |
| Amsterdam: Atravez Africa...  |  | 83,43    | 83,43   | 83,43   | 83,43   | 83,43   | 83,43   | 83,43   | 83      | 83      | 83      | —       | —      | —  |
| Bruxellas: Atravez Africa....   |  | 83       | 83      | 83      | 83      | 83      | 83      | 83      | 83      | 83      | 83      | —       | —      | —  |

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas                            | Periodo de exploração | 1902     |               |         | 1901     |               |         | Totaes desde 1 de janeiro |                | Diferença a favor de |      |
|-----------------------------------|-----------------------|----------|---------------|---------|----------|---------------|---------|---------------------------|----------------|----------------------|------|
|                                   |                       | Kil.     | Totaes        | Kilom.  | Kil.     | Totaes        | Kilom.  | 1902                      | 1901           | 1902                 | 1901 |
| COMPANHIA REIL                    | de a                  |          | Reis          | Reis    |          | Reis          | Reis    | Reis                      | Reis           | Reis                 | Reis |
|                                   | 3 9 Dez               | 693      | 72.116 000    | 104 063 | 693      | 69.841.365    | 100.781 | 4.191.260 000             | 4.077 521.604  | 113.738.396          | -    |
|                                   | 10 16 "               | "        | 72.881.000    | 106 610 | "        | 69.841.865    | 100.781 | 4.265.141.000             | 4.147 363.469  | 117.777.531          | -    |
|                                   | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
|                                   | 3 9 Dez               | 380      | 12.850.000    | 33.815  | 380      | 11.160.135    | 29.368  | 573.523.000               | 572 073 396    | 1.449.604            | -    |
|                                   | 10 16 "               | "        | 12.414.000    | 32.668  | "        | 11.160.135    | 29.368  | 585.937.000               | 583.233 531    | 2.703.469            | -    |
|                                   | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
|                                   | - - -                 | 494      | -             | -       | 488      | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
|                                   | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
|                                   | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
| Sul e Sueste.....                 | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
| Minho e Douro.....                | 29 4 Nov              | 358      | 34 900.074    | 97.486  | 358      | 28.764 245    | 80.347  | 1.159.420.964             | 1.100.147.087  | 59.273.877           | -    |
|                                   | 5 11 "                | "        | 27.995.083    | 78.198  | "        | 25.830.295    | 72.151  | 1.187.416.047             | 1.125.977.382  | 61.438.665           | -    |
|                                   | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
|                                   | - - -                 | 253      | -             | -       | 253      | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
| Beira Alta.....                   | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
| Nacional—Mirandella e Vizeu.....  | 17 23 Set             | 105      | 2.988 343     | 28 460  | 105      | 2.635.605     | 25.101  | 66 561.119                | 62.070.547     | 4.490.572            | -    |
|                                   | 24 30 "               | "        | 2.544.629     | 24.234  | "        | 2.275.389     | 21.670  | 69.105.748                | 64.345.936     | 4.759.812            | -    |
|                                   | 1 7 Out               | "        | 1.880.983     | 17.914  | "        | 2.083.943     | 19.847  | 70.986.731                | 66.429.879     | 4.556.852            | -    |
|                                   | 12 18 Nov             | 34       | 1.503.315     | 44.215  | 34       | 1.485.430     | 43.689  | 86.943.598                | 84.276.174     | 2.667.424            | -    |
| Guimarães.....                    | 19 25 "               | "        | 1.575.075     | 46.325  | "        | 1.701.705     | 50.050  | 88.518.673                | 85.977.879     | 2.540.794            | -    |
|                                   | 26 2 Dez              | "        | 1.471.136     | 43.268  | "        | 1.576.025     | 46.353  | 89.989.809                | 87.553.904     | 2.435.905            | -    |
| Porto á P. e Famalicão            | 1 30 Nov              | 64       | 9.035.706     | 141.182 | 64       | 9.601.334     | 150.020 | 243.556.092               | 226.871.927    | 16.684.165           | -    |
|                                   | 18 24 Nov             | 3656 Ps. | 2.605.302 Ps. | 712     | 3656 Ps. | 2.439.646 Ps. | 667     | Ps. 100 126.685           | Ps. 95 801.214 | Ps. 4 325.471        | -    |
| Norte de Hespanha ..              | 25 1 Dez              | "        | 2.607.680     | 713     | "        | 2.392.422     | 654     | 102.734.365               | 98.193.636     | 4.540.729            | -    |
|                                   | 2 8 "                 | "        | 2.566.141     | 701     | "        | 2.349.005     | 642     | 105.300.507               | 100.542.641    | 4.757.866            | -    |
| Madrid — Zaragoza — Alicante..... | 3 9 Nov               | 3650     | 1.953.753     | 535     | 3650     | 1.920.400     | 526     | 95.372.474                | 88.771.702     | 6.600.772            | -    |
|                                   | 10 16 "               | "        | 1.920.254     | 526     | "        | 1.962.741     | 537     | 97.292.728                | 90.734.443     | 6.558.285            | -    |
| Andaluzes.....                    | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |
|                                   | 12 18 Nov             | 1067     | 374.105       | 350     | 1067     | 327.408       | 306     | 19.482.979                | 17.335.658     | 2 147.321            | -    |
|                                   | 19 25 "               | "        | 393.488       | 368     | "        | 350.745       | 328     | 19.876.467                | 17.686.403     | 2.190.064            | -    |
|                                   | 26 2 Dez              | "        | 467.531       | 438     | "        | 446.818       | 418     | 20.343.999                | 18.133.222     | 2.210.777            | -    |
| Madrid—Caceres....                | 26 2 "                | 429      | 91.132        | 212     | 429      | 91.730        | 213     | 4.240.293                 | 4.016.740      | 223.553              | -    |
|                                   | 3 9 "                 | "        | 99.873        | 232     | "        | 99.813        | 232     | 4.340.167                 | 4.116.554      | 223.613              | -    |
|                                   | 10 16 "               | "        | 108.904       | 253     | "        | 93.390        | 217     | 4.449.071                 | 4.209.943      | 239.128              | -    |
|                                   | 3 9 "                 | 180      | 35.603        | 197     | 180      | 37.658        | 209     | 1.997.803                 | 1.700.964      | 296.839              | -    |
| Zafra aHuelva.....                | - - -                 | -        | -             | -       | -        | -             | -       | -                         | -              | -                    | -    |



## De Pias a Moura

Já aqui descrevemos este troço de linha ferrea cuja inauguração se projectava, então, para 27 de dezembro, data em que effectivamente se realizou.

Não a celebraram festas estrondosas, nem eram proprias do facto, tratando-se do prolongamento d'uma linha na extensão apenas de kilometros, mas se a sumptuosidade seria classificação exagerada d'aquelles festejos, é justo dizer-se que, tratando-se d'uma villa de relativamente modestos recursos, elles foram pelo menos brilhantes e impressionadores pelo caracteristico que teve a recepção aos poucos convidados, como sincera e affectuosa.

De Lisboa foram em comboio especial, que partiu do Barreiro ás 8,25 da manhã, o sr. conselheiro Justino Teixeira, todos os engenheiros e conductores que intervieram na construcção ou nos estudos, os srs. Torre do Valle e Honorato de Sousa, chefes do Trafego e do movimento, doutor Agostinho Lucio, medico do caminho de ferro, Ravasco, deputado, tres representantes da imprensa, sendo dois do «Diario de Noticias», e o director da nossa Gazeta, e outras, poucas, pessoas que haviam sido convidadas para assistir aquelle acto pela commissão mourense que veio a Lisboa.

O sr. ministro das Obras Publicas não foi, por se achar incommodado, fazendo-se representar pelo sr. Justino Teixeira.

Cerca das 2 horas chegava-se a Pias, onde começa a nova linha e a curiosidade dos convidados aguçava-se para a ver.

A construcção não se pôde dizer acabada, por faltar ainda em grande percurso a balastragem e em certos pontos a rectificação dos carris, trabalho a que se irá procedendo no intervallo dos comboios, entre as 6 da manhã e as 4 1/2 da tarde, e ficará concluido em breves dias.

A linha não offerece panoramas notaveis, atravessando longos campos de olival, pertencentes ao sr. José Maria dos Santos que offereceu gratuitamente os terrenos necessarios para ella, e só proximo de Moura, a meio da curva com que se entra na villa, se descobre esta.

A chegada foi entusiastica. Milhares de foguetes, aclamações do povo, tres musicas, dois bellos discursos, um do sr. visconde de Altas Moras, outro do sr. deputado Fialho Gomes, palmas, bravos, e sobretudo uma sincera alegria em todos os rostos de milhares de populares que se apinhavam na estação, nos arredores e nas ruas.

Organizou-se então um cortejo que percorreu toda a villa, levando na frente os engenheiros e a commissão dos festejos, depois a imprensa e outras pessoas, e por ultimo o povo e as musicas. As ruas do transito estavam todas enfeitadas e nas janellas havia luxuosas colchas de seda.

Moura é, ao que vimos, uma bonita villa com espacosas e acedadas ruas e praças, bons edificios, muita e bella agua, um jardim publico, algumas ruinas e recordações historicas, um bom hospital, vazio, o que demonstra a sanidade da povoação, um grande estabelecimento das afamadas aguas lithinadas e annexo um grande hotel, vasto e confortavel como em varias cidades da nossa provincia se encontram.

Ahi foi offerecido, pela commissão de commerciantes que se organizára para os festejos, um lauto banquete que terminou por entusiasticos brindes, e ainda terminada essa refeição, fomos convidados pelo sr. visconde

de Altas Moras a visitar a sua casa onde fomos recebidos pela sua sympathica prole de 10 filhos que a todos encantaram com a sua franca amabilidade.

Esta luxuosa vivenda encerra preciosidades artisticas historicas e prehistoricas de grande valor, que nos foram mostradas pelo seu intelligente proprietario com uma modestia que em vão procurava occultar, os conhecimentos e fino gosto de quem ali tem reunido tão valiosos objectos.

A villa estava toda illuminada a balões. Depois, em marcha triumphal, foram conduzidos os convidados á estação, onde os esperava o comboio especial que os levou a Beja onde tomaram o correio, para Lisboa.

A impressão que esta festa nos deixou foi a mais agradavel.

Via-se que o povo comprehendia e apreciava o benefico alcance do grande melhoramento que desde esse dia ia influir poderosamente para os progressos d'aquella villa, e essa comprehensão já a manifestava a antiga camara municipal dando o notavel exemplo de concorrer com uma quantia importante para a construcção da linha.

Notou-se comtudo, que em contraposição a camara actual não apparecesse nas festas e até, por assim dizer, faltasse ás leis da attenção que a obrigavam a, de bom ou mau grado, fazer as honras da casa. Isto prova o pernicioso influxo que a politica partidaria exerce nas povoações pequenas, e mais em evidencia poz aquelles que, como a commissão dos festejos, o sr. Fialho Gomes e outros, por completo abstrahiram das suas ideias politicas, para só cuidarem dos interesses da villa e fazerem justiça a quem para elles concorreu.

Honra lhes seja.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Novas linhas.**—Os srs. Eugenio Cesar Garcia, Joaquim de Sousa Mesquita e Machado da Cruz requereram a concessão de mais duas vias ferreas, sendo uma assente sobre a estrada e servida por tracção electrica entre Mafra e a Ericeira, e outra, parte em estrada e parte em leito proprio, entre Coruche e Aviz.

Esta linha saindo de Coruche utiliza a via ordinaria até Couço e o Monte do Engal onde passa a leito proprio, indo por Móra e Cabeção até Aviz, com a extensão de 64 kilometros.

Os estudos estão já feitos em grande parte e pelo que se refere aos elementos do trafego contam os requerentes com um transporte de passageiros e uma tonelagem de mercadorias bastante elevados para fortificar a construcção e garantir a exploração.

E está-se a ver como esta linha será de importancia, ligando na sua origem com a já em construcção, de Santa Anna a Vendas Novas a onde trará todos os productos do feracissimo concelho d'Aviz e entroncando, de futuro, pelo outro extremo, com a que faz parte da rede ao sul do Tejo, entre Ponte de Sôr e Evora, servindo assim de ligação entre duas linhas importantes.

As communicacões d'Aviz com o restante do paiz que hoje se fazem com difficuldade por Ponte de Sôr, ficarão facilitadas enormemente pela linha requerida e a de Vendas Novas em construcção.

—Tambem os srs. engenheiros Nepomuceno Lacerda e Cecilio da Costa requereram uma linha entre Extremoz e Portalegre.



**Linhas africanas.**— Os jornaes estrangeiros voltam a falar na possibilidade immediata da construcção do caminho de ferro de Quelimane a Chilomo, a ligar com o caminho de ferro do Zambeze ao Nyassa e d'aqui ao Tanganika. Para este fim constituir-se-ha uma companhia portugueza com o capital de 500.000 libras, das quaes 75.000 attribuidas á Companhia da Zambesia. Faz-se depender d'esta constituição o começo dos trabalhos na parte ingleza, para o que estão concluidos os estudos e realizado o capital necessario. Em Lisboa, até este momento, nenhuma indicação ha acerca d'esta ordem de idéas. E' certo que, ha tempos, se falou na realização de qualquer accôrdo tendente a facilitar esta solução, mas pouco se adeantou. Parece no entretanto certo que em Londres se tem tratado do assumpto.

**Algarve.**— Tendo o governo recebido duas representações sobre a mudança do local da estação de Olhão, do caminho de ferro do Algarve, enviou uma e outra á direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste para que informe. Representam a favor da mudança a camara municipal, a mesa do Compromisso Maritimo e um grupo de individuos d'aquella villa. Representa contra um grupo importante de proprietarios e negociantes, pedindo que a estação seja construida entre as estradas municipaes n.ºs 53 e 9.

**Arganil.**— O conselho fiscal do caminho de ferro de Arganil, acompanhado pelo deputado sr. Oliveira Mattos, procurou o sr. José Luciano de Castro para solicitar o seu apoio no sentido de se obter uma breve deliberação do Governo sobre os projectos que tem sido discutidos para a conclusão d'aquelle caminho de ferro. O chefe do partido progressista prometeu interessar-se por essa justa pretensão.

**Ponte sobre o Mondego.**— Espera-se que estejam concluidos dentro de um anno os trabalhos de lançamento da ponte sobre o braço sul do Mondego. Esta ponte será de ferro e não de madeira, como fôra primeiramente projectada. Brevemente começa a fazer-se o aterro e terraplenagem na Murraceira, afim de se estabelecer a ligação entre as duas pontes. Depois se continuará a Avenida Saraiva de Carvalho, a prolongar até a ponte.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Em circular do governo dirigida aos engenheiros chefes das diversas secções ferro-viarias recommendou-se muito expressamente que seja dado seguimento prompto a todas as reclamações exaradas nos respectivos livros das estações, facultados ao publico.

Proseguem com actividade os estudos para o caminho de ferro de Jerez a Villamartin e Setenil. Este caminho de ferro atravessará um tunnel de mais de 2 kilometros inteiramente recto, em Angostura de Bornos.

Foi pedida a concessão de um caminho de ferro de via reduzida entre Barcelona e Perthús, por Palamós, com faculdade de estabelecer ramaes de San Adrián del Besós a ligar com a linha de Martorell a Igualada e com o caminho de ferro de Manresa a Berga; e de Lloret de Mar a ligar com o caminho de ferro de Olot a Gerona e de Villamallá a Rosas e Olot.

Foi inaugurada a nova estação da Companhia do Norte em Medina del Campo.

A superficie que occupa a explanada da magnifica construcção com todas as suas dependencias, é de 19 hectares.

Consta que uma empresa franceza trata de adquirir a exploração do caminho de ferro de Olot a Gerona, tendo já enviado en-

genheiros a examinar a construcção da linha e a informar das condições de riqueza que offerece aquella região.

Estará brevemente concluida a perfuração do tunnel que dará passagem para a nova estação de Bilbao, d'onde partam os comboios para Las Arenas, Algorta e Plencia. Ahi se está procedendo tambem ao assentamento de uma dupla via.

Alguns senadores e deputados tomam a peito obter a mais rapida resolução governamental sobre o projecto de uma linha ferrea entre Malaga, Ahurin el Grande e Goin, passando por Churriana e Alhaurinejo.

Está sendo organizada uma companhia que se propõe realizar a compra e exploração das linhas que actualmente são mantidas pelas companhias de Tranvias de Barcelona, Tranvias de Barcelona a Sans, Sociedade Geral de Tranvias, Caminho de ferro de Sarriá, Tranvia de San Andrés, Horta e Badalona, e ainda o Caminho de ferro Catalão, como base de operações para explorar outras linhas da região.

A' frente do grupo que mette hombros a tão importante empresa figuram o Banco de Barcelona, o Credito Agricola Catalão Geral de Credito, o Credito mercantil e outras entidades de credito.

Estão quasi concluidas as obras do prolongamento até Puertollano do caminho de ferro de via reduzida de Valdepeñas á Calçada de Calatrava. Esta linha tem agora 91 kilometros, e vae dar um importante desenvolvimento á região que atravessa.

### França

O Conselho Geral do Sena acaba de tomar uma decisão muito energica, declarando que jamais consentirá a installação do trolley em Paris.

Poucos dias antes, o Ministro das Obras Publicas fizera saber, no Parlamento, que não seriam prolongadas as concessões ás Companhias de tramways de Paris.

Agora só fica para resolver a questão do augmento de tarifas para salvação das infelizes empresas.

## Avisos de serviço

### Estação de Villarrubia—Linha de Cordova a Sevilla

Acaba de ser aberta a todo o serviço de grande e pequena velocidade, uma nova estação denominada Villarrubia, situada entre as estações de Cordova e Almodovar del Rio, ao kilometro 13 da linha de Cordova a Sevilla, pertencente á Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante.

Ficam ampliadas a esta nova estação, as combinações existentes entre aquella linha e as d'esta Companhia, para os transportes de:

Generos frescos, plantas, etc. — § 1.º da tarifa especial E. P. N.º 1 de g. v.

Azeite — Tarifa especial E. P. N.º 2 de p. v.

Taras vazias — Tarifa especial E. P. N.º 4 de p. v.

Sal — Tarifa especial E. P. N.º 10 de p. v.

Palha prensada — a que é applicavel o que dispõe o Aviso ao Publico d'esta Companhia B 886 de 2 de setembro de 1898.

Os transportes para esta nova estação seguem a via Badajoz-Merida.

A distancia de applicação entre Villarrubia e a fronteira de Badajoz é de 353 kilometros.

Lisboa, 27 de dezembro de 1902.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Leilão

Em 12 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 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 12 de novembro de 1902, bem como de 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 á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 10 de janeiro de 1903, inclusive, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 26 de dezembro de 1902.

N.º 68.374. Do Porto-Campanhã a Lisboa-Mar, 1 cesto de calçado, pesando 22 kilos, consignado a Costa & C.ª

N.º 36.957. De Valença a Lisboa (P) 1 cesto com aguas mineiras, pesando 50 kilos, consignado a Eduardo Franco.

N.º 60.365. De Santarem a Lisboa (P) 1 casco de vinho, pesando 870 kilos, consignado a Francisco Souto Miguens.

N.º 32.374. De Rio Tinto a Monte Real, 2 cestos com licores, pesando 84 kilos, consignado a Leite & Nogueira.

N.º 32.514. De Rio Tinto a Monte Real, 1 barril de vinho, pesando 64 kilos, consignado a Leite & Nogueira.

N.º 12.406. De Soure a Barca d'Amieira, 2 mós moinhos, pesando 820 kilos, consignado a Antonio Pires do Rio.

N.º 12.125. Do Bombarral a Lisboa (P) 3 grades com pertences de caldeira de cobre, pesando 414 kilos, consignado a Henrique Irmão.

N.º 72.571. Do Porto-Campanhã a Lisboa (P) 3 grades de madeira em obra, pesando 266 kilos, consignado a Elysio Santos.

N.º 46.267. De Guimarães a Lisboa (P) 4 volumes diferentes, pesando 140 kilos, consignado a Miguel Pereira.

N.º 3.310. De Estoril a Caes Sodré, 1 barril de oleo, pesando 187 kilos, consignado a A. Riviere.

N.º 44.443. Da Regoa a Lisboa (P) 1 cesto com aguas de Vidago, pesando 86 kilos, consignado á Empresa das Aguas de Vidago.

N.º 36.624. De Lisboa (R) a Porto-Campanhã, 1 mala de roupa, pesando 34 kilos, consignado a Emilio Castellar.

N.º 35.453. De Santarem a Barca d'Amieira, 1 pedra de cantaria, pesando 189 kilos, consignado a Joaquim Gomes Pedreiro.

N.º 19.511. Da Marinha Grande a Alhandra, 4 volumes mala, caixa e diferentes artigos de madeira, e de ferro, pesando 120 kilos, consignado a José Pereira.

De Vermoil, uma porção de toros e taboas, pesando 6.550 k.ª

#### Fornecimento de sobrescriptos

No dia 5 de janeiro p. f. 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 597.000 sobrescriptos timbrados.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 da manhã ás 4 da tarde. O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa 26 de dezembro de 1902.

#### Fornecimento de chapas d'aço macio

No dia 19 do proximo mez de janeiro 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 206 chapas d'aço macio.

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

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

Lisboa 13 de dezembro de 1902.

#### Fornecimento de madeiras diversas

No dia 12 do proximo mez de janeiro 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 4.430 pranchas de casquinha e 20 metros cubicos de pitchpine em vigas.

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

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

#### Fornecimento de petroleo

No dia 12 do proximo mez de janeiro 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 72.000 kilogrammas de petroleo.

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

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

#### Fornecimento de ferros diversos

No dia 19 de janeiro 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 5.619 barras de ferros diversos.

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

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

#### Caminhos de ferro do Estado

##### Direcção do Sul e Sueste

#### Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

##### Lanço de Faro a Olhão

Faz-se publico que no dia 10 de janeiro de 1903, pelas doze horas da manhã, na secretaria da secção de estudos e construcção do referido prolongamento, em Faro, perante a comissão presidida pelo engenheiro chefe da mesma secção, terá logar a arrematação para a execução das empreitadas n.ºs 16, 17 e 18, sendo as bases de licitação respectivamente 1:385,000 réis, réis 1:680,000 e 1:680,000 réis; sendo a n.º 16 de empedramento de taludes de aterro, e as 17 e 18 de pedra britada para balastro. O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 34,0625 réis para o n.º 16 e 42,000 réis para cada uma das restantes.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acêrca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as nove horas da manhã ás tres horas da tarde na secretaria da referide secção em Faro.

Faro, 9 de dezembro de 1902.

##### Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

#### Fornecimento de uma ponte

Em virtude do determinado em despacho ministerial de 19 do mez corrente, se annuncia que, á uma hora da tarde do dia 20 de fevereiro de 1903, se deve verificar na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, perante uma comissão para esse fim opportunamente nomeada, o concurso publico para a adjudicação dos trabalhos de fornecimento e montagem de uma ponte sobre o rio Lucalla no caminho de ferro de Malange, nos termos do programma, que nesta data é publicado no *Diario do Governo*.

O deposito provisorio para ser admittido ao concurso é de 750,000 réis.

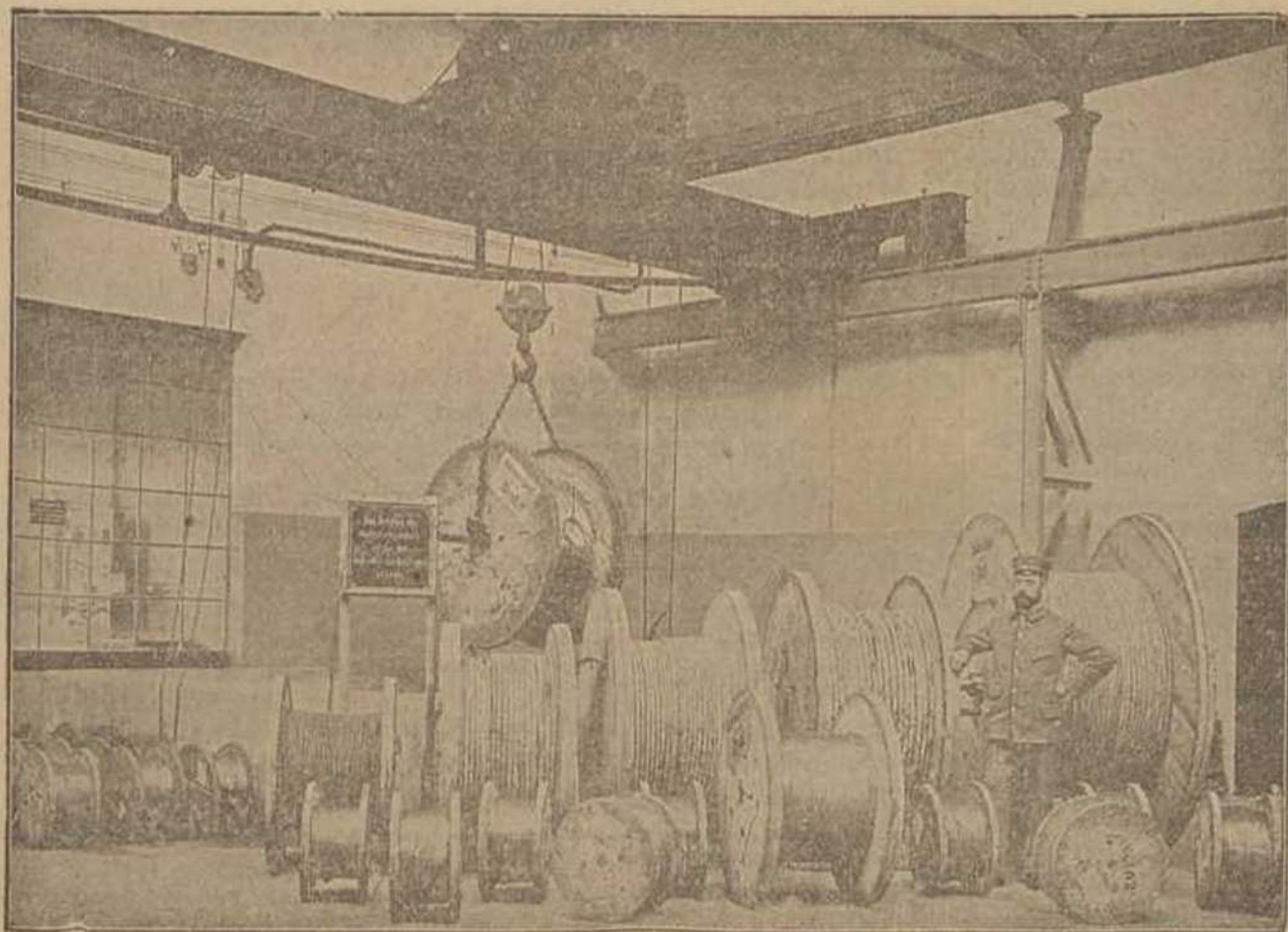
O caderno de encargos e desenhos que servirão de base aos concorrentes no que respeita ao local da obra, do rio e mais esclar ecimentos para a elaboração do projecto, que terão de submeter á approvação do Governo, estarão patentes em todos os dias uteis das onze horas da manhã até as quatro da tarde na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos.

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, em 19 de dezembro de 1902.



# Fabrica de cabos electricos Rheydt

## COMPANHIA POR ACÇÕES



Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

Fabrica especial de arame

### ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  CONTRACTOS FIRMES  
**RHEYDT (Prussia rhenana)**

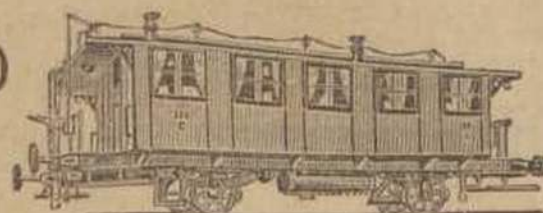
Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12 — MADRID

## WEGMANN & C.<sup>a</sup>



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

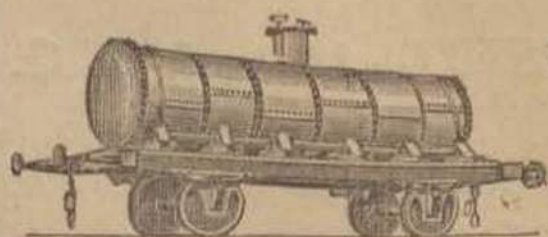


Vagons para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melao, alcool, etc.

Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle de Campoamor, 12 — MADRID





# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

**CINTRA** *Hotel Nunes.* — Explendidos 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 cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

**LISBOA** *Braganza-Hotel.* — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

**LISBOA** *C. Mahony & Amaral.* — Commissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

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

**MADRID** *Cesar Fereal.* — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

**MONT' ESTORIL** *Grand Hotel d'Italie.* — De 1.<sup>a</sup> ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

**PARIS** *Ad. Seghers.* — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

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

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** *Justo M. Estellez.* — Agente internacional de alfandegas e transportes.

## RUY DA TRINDADE

INGÉNIEUR-CONSEIL — U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negocios technicos e industriaes na Belgica ou no estrangeiro

CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO — 44, Rue d'Arenberg, BRUXELLES





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 5 de janeiro sahirá o paquete **Danube** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres**

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

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de janeiro de 1903

| COMPANHIA REAL             |          |          |          | LISBOA QUELUZ LISBOA  |          |                                 |          | Lisboa Badajoz Lisboa |          |   |         | PAMP. MANGUALDE PAMP. |         |         |          |
|----------------------------|----------|----------|----------|-----------------------|----------|---------------------------------|----------|-----------------------|----------|---|---------|-----------------------|---------|---------|----------|
| C. Sodré                   |          | Algós    |          | C. Sodré              |          | Partida                         |          | Partida               |          | Partida                                   |         | Partida               |         | Partida |          |
| Partida                    | Chegada  | Partida  | Chegada  | Partida               | Chegada  | Partida                         | Chegada  | Partida               | Chegada  | Partida                                   | Chegada | Partida               | Chegada | Partida | Chegada  |
| 5-30 m.                    | 5-45 m.  | 5-30 m.  | 5-45 m.  | 5-30 m.               | 5-45 m.  | 9-40 m.                         | 10-11 m. | 10-30 m.              | 11-0 m.  | 8-50 m.                                   | 8-20 n. | 5-25 m.               | 3-35 t. | 5-15 m. | 8-40 m.  |
| 5-50 m.                    | 6-5 m.   | 6-22 m.  | 6-38 m.  | 6-22 m.               | 6-38 m.  | 11-40 m.                        | 12-11 t. | 12-30 t.              | 12-59 t. | 11-0 m.                                   | 6-37 m. | 6-50 t.               | 5-8 m.  | 8-15 m. | 10-46 m. |
| 6-15 m.                    | 6-33 m.  | 6-47 m.  | 7-3 m.   | 6-47 m.               | 7-3 m.   | 1-40 t.                         | 2-11 t.  | 2-30 t.               | 3-0 t.   | 9-30 n.                                   | —       | —                     | —       | 1-20 t. | 3-37 t.  |
| 6-35 m.                    | 6-50 m.  | 7-5 m.   | 7-24 m.  | 7-5 m.                | 7-24 m.  | 3-35 t.                         | 4-5 t.   | 4-30 t.               | 5-3 t.   | —   | —       | —                     | —       | 7-0 t.  | 10-35 n. |
| 7-0 m.                     | 7-15 m.  | 7-32 m.  | 7-48 m.  | 7-32 m.               | 7-48 m.  | 7-40 t.                         | 8-11 n.  | 8-30 n.               | 9-0 n.   | —   | —       | —                     | —       | —       | —        |
| 7-20 m.                    | 7-35 m.  | 7-52 m.  | 8-8 m.   | 7-52 m.               | 8-8 m.   | 9-37 n.                         | 1-8 n.   | 10-30 n.              | 11-10 n. | Lisboa Cintra Lisboa                      |         |                       |         |         |          |
| 7-45 m.                    | 8-3 m.   | 8-17 m.  | 8-33 m.  | 8-17 m.               | 8-33 m.  | 6-25 m.                         | 7-29 m.  | 5-10 m.               | 6-10 m.  | Lisboa V. Alcant. Lisboa                  |         |                       |         |         |          |
| 8-5 m.                     | 8-20 m.  | 8-35 m.  | 8-45 m.  | 8-35 m.               | 8-45 m.  | 7-20 m.                         | 8-27 m.  | 6-52 m.               | 7-50 m.  | Mangualde Guarda Mangualde                |         |                       |         |         |          |
| 8-30 m.                    | 8-45 m.  | 9-2 m.   | 9-18 m.  | 9-2 m.                | 9-18 m.  | 9-5 m.                          | 10-10 m. | 7-45 m.               | 8-44 m.  | n 8-55 m.   11-50 m.   n 4-15 t.   7-5 t. |         |                       |         |         |          |
| 8-50 m.                    | 9-5 m.   | 9-23 m.  | 9-38 m.  | 9-23 m.               | 9-38 m.  | 10-40 m.                        | 11-46 m. | 9-2 m.                | 9-55 m.  | MINHO E DOURO                             |         |                       |         |         |          |
| 9-15 m.                    | 9-33 m.  | 9-47 m.  | 10-3 m.  | 9-47 m.               | 10-3 m.  | 12-40 t.                        | 1-46 t.  | 11-0 m.               | 11-59 m. | PORTO FAMALICÃO PORTO                     |         |                       |         |         |          |
| 9-35 m.                    | 9-50 m.  | 10-5 m.  | 10-24 m. | 10-5 m.               | 10-24 m. | 2-40 t.                         | 3-46 t.  | 1-0 t.                | 1-59 t.  | f 10-0 m.   11-25 m.   5-0 m.   6-26 m.   |         |                       |         |         |          |
| 10-0 m.                    | 10-15 m. | 10-32 m. | 10-48 m. | 10-32 m.              | 10-48 m. | 4-40 t.                         | 5-42 t.  | 3-0 t.                | 4-0 t.   | c 4-47 t.   6-10 t.   2-0 t.   3-23 t.    |         |                       |         |         |          |
| 10-20 m.                   | 10-35 m. | 10-52 m. | 11-8 m.  | 10-52 m.              | 11-8 m.  | 5-40 t.                         | 6-46 t.  | 5-0 t.                | 6-3 t.   | 9-22 n.   11-1 n.   7-22 t.   8-49 t.     |         |                       |         |         |          |
| 10-45 m.                   | 11-3 m.  | 11-17 m. | 11-33 m. | 11-17 m.              | 11-33 m. | 6-30 t.                         | 7-40 t.  | 6-0 t.                | 7-0 t.   | Porto Braga Porto                         |         |                       |         |         |          |
| 11-5 m.                    | 11-20 m. | 11-35 m. | 11-54 m. | 11-35 m.              | 11-54 m. | 8-40 n.                         | 9-46 n.  | 7-0 t.                | 8-0 n.   | 5-55 m.   9-32 m.   5-25 m.   8-28 m.     |         |                       |         |         |          |
| 11-30 m.                   | 11-45 m. | 12-2 t.  | 12-18 t. | 12-2 t.               | 12-18 t. | 10-35 n.                        | 11-40 n. | 9-0 n.                | 10-0 n.  | 8-15 m.   11-8 m.   7-33 m.   9-27 m.     |         |                       |         |         |          |
| 11-50 m.                   | 12-5 t.  | 12-22 t. | 12-38 t. | 12-22 t.              | 12-38 t. | 12-20 n.                        | 1-22 n.  | 11-0 n.               | 12-0 n.  | 11-20 m.   1-51 t.   12-19 t.   2-47 t.   |         |                       |         |         |          |
| 12-15 t.                   | 12-33 t. | 12-47 t. | 1-3 t.   | 12-33 t.              | 1-3 t.   | Lisboa S. de em Lisboa          |          |                       |          | f 4-20 t.   6-12 t.   4-28 t.   7-5 t.    |         |                       |         |         |          |
| 12-35 t.                   | 12-50 t. | 1-5 t.   | 1-21 t.  | 12-50 t.              | 1-21 t.  | 7-10 m.                         | 7-54 m.  | 6-4 m.                | 6-48 m.  | 5-45 t.   8-35 n.   7-5 t.   10-40 n.     |         |                       |         |         |          |
| 1-0 t.                     | 1-15 t.  | 1-32 t.  | 1-48 t.  | 1-15 t.               | 1-32 t.  | 9-0 m.                          | 9-44 m.  | 7-44 m.               | 8-29 m.  | NINE BRAGA NINE                           |         |                       |         |         |          |
| 1-20 t.                    | 1-35 t.  | 1-52 t.  | 2-8 t.   | 1-35 t.               | 1-52 t.  | 10-20 m.                        | 11-4 m.  | 8-30 m.               | 9-14 m.  | 6-30 m.   7-5 m.   9-48 m.   10-21 m.     |         |                       |         |         |          |
| 1-45 t.                    | 2-3 t.   | 2-17 t.  | 2-33 t.  | 2-3 t.                | 2-17 t.  | 11-20 m.                        | 12-4 t.  | 10-10 m.              | 10-54 m. | 5-18 t.   5-47 t.   —   —                 |         |                       |         |         |          |
| 2-5 t.                     | 2-20 t.  | 2-35 t.  | 2-51 t.  | 2-20 t.               | 2-35 t.  | 12-20 t.                        | 1-4 t.   | 11-25 m.              | 12-9 t.  | Porto Vianna Porto                        |         |                       |         |         |          |
| 2-30 t.                    | 2-45 t.  | 3-2 t.   | 3-18 t.  | 2-45 t.               | 3-2 t.   | 1-30 t.                         | 2-14 t.  | 12-30 t.              | 1-17 t.  | 5-55 m.   11-30 m.   5-45 t.   10-40 n.   |         |                       |         |         |          |
| 2-50 t.                    | 3-5 t.   | 3-22 t.  | 3-38 t.  | 3-5 t.                | 3-22 t.  | 2-0 t.                          | 2-44 t.  | 1-49 t.               | 2-34 t.  | Porto Valença Porto                       |         |                       |         |         |          |
| 3-15 t.                    | 3-33 t.  | 3-47 t.  | 4-3 t.   | 3-33 t.               | 3-47 t.  | 3-10 t.                         | 3-54 t.  | 2-40 t.               | 3-10 t.  | 8-15 m.   1-55 t.   2-30 n.   8-28 m.     |         |                       |         |         |          |
| 3-35 t.                    | 3-50 t.  | 4-5 t.   | 4-24 t.  | 3-50 t.               | 4-5 t.   | 4-50 t.                         | 5-34 t.  | 4-44 t.               | 5-29 t.  | 11-20 m.   3-53 t.   9-56 m.   2-47 t.    |         |                       |         |         |          |
| 4-0 t.                     | 4-15 t.  | 4-32 t.  | 4-48 t.  | 4-15 t.               | 4-32 t.  | 5-50 t.                         | 6-34 t.  | 6-0 t.                | 6-44 t.  | 5-45 t.   11-28 n.   1-38 t.   7-5 .      |         |                       |         |         |          |
| 4-20 t.                    | 4-35 t.  | 4-52 t.  | 5-8 t.   | 4-35 t.               | 4-52 t.  | 7-0 t.                          | 7-44 t.  | 6-45 t.               | 7-29 t.  | Vianna Valença Vianna                     |         |                       |         |         |          |
| 4-45 t.                    | 5-3 t.   | 5-17 t.  | 5-33 t.  | 5-3 t.                | 5-17 t.  | 8-0 n.                          | 8-44 n.  | 7-55 t.               | 8-39 n.  | 8-0 m.   9-55 m.   6-30 t.   8-35 n.      |         |                       |         |         |          |
| 5-5 t.                     | 5-20 t.  | 5-35 t.  | 5-51 t.  | 5-20 t.               | 5-35 t.  | 9-45 n.                         | 10-29 n. | 8-24 n.               | 9-8 n.   | Porto Penafiel Porto                      |         |                       |         |         |          |
| 5-30 t.                    | 5-45 t.  | 6-2 t.   | 6-18 t.  | 5-45 t.               | 6-2 t.   | 10-55 n.                        | 11-39 n. | 9-25 n.               | 10-10 n. | 10-57 m.   12-41 t.   5-9 m.   6-52 m.    |         |                       |         |         |          |
| 5-50 .                     | 6-5 t.   | 6-22 t.  | 6-38 t.  | 6-5 t.                | 6-22 t.  | 12-17 n.                        | 1-1 n.   | 11-5 n.               | 11-49 n. | 9-22 n.   11-9 n.   7-3 t.   8-49 n.      |         |                       |         |         |          |
| 6-15 t.                    | 6-33 t.  | 6-47 t.  | 7-3 t.   | 6-33 t.               | 6-47 t.  | Lisboa Povoia Lisboa            |          |                       |          | PORTO REGOA PORTO                         |         |                       |         |         |          |
| 6-35 t.                    | 6-50 t.  | 7-5 t.   | 7-24 t.  | 6-50 t.               | 7-5 t.   | 6-35 m.                         | 7-38 m.  | 7-5 m.                | 7-59 m.  | 4-40 m.   11-11 m.   4-0 m.   8-45 m.     |         |                       |         |         |          |
| 7-0 t.                     | 7-15 t.  | 7-32 t.  | 7-48 t.  | 7-15 t.               | 7-32 t.  | 10-5 m.                         | 11-3 m.  | 7-59 m.               | 8-56 m.  | 2-0 t.   6-31 t.   8-26 m.   1-19 t.      |         |                       |         |         |          |
| 7-20 t.                    | 7-35 t.  | 7-52 t.  | 8-8 m.   | 7-35 t.               | 7-52 t.  | 3-10 t.                         | 4-8 t.   | 11-15 m.              | 12-13 t. | 6-0 t.   10-41 n.   4-0 t.   11-30 n.     |         |                       |         |         |          |
| 7-45 t.                    | 8-3 n.   | 8-17 n.  | 8-33 n.  | 8-3 n.                | 8-17 n.  | 10-55 n.                        | 11-53 n. | 4-30 t.               | 5-29 t.  | Porto Barca d'Aiva Porto                  |         |                       |         |         |          |
| 8-5 n.                     | 8-20 n.  | 8-35 n.  | 8-54 n.  | 8-20 n.               | 8-35 n.  | Lisboa V. Franca Lisboa         |          |                       |          | 7-20 m.   3-9 t.   11-7 m.   6-50 t.      |         |                       |         |         |          |
| 8-30 n.                    | 8-45 n.  | 9-2 n.   | 9-18 n.  | 8-45 n.               | 9-2 n.   | 5-50 t.                         | 7-14 t.  | 5-25 m.               | 6-48 m.  | Regoa Barca d'Aiva Regoa                  |         |                       |         |         |          |
| 8-50 n.                    | 9-5 n.   | 9-22 n.  | 9-38 n.  | 9-5 n.                | 9-22 n.  | 12-35 n.                        | 1-59 n.  | 7-45 t.               | 9-8 n.   | 6-0 m.   10-53 m.   4-0 t.   8-37 n.      |         |                       |         |         |          |
| 9-15 n.                    | 9-33 n.  | 9-47 n.  | 10-3 n.  | 9-33 n.               | 9-47 n.  | Lisboa b Santarém Lisboa b      |          |                       |          | GUIMARÃES                                 |         |                       |         |         |          |
| 9-35 n.                    | 9-50 n.  | 10-5 n.  | 10-24 n. | 9-50 n.               | 10-5 n.  | 6-0 m.                          | 8-6 m.   | 11-40 m.              | 1-42 t.  | TROFA GUIMARÃES TROFA                     |         |                       |         |         |          |
| 10-0 n.                    | 10-15 n. | 10-32 n. | 10-48 n. | 10-15 n.              | 10-32 n. | 11-15 m.                        | 1-21 t.  | 7-55 t.               | 9-57 n.  | 7-48 m.   9-30 m.   5-15 m.   6-50 m.     |         |                       |         |         |          |
| 10-45 n.                   | 11-3 n.  | 10-52 n. | 11-8 n.  | 11-3 n.               | 10-52 n. | LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b |          |                       |          | 9-50 m.   11-21 m.   7-0 m.   9-0 m.      |         |                       |         |         |          |
| 11-30 n.                   | 11-45 n. | 11-35 n. | 11-54 n. | 11-45 n.              | 11-35 n. | 4-45 t.                         | 9-54 n.  | 4-0 m.                | 9-11 m.  | 1-53 t.   3-30 t.   10-51 m.   1-26 t.    |         |                       |         |         |          |
| 12-30 n.                   | 12-48 n. | 12-22 n. | 12-38 n. | 12-48 n.              | 12-22 n. | Lisboa Pamplhosa Lisboa         |          |                       |          | f 5-25 t.   6-50 t.   4-0 t.   5-35 t.    |         |                       |         |         |          |
| C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ |          |          |          | Lisboa a Porto Lisboa |          |                                 |          | Lisboa FARO LISBOA    |          |   |         | Lisboa SILVES LISBOA  |         |         |          |
| 8-5 m.                     | 8-34 m.  | 8-49 m.  | 9-18 m.  | 8-5 m.                | 8-34 m.  | 8-45 m.                         | 1-10 t.  | 6-33 t.               | 5-8 m.   | Lisboa TUNES LISBOA                       |         |                       |         |         |          |
| 12-30 n.                   | 1-3 n.   | —        | —        | 12-30 n.              | 1-3 n.   | —                               | —        | 4-7-50 t.             | 12-34 n. | 6-30 m.   7-20 m.   3-55 n.   4-35 m.     |         |                       |         |         |          |
| C. Sodré                   | Cascaes  | C. Sodré | —        | C. Sodré              | Cascaes  | C. Sodré                        | —        | —                     | —        | 6-15 t.   6-55 t.   7-50 m.   8-10 m.     |         |                       |         |         |          |
| 6-15 m.                    | 7-20 m.  | 6-18 m.  | 7-24 m.  | 6-15 m.               | 7-20 m.  | 6-15 m.                         | 7-20 m.  | 6-18 m.               | 7-24 m.  | HEIRA ALTA                                |         |                       |         |         |          |
| 7-45 m.                    | 8-50 m.  | 7-48 m.  | 8-45 m.  | 7-45 m.               | 8-50 m.  | 7-45 m.                         | 8-50 m.  | 7-48 m.               | 8-45 m.  | Figueira Pamp. Figueira                   |         |                       |         |         |          |
| 9-10 m.                    | 9-47 m.  | 8-25 m.  | 9-2 m.   | 9-10 m.               | 9-47 m.  | 9-10 m.                         | 9-47 m.  | 8-25 m.               | 9-2 m.   | 5-40 m.   7-20 m.   8-20 m.   10-5 m.     |         |                       |         |         |          |
| 9-15 m.                    | 10-20 m. | 9-18 m.  | 10-24 m. | 9-15 m.               | 10-20 m. | 9-15 m.                         | 10-20 m. | 9-18 m.               | 10-24 m. | 4-10 t.   6-0 t.   6-40 t.   8-20 n.      |         |                       |         |         |          |
| 10-40 m.                   | 11-17 m. | 10-55 m. | 10-32 m. | 10-40 m.              | 11-17 m. | 10-40 m.                        | 11-17 m. | 10-55 m.              | 10-32 m. | Pamp. V. Formoso Pamp.                    |         |                       |         |         |          |
| 12-15 t.                   | 1-20 t.  | 11-25 t. | 12-2 t.  | 12-15 t.              | 1-20 t.  | 12-15 t.                        | 1-20 t.  | 11-25 t.              | 12-2 t.  | 8-15 m.   3-9 t.   10-25 m.   5-35 t.     |         |                       |         |         |          |
| 1-40 t.                    | 2-17 t.  | 12-18 t. | 1-24 t.  | 1-40 t.               | 2-17 t.  | 1-40 t.                         | 2-17 t.  | 12-18 t.              | 1-24 t.  | 1-20 t.   6-53 t.   4-23 t.   7-40 t.     |         |                       |         |         |          |
| 1-45 t.                    | 2-50 t.  | 1-48 t.  | 2-54 t.  | 1-45 t.               | 2-50 t.  | 1-45 t.                         | 2-50 t.  | 1-48 t.               | 2-54 t.  | a) Directos ou rápidos.                   |         |                       |         |         |          |
| 3-10 t.                    | 3-47 t.  | 2-25 t.  | 3-2 t.   | 3-10 t.               | 3-47 t.  | 3-10 t.                         | 3-47 t.  | 2-25 t.               | 3-2 t.   | b) Lisboa Caes dos Soldados.              |         |                       |         |         |          |
| 3-15 t.                    | 4-20 t.  | 3-18 t.  | 4-24 t.  | 3-15 t.               | 4-20 t.  | 3-15 t.                         | 4-20 t.  | 3-18 t.               | 4-24 t.  | c) Porto Campanhã.                        |         |                       |         |         |          |
| 4-40 t.                    | 5-17 t.  | 4-35 t.  | 5-4 t.   | 4-40 t.               | 5-17 t.  | 4-40 t.                         | 5-17 t.  | 4-35 t.               | 5-4 t.   | d) Por Alfaiates.                         |         |                       |         |         |          |
| 4-45 t.                    | 5-50 t.  | 4-48 t.  | 5-54 t.  | 4-45 t.               | 5-50 t.  | 4-45 t.                         | 5-50 t.  | 4-48 t.               | 5-54 t.  | e) Pelo Norte.                            |         |                       |         |         |          |
| 6-10 t.                    | 6-47 t.  | 5-25 t.  | 6-2 t.   | 6-10 t.               | 6-47 t.  | 6-10 t.                         | 6-47 t.  | 5-25 t.               | 6-2 t.   | f) Dias uteis.                            |         |                       |         |         |          |
| 6-15 t.                    | 7-20 t.  | 6-18 t.  | 7-24 t.  | 6-15 t.               | 7-20 t.  | 6-15 t.                         | 7-20 t.  | 6-18 t.               | 7-24 t.  | g) Domingos e dias santificados.          |         |                       |         |         |          |
| 7-40 t.                    | 8-17 n.  | 6-55 t.  | 7-32 t.  | 7-40 t.               | 8-17 n.  | 7-40 t.                         | 8-17 n.  | 6-55 t.               | 7-32 t.  | h) Domingos e quartas-feiras.             |         |                       |         |         |          |
| 7-45 t.                    | 8-50 n.  | 7-48 t.  | 8-54 n.  | 7-45 t.               | 8-50 n.  | 7-45 t.                         | 8-50 n.  | 7-48 t.               | 8-54 n.  | i) Segundas e quintas-feiras.             |         |                       |         |         |          |
| 9-15 n.                    | 10-20 n. | 9-18 n.  | 10-24 n. | 9-15 n.               | 10-20 n. | 9-15 n.                         | 10-20 n. | 9-18 n.               | 10-      |   |         |                       |         |         |          |



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

**CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante, Rocha Junior**



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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Cabo da Esperança), vapor allemão **Kurfurst**. Sahirá a **8** de dezembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Antuerpia** e Bremen, vapor allemão **Norderney**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Erlangen** Sahira a **6** de Janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus**, (com escala por Vigo) vapor francez **La Plata**. Sahirá a **13** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Cabedello**, Maceió, Desterro, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Argentina**. Sahirá a **23** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a **13** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **12** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Iquitos**, vapor inglez **Ucayali** Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a **3** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **8** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loan-da, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a **6** de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Maranhão**, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Corrientes**. Sahirá a **9** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a **4** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor inglez **Polycarp**. Sahirá a **8** de janeiro. Agentes, Gariand Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor allemão **Christiana**. Sahirá a **12** de janeiro. Agentes Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **15** de janeiro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>. Praça dos Remolares 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a **19** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **5** de janeiro. Agentes James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió vapor inglez **Inventor**. Sahirá **14** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a **2** de janeiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a **5** de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **California**. Sahirá a **14** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a **19** de janeiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>