

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 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

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

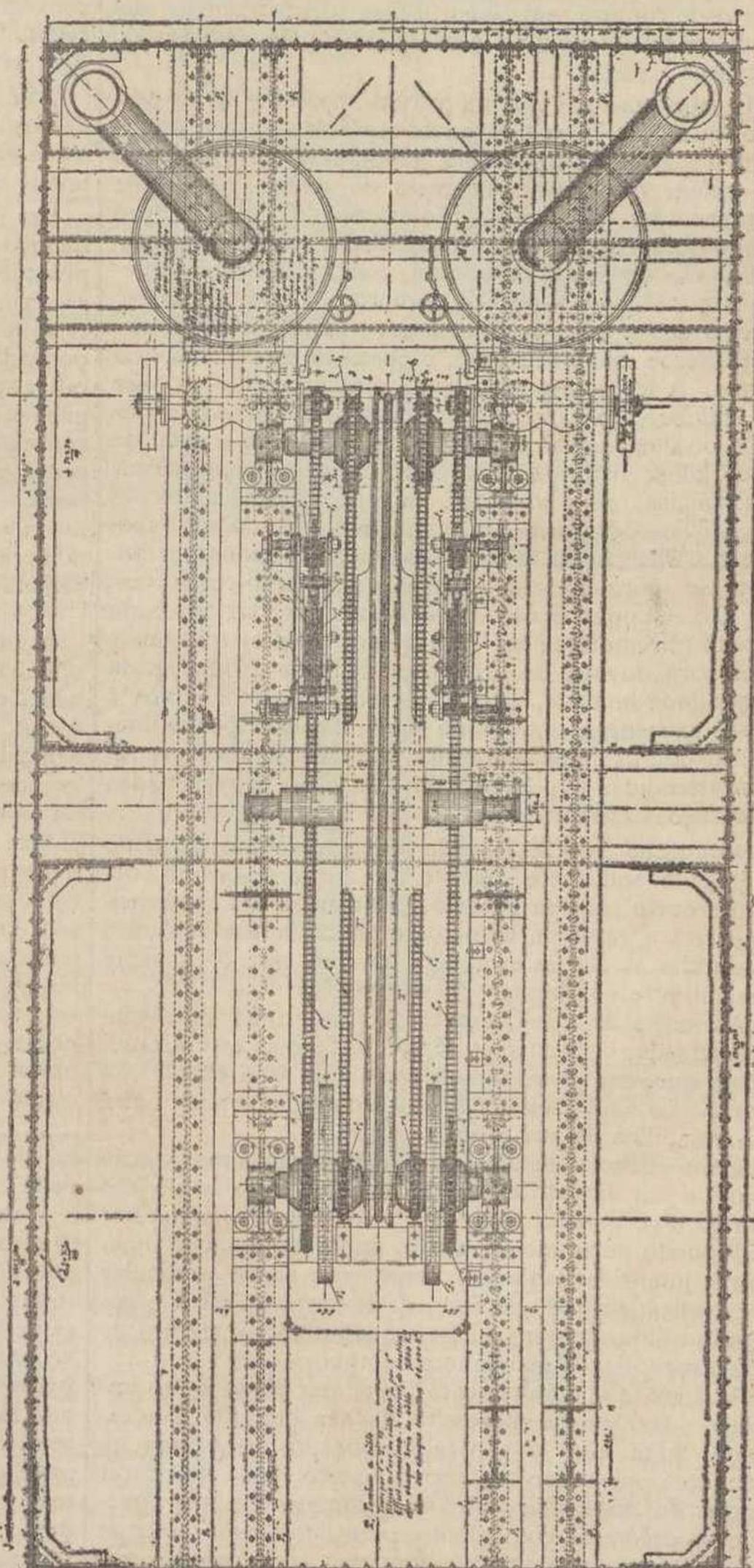
COLLECÇÕES DO 13.º ANNO

Temos já promptas as encadernações do 13.º anno. Os srs. assignantes que as desejarem não tem mais que enviar-nos os n.ºs do jornal com a quantia de 700 réis mais os portes do correio e receberão o volume encadernado.

SUMMARIO

Paginas

| | |
|--|---------|
| O ELEVADOR DO CARMO EM LISBOA, por Raoul Messier de Ponsard (ilustrado)..... | 33 |
| DECRETOS FERROVIARIOS..... | 36 |
| PARTES OFICIAIS — Portaria e decreto de 22 de dezembro de 1900 e 17 de janeiro do Ministerio das Obras Publicas .. | 37 |
| CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (continuação)..... | 39 |
| O METROPOLITANO DE PARIS..... | 40 |
| PARTES FINANCIERAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis..... | 40 e 41 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — Elevador de S. Sebastião da Pedreira — Cintra à Praia das Maçãs — Caminhos de ferro do Minho e Douro..... | 42 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — França-Colônia — Estados Unidos..... | 42 |
| COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração..... | 42 |
| AUTOMOBILISMO..... | 44 |
| ARREMATACOES..... | 44 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 46 |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1901... | 47 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... | 48 |



Plano — Mechanismo motor do ascensor

O ELEVADOR DO CARMO em Lisboa

Continuado do n.º 313

Descrição do Mechanismo Motor

DENTRO das torres, como dissemos precedentemente, funcionarão as *cabines*; cada uma na sua torre, devendo o eixo de cada *cabine* coincidir com o da respectiva torre.

Completamente iguais, os seus pesos podem equilibrar-se pelo método de suspensão, forma a ser apenas atendível, com respeito a despesa de força motora, a necessária ao vencimento das resistências passivas que estes pesos introduzem.

O processo principal de suspensão consiste em ligar cada *cabine*, no prolongamento do seu eixo, por um forte cabo de fio de aço de maneira que, achando-se uma *cabine* com o seu piso sensivelmente ao nível da estação superior, o piso da outra esteja também da mesma forma ao nível da estação inferior. Os eixos das *cabinas*

distando 4.500^{mm}, o cabo inflete-se sobre um tambor, com o diametro proprio para que esta distancia se realisse.

E' este cabo de fio de aço o fiador principal de segurança da suspensão; o seu diametro para o nosso caso foi escolhido de 50^{mm} e o material de que se compõe da melhor qualidade que se fabrica nos acreditados estabelecimentos de Felten & Guilleaume em Carlswerk perto de Colonia. A sua resistencia á ruptura é de kilos 113.000, sendo o maximo esforço de tracção, que se lhe exige, apenas de 8.000 kilos; trabalhando pois com um coefficiente de resistencia de 14 vezes o de ruptura, o que representa um exagero de segurança, quando reflectimos que é considerado largamente sufficiente, pelos mais escrupulosos technicos, o coefficiente de 6 vezes o de ruptura, em construções sujeitas a mais destruidores esforços do que os exigidos pela natureza do ascensor.

O cabo liga-se ás *cabines* por um apparelho de suspensão, que descreveremos minuciosamente quando tratarmos d'ellas. Este apparelho supporta o peso maximo da *cabine* respectiva, por meio de molas, totalmente comprimidas, que reportam o esforço da compressão ao ponto fixo de suspensão da *cabine*. Estas molas, espiraes, são de secção quadrada, com as dimensões precisas para que a superficie comprimida não faça trabalhar o aço a mais de 3 kilos por millimetro quadrado, coefficiente muito reduzido, e portanto de perfeito descanço. A força sommada das molas é inferior ao peso da *cabine* com carregamento completo; basta que seja de 2000 kilos, sendo a tracção maxima sobre o cabo de 8000 kilos, visto que tem só como fim principal vencer resistencias, muito limitadas, dos orgãos pertencentes aos apparelhos de travamento automatico, quando por hypothese a fractura do cabo se imagine: e dizemos por hypothese, porque a resistencia que adoptamos para o cabo deixa suppor o caso da sua fractura com o mesmo direito (diremos melhor com menos direito) que teríamos para duvidar da segurança d'outros productos da sagacidade humana, aos quaes, comtudo, confiamos a nossa existencia, começando nas audaciosas pontes metalicas até ás mais modestas habitações, sem que sejam attendidas hypotheses de destruição, e reclamadas prevenções contra elles.

Logo que o coefficiente de resistencia d'um elemento é julgado sufficiente para o fim a que se destina, nenhum outro recurso é logico reclamar-se: no coefficiente estará a garantia, bem como no cuidado e vigilancia que todas as cousas exigem, para que esse coefficiente se conserve nos limites da segurança.

As molas de que falamos devem ter uma excellente elasticidade, e frequentes vezes verificar-se este estado, posto que, em rigor, para o trabalho a que elles estão destinadas, em caso de fractura do cabo, exista outra garantia, filha da sua propria tensão.

Com efeito, fracturando-se elle, a violenta reacção igual e em sentido contrario ao esforço da suspensão obriga o respectivo apparelho a movimento como impulsionado pelas molas, e com intensidade ainda superior á intensidade d'estas; assim uma accão particular mechanica, partindo do facto da fractura do cabo, e podendo utili-sar-se para o jogo sequente de apparelhos de segurança, fica plenamente garantida.

E' claro que o movimento d'esta reacção junto ao impulso das molas necessita de ser limitado em espaço, para que o apparelho lançado com força no sentido opposto ao de suspensão não venha deteriorar peças de machinismo que se encontram em sua direcção na *cabine*, e com efeito, para isto, dispuseram se esperas que, elasticamente, limitam o percurso em retrocesso do apparelho de suspensão.

Em Pl. I vê-se, ao lado direito, representado pelas letras *t*, *s''*, *s'*, o apparelho de ligação d'uma *cabine* ao cabo, em alçado, dando uma idéa do que acabamos de expôr, e que será mais tarde completado, quando especialmente tratarmos das *cabines* e dos seus mecanismos de segurança.

Comprehendido o processo de suspensão das *cabines*, por intermedio do cabo de fio de aço, passando na semi-circumferencia d'um tambor *T*, garnecida de madeira, natural seria dar movimento a este tambor que, por simples adherencia, effectuaria o movimento de vavem do ascensor entre as estações extremas, e nada mais simples do que, por apropriadas transformações de movimentos e transmissões do trabalho dos mesmos, conseguir realizar sobre a circumferencia do grande tambor *T* o trabalho mechanico necessario ao serviço do elevador.

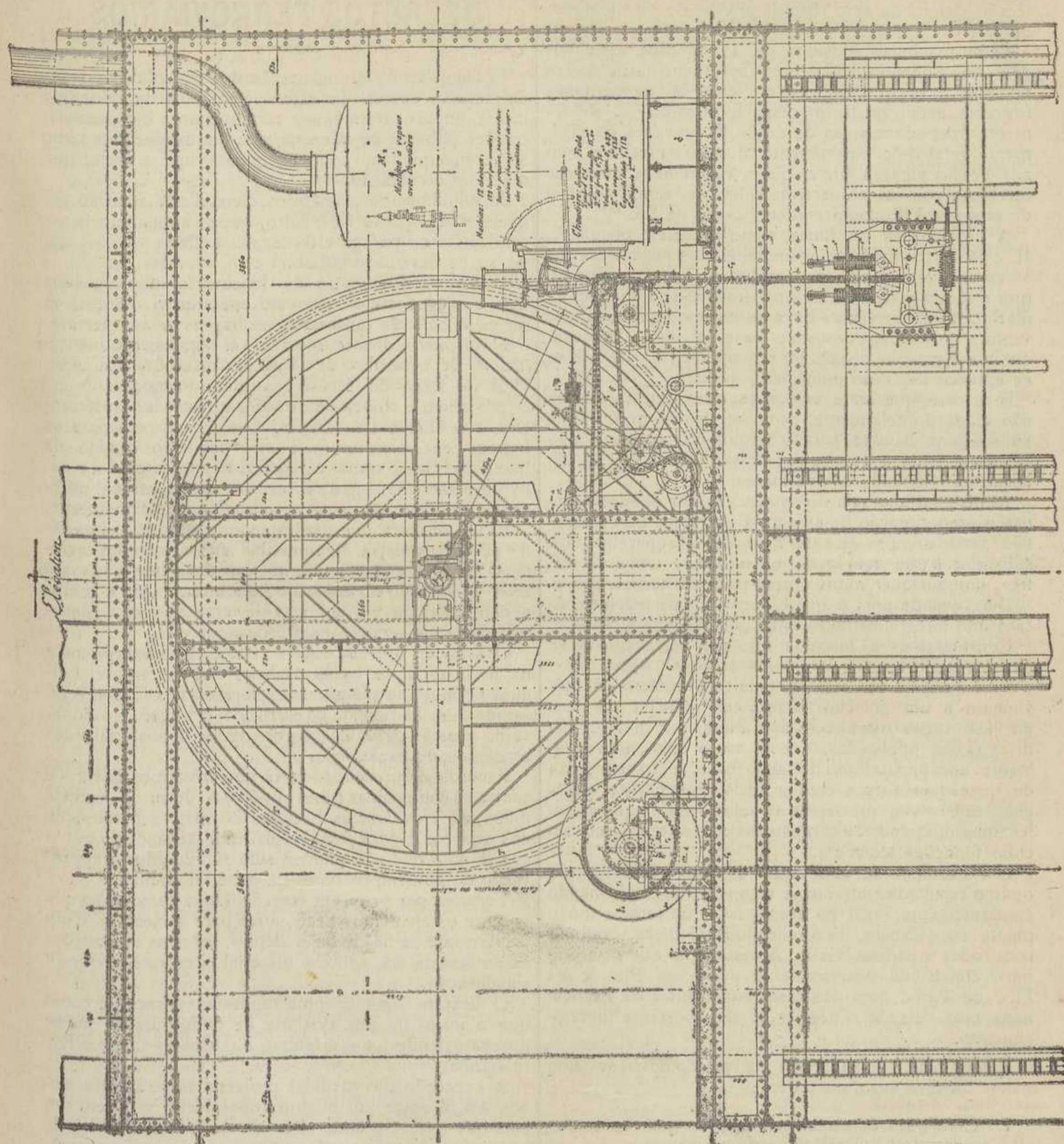
Não entraremos já na analyse comparativa dos processos passados em revista: applicação directa de motor a vapor; indirecta com processos hidraulicos; sistemas electricos; etc, etc.

Era necessario attingir a maior economia; evitar, na medida do possivel, os ruidos de engrenagens e as trepidações; procurar os processos que menos força motora exigissem, em pura perda de vencimentos de resistencias passivas; aproveitar os menores espaços disponiveis; dispôr as cousas de maneira que as manobras, reparações, abastecimentos, inspecções de todos os orgãos se effectuassem com segurança, economia e rapidez; conseguir que o serviço do elevador estivesse sujeito ás menores contingencias de suspensão; emfim, realizar nos limites da força do espaço e do tempo, compatíveis com a realização do ascensor, o melhor equilibrio, entre as diferentes qualidades que eram desejaveis o elevador satisfizesse.

A força motora maxima necessaria não é grande.

Uma machina a vapor de 12 cavallos, podendo sem dificuldade em circumstancias extraordinarias ir até 16, basta plenamente: porem uma machina d'esta pequena força, para ser de dimensões reduzidas, é sempre de velocidade entre 120 e 200 voltas por minuto. O grande tambor *T* dá 2, 13 voltas por minuto, imprimindo uma velocidade de 0^m,5 ás *cabines*; passar da velocidade da machina para a do tambor exigia uma equipagem de transmissão por engrenagens, dispendiosa e ruidosa; um transformador de velocidade por parafuso sem fim e respectiva roda era de facto commodo e silencioso, mas infelizmente consome em força motora muitas vezes, mais do dobro da força motora util, em resistencias passivas proprias; de maneira que nos era necessario, para segurança da exploração, adoptarem-se motores de 24 cavallos em lugar de 12; um sistema electrico procede tambem por grandes velocidades, reduzindo as pelos transformadores que rejeitamos, justamente quer pelo ruido, quer pela absorção ingrata da força motora.

Os processos hidraulicos tinham bastantes vantagens, mas exigiam tambem o estabelecimento de motor a vapor, emfim, depois de muita analyse, comparação, consultas e confrontos entre as nossas maneiras de ver e as de varias summidades technicas, de valor incontestavelmente superior ao nosso, resolvemos adoptar o processo que passamos a expôr, e que foi elaborado por fórmula a poder adaptar-se, sem prejuizo algum dos seus elementos, a qualquer outro processo de tracção, principalmente electrico ou hidraulico, caso oportunamente a elegancia d'estes processos seduza a ponto de lhes consentir a posse, por direito de seus merecimentos, sobre o que installamos agora, para abrir o movimento do elevador do Carmo.



Elevação — Mechanismo motor do ascensor

No cimo das torres, no andar immediatamente sobreceiro ao piso da estação superior, onde está montado o grande tambor T de passagem do cabo, e que por este facto ficava fóra de utilisação administrativa differente do serviço mechanico, installaram-se as machinas e seus accessorios, para o movimento do elevador, aproveitando-se assim, com bem entendida economia, o espaço desperdiçado que ficaria sem applicação importante.

O estrado d'este compartimento das machinas é formado por poderosas vigas de ferro, ligadas ás carlingas das torres, supportando todo o apparelho motor, dando-

lhe o mais solido apoio e travamento. A cobrir esta ossatura metalica forma-se o piso propriamente dito, com um leito de betonilha lageado de mosaico de facil lavagem, substituido porém em algumas partes, onde por qualquer motivo seja necessario levantar o piso, por coberturas de ferro estriado convenientemente rígido. A parte central do compartimento, aberta para a passagem da parte inferior do grande tambor, do cabo, dos apparelhos e cadeias de tracção, está circumdado por faixa, ou roda-pé, de chapa de ferro, excedendo em altura de 100 mm. o nível do piso geral, podendo sobre esta cercadura, como base, ligar-se uma grade de pro-

tecção defendida com rête de arame, ou por qualquer outro meio.

Doas machinas a vapor de 12 cavallos effectivos M_1 , M_2 , podendo cada uma ir até 16 sem inconveniente e mesmo até 20 em caso de momentanea urgencia, estão ligadas ás respectivas caldeiras, solidamente fixas sobre vigas de duplo T , cravadas no vigaamento geral do compartimento, ficando o nível dos banzos d'essas vigas, sobre os quaes assentam as bases das machinas com as respectivas caldeiras, acima do nível do piso geral do compartimento cerca de 370 m/m .

A posição das machinas, como se vê em planta Pl. II, está determinada de maneira que as pegadeiras das alavancas de inversão de marcha estejam á mesma altura e muito proximas, de maneira que seja possivel ao machinista manobrar as duas ao mesmo tempo, se por ventura um esforço desusado fosse exigido. Claro está que o constructor dispôz convenientemente para isto os excentricos das duas machinas.

Este caso, que seria venturoso, administrativamente não se dará infelizmente, como serviço normal, e uma só machina bastará para a exploração corrente, não deixando nada a desejar para esta, mesmo não se utilisando a totalidade da sua força.

A installação dupla do sistema motor obedece apenas á preoccupação de assegurar o serviço da exploração, tendo sempre de reserva motor e apparelho para substituir o seu conjugado, quando este tenha de sofrer, por qualquer motivo, uma paragem temporaria.

Descrevendo pois o que respeita a uma machina, ficará dito integralmente tudo quanto respeita á outra.

Consideremos a machina M_2 , por ser a que se vê em alçado Pl. I :

Esta machina vae directamente transmittir o seu movimento a um guincho, e será este guincho que dará por seu turno movimento ás *cabines*, por meio de cadeias Galle, applicadas, e com tanto exito, universalmente nos apparelhos de suspensão e transmissões de quaesquer forças com a mais reconhecida vantagem, toda a vez que sejam as velocidades a que as sujeitemos moderadas e compatíveis com as suas reconhecidas funcções technicas.

Um exemplo de applicação das cadeias Galle com optimo resultado, durante já alguns annos, trabalhando constantemente, está na transmissão de força e movimento no ascensor do Municipio-Bibliotheca, tambem com rodas e cadeias Galle. A installação que projectamos, construida superiormente pela casa Piat & ses Fils, de Paris, uma das mais importantes da França, nada tem deixado a desejar no seu constante funcionamento.

Temos pois a considerar a analyse do nosso sistema motor dividida em duas partes :

- 1.ª Condições de estabelecimento do guincho e seus accessorios, em relação com as *cabines*.
- 2.ª — Condições de relação da machina com o guincho.

Abrindo aqui um parenthesis, faremos notar que esta simples introducção do guincho, com apparelho directo de tracção, abre logo as portas a qualquer sistema motor diferente da utilisação da machina a vapor para o guincho; este ultimo pôde ser impulsorado por qualquer outro processo, e quanto ás machinas a vapor, essas pôdem utilisar-se indirectamente, pois que os outros processos utilisam-as em geral tambem.

(Continua).

Raul Mesnier de Ponsard.

DECRETOS FERROVIARIOS

O conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, mercê de alguns elementos de valor que inclue no seu gremio, vae continuando a dar demonstrações publicas do interesse que lhe merece este ramo do serviço que tanto contribue para a riqueza nacional — o serviço ferroviario.

Já alludimos no primeiro numero d'este anno ao pequeno alargamento do quadro, que se impunha pela necessidades do trafego e foi levado a effeito pelo decreto de 12 de dezembro ultimo.

Pouco depois, em 17 de Janeiro, foram assignados dois outros decretos pelo sr. conselheiro Vargas, os quaes se referem tambem a assumptos de vias ferreas.

O primeiro d'estes modifica o regulamento interno (de 16 de novembro de 1899) das direcções dos caminhos de ferro do Estado quanto ás promoções de escripturarios, e chefes de estação, quanto ás transferencias dos chefes de estação, fieis, e revisores para os logares de escripturarios; cria um novo castigo de baixa de classe ou de categoria, dando extensão á pena de preterição; regula o provimento do pessoal addido; e fixa outras pequenas disposições de ordem interna.

E' um diploma que modestamente attende á situação do pessoal, satisfaz algumas das suas aspirações legítimas, habilita a impôr uma melhor disciplina e prova o zelo, o cuidado do conselho de administração e o empenho decidido em que está de ter a *economia domestica* dos seus serviços bem ordenada.

O segundo decreto é mais vistoso. O relatorio entra na prehistoria da bitola das vias ferreas; emprega alguns periodos na analyse da exploração das linhas, e no estudo da solidariedade do carril com o wagon, e occupa-se da questão da unificação dos tipos do material e dos processos de exploração.

Recorda os preceitos legaes que armam os governos contra as companhias e lhes impõem o «dever de decretar todas as providencias necessarias para a fiscalisação dos serviços e para commodidade e segurança do publico», e nota que não tenham sido submettidos á approvação do governo os tipos de material circulante.

Termina por propôr a criação d'uma commissão que prepare os elementos necessarios para a execução d'un decreto que se ha de fazer depois, sobre as disposições essenciaes da via, sobre o material circulante e sobre a signalisação.

O decreto significa uma modesta aspiração e como que o inicio de um sistema de uniformisação que se poderá estender, a seu tempo, a outros assumptos ferro-riarios.

A execução das medidas projectadas será tanto menos difficult entre nós quanto impossivel o seria em um paiz que tivesse grande extensão de linhas em mãos de numerosas administrações. N'estes paizes não se pensou em tal uniformidade a tempo, e hoje todos sentem — o serviço, como o publico, como o proprio interesse das companhias — que mais cedo as direcções não se puzessem d'accordo para a uniformidade do seu material.

E' assim que em Hespanha tem que retardar-se o transito de *fourgons* de uma companhia sobre as linhas de outra, por não terem intercommunicação para os freios usados nos comboios d'esta; em França, na Alemanha, vehiculos que teem que circular sobre linhas de varias companhias são sobrecarregados de freios de varios sistemas para serem postos em acção ora uns ora outros, conforme os usados na linha em que fazem serviço.

Entre nós essa dificuldade já não existe, porque o freio de vacuo é o único em campo, mas, no estado actual das coisas nada impediria que uma administração viesse a adoptar outro, o que tornaria os seus veículos inengatáveis aos comboios provistos d'aquelle e vice-versa.

A uniformidade do sistema de signalização é também muito importante.

Nada mais vulgar do que um empregado que aprendeu n'uma administração passar a outra, e se n'estas o regulamento de signaes fôr diferente, quantos transtornos de serviço, quantos desastres poderá causar uma confusão natural dos dois sistemas!

Não chegaremos, é certo, á uniformidade do carril, no seu peso e extensão, visto que ha grande diferença na intensidade do tráfego entre umas e outras linhas, não se conseguirá já a do material circulante, visto que mesmo cada administração, por si só, tem variados tipos, mas alguma coisa se poderá conseguir n'outros casos e tudo que n'esse sentido se fizer, d'accordo entre todas as direcções, será útil á exploração e ao público.

A propria uniformidade de escripturação e contabilidade das estações, a bem simples dos bilhetes diretos combinados, imprimiria grande facilidade ao serviço e evitaria confusões e desgostos.

O Verein alemão-belga-suisso-austriaco, e cremos que hollandez, presta grandes serviços n'aquelles paizes. Uma instituição semelhante se poderia crear *ad usum nostrum*, que o acordo de todos é bem facil, tanto mais que poucos são os membros da commissão que teem que discutir.

A absoluta falta d'espaço e a extensão d'estes decretos, e especialmente dos relatórios que os precedem, obrigam-nos, bem a nosso pesar, a addiar para o proximo numero a publicação do que se refere á unificação do material.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Senhor.—A lei de 14 de julho de 1899, que rege a administração dos caminhos de ferro do estado, concedeu ao governo a faculdade de decretar os quadros e vencimentos do respectivo pessoal administrativo e de os modificar conforme as exigências do serviço, que podem variar pela abertura de novas linhas, pelo desenvolvimento do tráfego, ou pela necessidade de melhorar a exploração das linhas, consoante o requer a segurança e a commodidade do público.

Os quadros, decretados em 23 de dezembro de 1899, restrictos ao absolutamente indispensável; teem de ser modificados pouco a pouco.

Se em ambas as direcções não abunda o pessoal de certas categorias, dão-se nas linhas do sul e sueste circunstâncias a que é forçoso attender de prompto.

Abriu-se á exploração provisoria um troço do ramal de Portimão, e torna-se necessário prover á insuficiencia de pessoal em algumas estações.

Tambem se faz sentir n'aquellas linhas a falta de mais um inspector do movimento, que, além de exercer as sua funcções privativas, possa coadjuvar e substituir o respectivo chefe, por fôrma que se torne mais activa a fiscalisação directa do serviço externo, da qual depende a sua regular execução e o bom aproveitamento do material circulante.

Convém ainda que no serviço de contabilidade de cada uma das direcções haja um empregado, para auxiliar o chefe na direcção dos variados e importantes trabalhos que a esse serviço incumbem, podendo-se dividir entre ambos a superintendencia dos dois ramos distintos de contabilidade da receita e da despesa, o que se seguirá quasi sem aumento de despesa, visto existirem addidos ac quadro do Minho e Douro dois amanuenses-encarregados, que

exerciam, antes da vigencia do regulamento de 16 de novembro de 1899, as funcções que pertencem aos chefes de secção, e que podem e devem, portanto, ser providos n'esses cargos.

Taes são, Senhor, as alterações dos quadros propostas pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do estado e que reputo inadiáveis, embora outras haja, convenientes para o serviço, que a seu tempo terão cabimento.

Em quanto não chega o ensejo de melhorar o vencimento dos empregados que mais exigua retribuição vencem, algumas provisões podem e devem ser successivamente tomadas, que, sem agravarem sensivelmente a despesa, representam incontestável beneficio para os empregados a que dizem respeito.

Assim, é justo e conveniente que aos revisores de bilhetes seja concedida uma percentagem sobre a importancia das cobranças supplementares effectuadas, para estimular o seu zêlo e tornar mais efficaz a sua accão fiscal, com vantagem propria e da administração.

Importa ainda attender aos bons serviços prestados por empregados honestos e assíduos, que por falta de capacidade, ou pela morosidade do acesso, não podem atingir os graus superiores da hierarchia.

Um ligeiro aumento do vencimento por diuturnidade de serviço poderá compensar até certo ponto a preterição, filha das inexoráveis exigências de um serviço que não comporta, sem grave risco, a desproporção entre a capacidade do agente e as funcções que lhe são commettidas.

É natural que do beneficio da applicação d'este preceito sejam excluidos os revisores de bilhetes, cujo vencimento é melhorado pela fôrma acima indicada, e o pessoal superior da exploração, cujos bons serviços a lei permite considerar pela distribuição do premio de exploração.

As vantagens concedidas, por obediencia a um principio de equidade, a funcionários prestimosos e modestamente retribuidos, não agravam sensivelmente a despesa orçada, visto haver sempre sobras na verba calculada para o pagamento de vencimentos do pessoal administrativo.

Ouso, pois, esperar que o projecto de decreto elaborado em harmonia com as considerações que tenho a honra de expôr merecerá a approvação de Vossa Magestade.

Secretaria d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 22 de dezembro de 1900. = Manuel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, nos termos do artigo 9º do regulamento das direcções dos caminhos de ferro do estado, aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1º E' augmentado o quadro do serviço de contabilidade de cada uma das direcções dos caminhos de ferro do estado, com um empregado equiparado em categoria e vencimentos aos chefes de secção de fiscalisação, estatística e tráfego.

§ unico. Serão providos n'estes cargos dois amanuenses encarregados, addidos ao quadro da direcção do Minho e Douro.

Art. 2º O quadro do pessoal administrativo da direcção do sul e sueste será augmentado com mais um inspector do movimento, dois chefes de estação de 3.ª classe, um de 4.ª classe, quatro telegraphistas de 2.ª, sete factores de 1.ª e sete de 2.ª classe.

Art. 3º Aos revisores de bilhetes dos caminhos de ferro do estado será concedida uma percentagem sobre a importancia das cobranças supplementares por elles effectuadas, fixada pelo conselho de administração sobre proposta dos directores, não podendo exceder o limite de 5 por cento da referida importancia.

Art. 4º Será concedido o augmento de 25 por cento do vencimento de exercicio aos empregados administrativos que contarem dez annos de efectivo serviço na mesma categoria e classe. Esse augmento será elevado a 50 por cento do referido vencimento, quando o empregado houver completado quinze annos de serviço nas mesmas condições, não podendo porém o vencimento total exceder o da classe immediata.

§ 1º São excluidos do beneficio da applicação d'este artigo os empregados que tiverem sofrido, durante o periodo considerado, pena de suspensão de exercicio e vencimento por mais de oito dias.

§ 2º As disposições do presente artigo não são applicaveis aos chefes de secretaria, de secção e de expediente, de machinistas e de officinas e aos inspectores, considerados pessoal superior dos serviços, nem aos revisores de bilhetes.

§ 3º Será contado o tempo de serviço aos actuais empregados, para o efecto das prescripções d'este artigo, a partir da data do despacho que lhes conferiu a classificação que teem ao presente, com excepção dos escripturarios, aos quaes será levado em conta o tempo que serviram como amanuenses de classe igual áquelle em que se encontram.

§ 4º Os augmentos de vencimento por diuturnidade de serviço serão pagos pelas disponibilidades da verba annualmente inscrita no orçamento para os vencimentos do pessoal administrativo,

a qual será devidamente reforçada no orçamento rectificado, quando extraordinariamente se reconheça a sua insuficiencia.

Art. 5.º A execução das disposições do presente decreto fica dependente do previo cumprimento dos preceitos do artigo 9.º do regulamento das direcções, aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de dezembro de 1900. — REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Senhor. — A lei de 14 de julho de 1899, que reorganisou a administração dos caminhos de ferro do estado, tendo em conta a natural variabilidade das exigencias de um serviço de feição comercial, conferiu ao poder executivo a faculdade de modificar os preceitos de mero carácter regulamentar, bem como os quadros e vencimentos, consoante as lições da experiência e as necessidades do serviço.

Com efeito, o artigo 3.º da referida carta de lei auctorisa o governo a decretar as providencias necessarias para a sua execução em conformidade com as bases annexas, e o n.º 8.º da base 2.ª da mesma lei, bem como o n.º 6.º do artigo 4.º e o artigo 67.º do regulamento de 2 de novembro de 1899, atribuem ao conselho de administração dos caminhos de ferro do estado a faculdade de propôr ao governo os regulamentos e instruções de serviço interno que excederem a sua competencia e não alterarem os preceitos da lei.

A experiência do tempo decorrido desde a promulgação dos regulamentos vigentes levou o referido conselho a alvitrar, no seu relatorio de 5 de setembro ultimo, varias providencias tendentes a melhorar e completar as prescrições do regulamento interno das direcções, aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, que asseguram o bom desempenho do serviço e mais rigorosa sancção penal das infracções regulamentares, e são ao mesmo tempo beneficas para funcionários tão dignos de consideração dos poderes publicos pelas arduas funções que exercem.

Assim, convém modificar as regras de promoção de algumas classes de empregados, atribuindo mais largo quinhão ao concurso, que estimula o merito e facilita o accesso de funcionários habeis sem menosprezo dos direitos que da diuturnidade do serviço derivam. Por isso é proposta a promoção alternada por concurso e antiguidade, tanto nas diversas classes de escripturarios, como na dos chefes de estação da 4.ª à 3.ª classe e d'esta à 2.ª.

Dá-se por vezes o caso de haver empregados dos serviços externos que, não estando em condições de bem desempenhar as funções que lhes cabem, podem todavia ser aproveitaveis escripturarios; ganha o serviço incontestavelmente com a sua transferencia para esse cargo, quando haja vaga.

E se á administração se attribue o direito de os transferir, quando o julgar conveniente para o serviço, justo é conceder-lhes o direito de obterem essa transferencia quando, requerendo-a, o serviço não seja prejudicado.

Os chefes de estação de 4.ª classe, fieis de 1.ª classe e revisores de bilhetes de 1.ª classe, que tem todos vencimento igual ao dos escripturarios de 3.ª classe, estão no caso de poderem ser mudados de situação.

A pena de descida de classe, que no regulamento de 1 de dezembro de 1892 figurava entre a suspensão e a demissão, não se encontra na escala das penalidades previstas no regulamento actual, o que torna por vezes difícil a repressão de certas faltas, que não podem, sem excessiva severidade, ser punidas com a demissão, e que por uma prolongada suspensão condemnam á miseria uma familia inteira.

A descida de classe está naturalmente indicada, quando a repetição de certas faltas ou a incapacidade e negligencia grave exigem que ao empregado deixem de ser confiadas determinadas funções.

Importa ainda tornar extensiva aos maus antecedentes disciplinares a preterição na promoção por antiguidade, que é hoje aplicável ao caso de inaptidão, contanto que ao interessado se permita a devida justificação previa, assim como das possiveis injustiças na declaração da incapacidade é hoje correctivo o exame requerido pelo empregado.

O regulamento de 16 de novembro de 1899 concedeu regalias diferentes aos empregados administrativos e jornaleiros no caso de doença, abrindo apenas excepção para os machinistas, fogueiros e guarda-freios, que são equiparados aos primeiros. Não ha razão para modificar as regras estabelecidas, tanto mais que ao resstante pessoal jornaleiro são já concedidos valiosos subsídios na doença. Todavia, pede a equidade que se abra excepção a favor de empregados que hoje tem a classificação de jornaleiros e que sob a vigencia do decreto de 1 de dezembro de 1892 faziam parte do pessoal administrativo e como taes haviam pago direitos de mercê. São esses os enfermeiros e os serventes de escriptorio.

A coherencia na applicação do principio descentralizador em que se inspirou a lei de 14 de julho de 1899 leva a incluir entre

o pessoal subalterno os escripturarios que não fazem manifestamente parte do pessoal graduado dos serviços nem tem geralmente habilitações ou funções comparaveis ás de um medico das secções ou de um chefe de estação de 1.ª classe, que pôde concorrer com elles aos logares de inspectores, e que são considerados pessoal subalterno.

Na occasião em que foram decretados os regulamentos em vigor, encontravam-se em serviço nas direcções escripturarios auxiliares, em pequeno numero, admittidos alguns por despacho ministerial e outros com a categoria de apontadores, a que o regulamento de 1 de dezembro de 1892 garantia o ingresso no quadro de amanuenses.

Determina o artigo 115.º do regulamento de 16 de novembro de 1891 que nas vagas de escripturarios que ocorrerem e que por lei não devam ser reservadas para sargentos, sejam providos empregados addidos. E' justo que sejam como taes considerados eses poucos individuos, que contam já alguns annos de efectivo serviço e cuja situação não está definida.

Taes são, Senhor, as modificações e complemento dos preceitos regulamentares vigentes que, longe de infringirem os preceitos da lei de 14 de julho de 1899, derivam naturalmente do regimen por ella implantado e dos principios e regras na mesma formuladas, redundando em beneficio dos empregados, com vantagem do serviço. Espero por isso que Vossa Magestade se dignará conceder a sua sancção.

Secretaria d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 17 de janeiro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, no uso da auctorisação conferida pelo artigo 3.º da carta de lei de 14 de julho de 1899 e nos termos do n.º 6.º da segunda das bases annexas á mesma lei, aprovar as seguintes modificações do regulamento interno das direcções dos caminhos de ferro do estado aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899:

Art. 1.º As promoções dos escripturarios das direcções dos caminhos de ferro do estado á 2.ª e 1.ª classes e a dos chefes de estação á 3.ª e 2.ª classes, serão feitas alternadamente por concurso e por antiguidade.

Art. 2.º Os chefes de estação de 4.ª classe, os fieis de 1.ª classe e os revisores de bilhetes de 1.ª classe, poderão ser transferidos para as vagas de escripturarios de 3.ª classe, que ocorreram na respectiva direcção, quando as conveniencias do serviço, ou quando os interessados o requeiram, mediante proposta fundamentada ou informação dos directores.

Art. 3.º Será incluida, entre as penas applicaveis ao pessoal administrativo e jornaleiro, a descida de classe ou de categoria.

§ unico. São causa de descida de classe ou de categoria:

a) A incapacidade provada no desempenho das funções do cargo, provada pela repetição da pena de suspensão;

b) As faltas, a que é cominada no regulamento de 16 de novembro de 1899, a pena de demissão, quando os bons antecedentes do empregado justifiquem a diminuição da pena.

Art. 4.º A preterição, prevista no artigo 32.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, para o caso d'incapacidade, poderá ser igualmente determinada pelos maus antecedentes disciplinares.

§ unico. A preterição será previamente intimada ao empregado, ao qual se facultará a justificação por escripto, no prazo de oito dias.

Art. 5.º Serão considerados addidos os escripturarios auxiliares em serviço nas direcções, admittidos antes da promulgação da lei de 14 de julho de 1899, tendo a preferencia para o provimento nas vagas de escripturarios de 3.ª classe que devam ser preenchidas com empregados addidos.

Art. 6.º Os enfermeiros e serventes de escriptorio, de nomeação anterior á promulgação da lei de 14 de julho de 1899, serão equiparados ao pessoal administrativo para os efeitos de licença e abonos de vencimento na doença.

Art. 7.º Os escripturarios das direcções dos caminhos de ferro do estado serão considerados pessoal subalterno, nos termos do § 13.º da base 1.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Art. 8.º São completados pelas disposições dos artigos precedentes e por elles substituidos n'aquillo em que lhe forem contrarios os preceitos do § 3.º do artigo 8.º, e dos artigos 29.º, 32.º, 69.º, 76.º e 115.º do regulamento das direcções, aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 17 de janeiro de 1901. — REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

6.^a Sessão — Paris — 1900

I.^a Secção — 6.^a Questão

Construcção e provas de pontes metallicas

(Continuação)

O questionario perguntava: 1.^o Quaes as quantidades de metal a empregar em harmonia com as prescripções que vigoram em diversos paizes? 2.^o Qual a natureza e valor dos processos para as provas iniciaes e periodicas? 3.^o Qual a importancia real d'estas provas a respeito das garantias de solidez?

Era relator o engenheiro von Leber dos caminhos de ferro da Austria.

Depois d'algumas palavras de explicação, o relator resume varios factos da sua observação pessoal e as communicações que recebeu de 60 administrações de caminhos de ferro e insiste sobre as imposições crescentes que se teem feito desde o ultimo congresso de Londres relativamente ás sobrecargas moveis.

Insiste igualmente sobre a tendencia manifestada por diversos Estados em estender a applicação das escalas de sobrecargas equivalentes ao calculo dos esforços transversos e aos momentos de flexão das pontes de diversos typos.

Tomam parte na discussão diversos delegados e entre elles o sr. engenheiro Terra Vianna, representante do governo portuguez.

Começou-se pela escolha dos processos de calculo das obras.

O engenheiro Kounitsky, delegado russo, considera que o relatorio dá uma demasiada generalidade á applicação das escalas de sobrecarga para o calculo das obras, assim como á extensão dada a este metodo de calculo, de preferencia aos methodos graphicos é ás experiencias directas.

Estes ultimos methodos, usados na Russia, tendem a generalisar se cada vez mais.

Da mesma opinião é o engenheiro russo Belelubsky que se refere tambem aos trabalhos do coronel Jourawsky sobre o calculo dos esforços transversos.

O engenheiro Sabouret da companhia d'Orleans apoia a opinião dos engenheiros russos. Accrescenta que a companhia a que pertence, para facilitar e acelerar a revisão prescripta pela circular francesa de 1891, generalisou a applicação do metodo das escalas de sobrecargas equivalentes ao calculo de todas as obras entregues á exploração, mas tem recorrido ao metodo grafico quando se trata de conservar intactas ou de reforçar obras cuja resistencia, segundo as condições impostas, podia inspirar duvidas.

O uso de apparelhos de medição directa dos esforços que se adaptam, como os de Rabut, a peças de dimensões restrictas, permitiu que se conservassem sem modificação obras que pelo calculo teriam de ser sacrificadas.

A consideração das curvas de influencia tem prestado grandes serviços. O pessoal familiarizou-se com os methodos graphicos e prefere-os.

O engenheiro T. Vianna julga preferivel que se deixe absoluta liberdade com relação á escolha dos methodos de calculo.

Sobre a oportunidade da fixação das cargas typos, nas condições fixadas no relatorio, o engenheiro Beléubsky insiste nos inconvenientes que acha em ser demasiado limitativa essa fixação. Não lhe parece possível aplicar certas sobrecargas extra-pesadas a paizes

em que não devam realizar-se proximamente essas cargas, convindo de preferencia deixar a cada Estado a liberdade de determinar os typos de sobrecarga.

O engenheiro Poulet dos caminhos de ferro do Sud de la France aprecia esta opinião. Sobre as condições de resistencia a exigir ao metal empregado nas pontes, o engenheiro Kounitsky pede que se abaje a 35 ou 36 kig. a carga de ruptura, por mm. quadrado, que no relatorio se fixava em 40 kig. O engenheiro Beléubsky advoga a mesma doutrina.

O relator explica que se trata sómente de preconisar uma relação entre as condições de resistencia á ruptura e o alongamento que lhe corresponde, ou de definir um coefficiente de qualidade do metal.

O engenheiro Goupil do Ouest français pergunta se poderiam ser dadas indicações quanto a substituição do ferro pelo aço doce no fabrico dos rebites.

O engenheiro Post do Estado neerlandez pede também algumas indicações sobre o emprego dos aços especiaes, taes como o aço nickelado que permite grandes reduções em pesos mortos.

Esta pergunta tem seguramente grande actualidade. Os progressos na metallurgia dos ferros devidos á industria militar na sua evolução persistente e scientificamente realizada para o aperfeiçoamento do fabrico dos canhões obrigados a supportar cargas e pressões excessivamente crescentes e para o fabrico das couraças que devem oppor-se á penetração de projectéis cada vez mais ríos e com maior velocidade, portanto de maior força viva de choque, teem trazido modificações profundas nas construções civis.

O peso morto nos grandes vãos é uma fraccão preponderante do peso total das pontes. Diminuir sem enfraquecer as obras deve ser o desiderato dos engenheiros e metallurgistas.

Estamos certos de que assim como os carris de aço se substituiram aos de ferro laminado, se hão de substituir as vigas de aço-nickel ás de ferro e de aço ordinario.

Quanto aos rebites o caminho tem de ser o mesmo seguramente.

O congresso não pôde responder ás perguntas do sr. Post que demonstra que o relatorio não estava completo n'este ponto, pois deixou de considerar uma questão da maior importancia.

Sobre o paragrapho 9.^o das conclusões do relatorio, o engenheiro Siegler do Est français declara que julga indispensaveis provas iniciaes mas não as periodicas por via de sobrecarga, as quaes são muitas vezes irrealisaveis por embaraçarem muito a exploração.

Quanto ás quantidades de metal, o engenheiro Bélelubsky nota as divergencias que existem entre os limites statisticos indicados.

Os engenheiros Briere e o relator respondem que só se trata de determinar um facto, o que não pôde dar origem a uma interpretação theorica, e que isto responde a uma questão posta no congresso de Londres.

A este respeito foram apresentados diversos pedidos de addicções e propostas ou para se adoptarem como complementos das conclusões ou como novas questões para a ordem do dia na proxima sessão do congresso.

Assim, o engenheiro Kounitsky pede que se recomende ás administrações o uso de apparelhos de medição directa dos esforços de tensão. Beléubsky que se não exagerem as sobrecargas crescentes impostas pelas modificações por que vão passando os typos de locomoção.

Como, segundo ponderaram os engenheiros Briére, von Leber e Muntz, a questão economica é um verdadeiro freio aos exageros que possam dar-se, concordou-

se em que se podia modificar a redacção das conclusões, sem se introduzirem alterações maiores.

O engenheiro Beléubsky pede para se pôr na ordem do dia da sessão seguinte o exame dos meios que podem adoptar se para diminuir os esforços secundários desenvolvidos nos diversos órgãos das obras metálicas e os resultados a que se tenha chegado a este respeito.

Fez se menção da memoria descriptiva dos engenheiros Schroeder Kolke e Kist relativa a um apparelho empregado nos Paizes Baixos para medir directamente os esforços.

Concluída a discussão na generalidade, passou se á leitura das conclusões, depois de juntamente se ter dado um voto de agradecimento ao relator pelo seu trabalho tão documentado.

Trocaram-se ainda algumas observações votando-se finalmente as conclusões.

(Continúa)

O metropolitano de Paris

Na assembléa geral extraordinaria dos accionistas da companhia dos caminhos de ferro metropolitanos, celebrada no dia 10 de janeiro, foram aprovadas as seguintes resoluções:

1.º A assembléa geral, sob proposta do conselho de administração, decide aumentar o capital social e elevar-o de 25 a 50 milhões de francos, para emissão de 100.000 acções de 250 francos cada uma.

Por cada acção nova receber-se-ha no acto da subscrição um quarto de capital nominal ou sejam 62,50 francos e mais um premio de 5 francos cujo producto líquido, feita a deducção das despesas do aumento do capital, será levado a fundo de reserva.

E' reservado aos proprietarios das acções antigas um direito de preferencia á razão de uma acção nova por uma acção antiga.

Findo o prazo marcado pelo conselho de administração para o exercicio d'este direito e que será pelo menos de quinze dias, as acções que ficarem livres depois do exercicio d'este direito de preferencia serão postas á disposição dos proprietarios das acções antigas que forem requisitadas e repartidas entre elles, tendo em conta as acções antigas por elles possuidas.

2.º Serão dados todos os poderes ao conselho de administração para fixar as particularidades accessoriais e a data da emissão, assim como as condições para o exercicio do direito de preferencia; para recolher as subscrições, e receber as prestações e os premios; para convocar a assembléa geral e cumprir todas as formalidades necessarias para a regularização d'este aumento de capital.

3.º A assembléa geral ratifica a nomeação como membros do conselho de administração, e pelo mesmo tempo que os administradores em exercicio, os srs. Lenchère, Kermina, Poidatz e Vignes, em substituição dos srs. May, Orly, Jarislonsky e Lichtenger, demissionários.

A assembléa geral nomeia administrador, pelo mesmo espaço de tempo, o sr. Jarislonsky.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Devendo verificar-se no fim do mez de março a assmbléa geral ordinaria d'esta Companhia, são convidados os accionistas de acções

ao portador a deposital-as na séde, rua Nova do Carvalho, 71, 2.º, durante o mez de janeiro, para poderem n'essa assembléa usar dos direitos que os estatutos lhes conferem, nos termos dos artigos 26º e seguintes.

Lisboa, 2 de janeiro de 1901. — O director de serviço — *Antonio José Gomes Lima.*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1901.

Temos publicados os relatórios anuais dos Bancos Ultramarino, Commercial de Lisboa, e Lisboa & Açores. Qualquer d'estes tres documentos podem demonstrar, a quem os ler attentamente, como os capitais fructificam quando são explorados por mãos prudentes e práticas.

O Banco Ultramarino oferece hoje um dividendo de 8% sobre o seu capital de 3600 contos. E note-se que conseguiu este resultado, não obstante a crise com que estão luctando as praças de África onde mais se efectuam os seus meios de acção.

E' preciso ter seguido a historia d'este Banco, nos seus tempos difíceis e ainda recentes, para reconhecer a somma de trabalho e de perseverança que foi necessário desenvolver para se atingirem os resultados minuciosos e claramente expostos no relatório em questão.

Não é nosso propósito, nem estas simples notas o comportam, comentar nos seus diversos capítulos aquelle apreciável documento, aliás facil de obter por qualquer curioso n'estes assuntos.

O nosso unico propósito é frisar, mais uma vez, a verdade velha de como as boas administrações são tudo em empresas de crédito.

E o que dizemos para o Banco Ultramarino, dil-o-hemos também para os Bancos Commercial, e Lisboa & Açores, que tanto um como outro oferecem aos seus accionistas um dividendo de 7% sobre o respectivo capital social. São concisos os relatórios d'estes Bancos; mas dizem, ainda assim, tudo quanto necessário ao leitor interessado.

Uma eventualidade, grave na sua essencia e pelas suas consequencias naturaes, veiu, n'esta quinzena, pôr em justificado sobresalto o nosso meio mercantil. Queremos falar no aparecimento de notas falsas do tipo de 50.000 réis da actual emissão do Banco de Portugal.

A declaração do Banco de que ia recolher esse tipo, declinando ao mesmo tempo o pagamento das notas viciadas, tem sido commentado por diversos modos, ao sabor da paixão influente em cada um dos interessados. Qnem, em boa rega, e á face da justica, deve soffrer o prejuizo: o publico ou o Banco? Esta é que é a questão, e questão deveras complexa para se resolver de momento.

Ora em boa consciencia e como unico remedio do mal, mal incalculavel pelas suas consequencias, não está isto de falsificações fiduciarias reclamando, por parte do Estado, uma lei urgente especial, uma lei de salus-populi, que nós todos havíamos de abençoar? Quando virá essa lei?...

O movimento da nossa bolsa foi regular durante a quinzena, continuando a manter-se a cotação das inscrições e mais papel do Estado.

Acções do Banco de Portugal, firmes entre 144.000 144.500. — Commercial de Lisboa pouca affluencia mas fixas entre 122.600 e 123.000. — Ultramarino, 124.000 e 124.500. — Acções dos Tabacos, pouca affluencia entre 125.700 e 126.300.

Adeante publicamos o boletim geral das cotações na quinzena e a elle nos reportamos para não alongarmos inutilmente o nosso boletim.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | | |
|--------------------|----------|---------|--------------------|-----------|
| Londres 90 d/v . | 37 1/2 | 37 3/8 | Desconto no Banco | |
| » cheque. | 37 1/16 | 36 7/8 | de Portugal..... | 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v..... | 770 | 771 | No mercado..... | 6 % |
| » cheque. | 776 | 778 | Agio Buenos Ay- | |
| Berlim 90 d/v..... | 312 | 314 | res..... | 230 |
| » cheque... | 316 | 318 | Cambio do Brazil. | 10 3/16 |
| Francfort 90 d/v . | 312 1/2 | 314 1/2 | Premio da libra... | 1 1/2 980 |
| » cheque. | 316 1/2 | 318 1/2 | a | |
| Madrid cheque ... | 960 | 970 | | 2 1/2 020 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | JANEIRO | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Inscrições de assent. | 37,75 | 37,75 | 37,75 | 39,75 | 38,70 | - | 37,70 | 37,60 | 37,60 | 38,50 | 37,50 | 37,41 | 37,40 | 37,35 |
| » coupon | 37,70 | 37,70 | - | 37,70 | 37,65 | - | 37,70 | - | 37,47 | 37,45 | 37,31 | 37,30 | 37,30 | 37,30 |
| Obrig. 4% 1888 | 18.500 | - | - | 18.500 | 18.600 | - | 18.600 | 18.600 | - | 18.600 | - | 18.600 | 18.500 | - |
| » 4% 1890 assent.... | 46.500 | - | - | - | - | - | - | - | - | 46.700 | - | - | 46.500 | - |
| » 4% 1890 coupon... | 46.000 | - | - | - | - | - | - | - | - | 46.500 | - | - | 46.400 | 46.500 |
| » 4 1/2% assent.... | 54.500 | - | - | - | - | - | - | 54.600 | 54.500 | - | 54.400 | - | - | - |
| » 4 1/2% coup. int... | 54.500 | - | 54.500 | 54.700 | - | - | 54.500 | 54.700 | 54.600 | 54.400 | 54.500 | - | 54.000 | 53.600 |
| » 4 1/2% externo.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon ... | - | - | - | - | 125.600 | - | 125.400 | 126.200 | - | - | - | - | - | - |
| » Comp. Phosphoros. | 88.900 | - | - | - | 88.900 | - | 88.700 | 88.700 | - | - | - | 89.000 | 89.000 | 89.000 |
| Acções B. de Portugal.... | 142.200 | - | - | 145.000 | - | - | 144.000 | 144.650 | 144.500 | - | 144.500 | 144.000 | 144.000 | - |
| » Commercial | 127.500 | 127.500 | 128.000 | 128.000 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 127.000 |
| » N. Ultramarino.. | 124.500 | 126.000 | 126.000 | 126.300 | - | - | - | 124.400 | 124.100 | 124.000 | - | - | - | 123.000 |
| » Lisboa & Açores | 121.200 | - | 121.600 | 122.500 | 122.500 | - | - | 123.000 | 123.000 | - | 122.600 | 122.800 | 122.800 | - |
| » Tabacos coupon ... | 125.700 | 125.000 | 126.000 | - | - | - | - | - | - | - | 126.300 | 126.500 | 126.500 | 126.500 |
| » Comp. Phosphoros. | 85.900 | 85.700 | 85.400 | - | - | - | 83.500 | 82.000 | 82.300 | - | - | - | 80.000 | 79.800 |
| » Real.... | 17.300 | 17.300 | - | - | - | - | 17.500 | - | - | - | - | 17.400 | - | - |
| Obrig. prediaes 6% | - | - | 93.500 | 93.500 | 93.700 | - | 93.700 | - | 93.700 | - | 93.700 | - | - | - |
| » 5% | - | 90.500 | 90.650 | 90.500 | 90.650 | - | 90.650 | 90.700 | 90.700 | 90.650 | 90.800 | 90.600 | 90.500 | - |
| » C. Real 3% 1.º grau | 77.200 | - | - | - | 79.000 | - | 79.500 | - | 79.600 | 79.600 | 79.800 | 80.000 | 79.600 | - |
| » » 3% 2.º grau | - | 21.450 | - | - | 21.400 | - | - | - | - | 21.350 | 21.050 | - | 20.900 | 20.900 |
| » C. Nacional.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa.... | 77.900 | 77.600 | 77.600 | - | 77.700 | - | 77.600 | - | 77.600 | 77.600 | 77.600 | 77.000 | 77.600 | - |
| Paris: 3% portuguez ... | 23,67 | 23,67 | 23,80 | 23,82 | 23,77 | 23,82 | 23,95 | 23,80 | 23,90 | 23,85 | 23,65 | 23,80 | 23,95 | - |
| Acções Comp. Real.... | 70 | 69 | - | 69,50 | - | 69 | 69 | - | - | 69 | 68 | - | - | - |
| » Madrid Caceres.... | 86,25 | 86,25 | 87,25 | 87,25 | 86,50 | 86,25 | - | - | - | 87 | 87 | 87,75 | 88 | - |
| » Norte de Hespanha. | 180 | 178 | 178 | 179 | 174 | 173 | 177 | 179 | 181 | - | - | - | - | - |
| » Madrid Zaragoza... | 267,50 | 265 | 264 | 260 | 260 | 260 | 261 | 264 | 268 | - | - | - | - | - |
| » Andaluzes.... | 273 | 266 | 265 | 260 | 256 | - | 264 | 267 | 268 | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | 309 | 310 | 309 | 310 | 310 | 310 | 308,50 | 311,50 | 313 | 310,50 | 311 | 312 | 311 | - |
| » » 2.º grau. | 83 | 82,25 | 82 | 82 | 83 | - | 82 | 83 | 82 | 82 | 81,25 | 81 | 82,50 | - |
| » C. Beira Alta.... | 76 | 76 | 75,50 | - | 76 | 76 | - | 76 | 76 | - | - | - | - | - |
| » Madrid Caceres | 86,25 | 86,25 | 87,25 | 87,25 | 86,50 | 86,25 | - | - | - | 87 | 87 | 87,75 | 88 | - |
| » N. Hesp. (1.º hyp.) | 300 | 305 | 302 | 300 | 297 | 298,50 | 299,50 | 300 | 301 | - | - | - | - | - |
| Londres: 3 / portuguez.... | 23,50 | 23,50 | 23,50 | 23,62 | 23,62 | 23,75 | - | 23,87 | 23,87 | 23,87 | 23,75 | 23,62 | 24 | - |
| Obrig. Atravez Africa.... | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | - |
| Amsterdam: Atravez Africa... | 62,75 | 62,75 | 62,75 | 62,75 | 62,75 | 62,75 | 61,50 | 60,75 | 60,25 | 60,68 | 60,68 | 60,68 | 59,88 | - |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60,50 | 60 | 60 | 60 | - | - |

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhos | Periodo de exportação | 1900-1 | | | 1899-900 | | | Totais desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|--------------------------------------|-----------------------|--------|------------|---------|----------|------------|---------|---------------------------|-------------|----------------------|----------|
| | | Kil. | Totais | Kilom. | Kil. | Totais | Kilom. | 1900-1 | 1899-900 | 1900-1 | 1899-900 |
| COMPANHIA REAL | | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| Antiga rede e nova não garantida ... | 1 7 Jan. | 693 | 74 576.000 | 107.613 | 693 | 69.334.423 | 100.049 | 74.576.000 | 69.334.423 | 5.241.577 | - |
| | 8 14 " | " | 66 770.000 | 96.349 | " | 69.334.423 | 100.049 | 141 346 000 | 138.668.846 | 2.677.154 | - |
| Nova rede garantida | 1 7 Jan. | 380 | 9.226.000 | 24.278 | 380 | 8.949.577 | 23.551 | 9.226.000 | 8.949.577 | 226.423 | - |
| | 8 14 " | " | 8.513.000 | 22.402 | " | 8.949.577 | 23.551 | 17.739 000 | 17.899.154 | - | 160.154 |
| Sul e Sueste | 10 16 Dez | 488 | 17.314.120 | 35.479 | 475 | 15.820.270 | 33.305 | 966.865.048 | 910.007.423 | 56.857.625 | - |
| | 17 23 " | " | 19.964.750 | 40.911 | " | 17.671.640 | 37.203 | 986.829.798 | 927.679.063 | 59.150.735 | - |
| Minho e Douro..... | 24 31 " | " | 18.323.310 | 37.547 | " | 22.480.283 | 47.326 | 1.005.153.108 | 950.159.346 | 54.993.762 | - |
| Beira Alta | 8 14 Out. | 353 | 25.140.858 | 71.220 | 353 | 23.310.763 | 66.036 | 982.416.050 | 879.713.077 | 192.702.973 | - |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | 19 25 Nov | 105 | 1.591.841 | 15.160 | 105 | 1.870.488 | 17.814 | 78.584.671 | 72.885.881 | 5.698.790 | - |
| Guimarães..... | 1 7 Jan. | 34 | 1.241.170 | 36.505 | 34 | 1.359. | | | | | |

LINHAS PORTUGUEZAS

Carris de ferro do Porto. — Inaugurou-se no dia 17 o serviço eléctrico dos carros pela nova linha da rua de Santo António, o que encurta o trajecto entre a praça de D. Pedro e Campanhã e reduz o tempo de percurso a pouco mais de metade.

Elevador de S. Sebastião da Pedreira. — Parou mais uma vez, e d'esta parece que por largo tempo, o elevador de S. Sebastião da Pedreira.

Quebrou-se o cabo, e como não é possível concerte-lo, claro está que é necessário substituir-o por um novo; ora isso é quasi tão impossível á companhia, como o concerto do cabo velho...

A' camara cumpre, porém, intervir no assumpto para que o elevador não continue por mais tempo parado, com grave prejuízo dos moradores da área por elle servida.

Cintra á Praia das Maçãs. — Reuniu na quarta-feira, 30, a assembléa geral d'esta companhia, afim de deliberar sobre uma proposta da administração da companhia, d'accordo com os empreiteiros srs. Darras & C.ª, referente á mudança da tracção a vapor pela eléctrica e bem assim de outras applicações de electricidade.

A assembléa, que estava representada por 4.421 acções, aprovou por unanimidade a proposta apresentada, pela referida administração, depois de terem tomado parte na discussão varios oradores.

Caminhos de ferro do Minho e Douro. — Nas salas do Gymnasio Club do Porto reuniram os empregados das secretarias dos caminhos de ferro do Minho e Douro, afim de discutirem e aprovarem a redacção de um projecto de representação que vão dirigir aos poderes superiores pedindo-lhes a eliminação da 3.ª classe do quadro do pessoal administrativo e bem assim um aumento proporcional nos vencimentos da 1.ª e 2.ª classes.

O projecto foi largamente discutido, sendo aprovado com um additamento, para que se pedisse o aumento do quadro de 1.ª classe, afim de favorecer ensejo aos peticionários, de mais rapida promoção.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi nomeado engenheiro chefe de tracção da importante companhia dos caminhos de ferro andaluzes, com séde em Malaga, Mr. Emile Rennes, distinto engenheiro francês.

Mr. Rennes que é filho de Mr. J. Rennes, ilustrado e zeloso chefe da exploração dos caminhos de ferro da Beira Alta, era engenheiro dos caminhos de ferro do Estado, em França, em cujo logar deu bastantes provas de vasta inteligencia e de valor profissional.

Felicitamos o distinto engenheiro e seu pae pela acertada nomeação.

*

Vae formar-se em Madrid um syndicato para a installação d'uma fabrica destinada a produzir material circulante ferro-viário, capaz de constituir 6 000 vagons no anno.

Entram n'este syndicato as officinas de Zorreria, a Maquinista Guipuzcoana e duas officinas das Asturias.

*

Quebrou a companhia da via ferrea de Villena a Alcoy.

*

Foi pedida a recepção oficial do primeiro trôço da linha ferrea de Moreda a Granada.

*

Terminaram os estudos da linha de Berja a Almeria na secção entre aquella cidade e Atajuelos.

Foi inaugurada a via ferrea de Elgoibar a San Sebastian, começando o serviço regular de comboios no 1.º do anno.

*

Deixou o cargo de director da companhia dos caminhos de ferro do Norte, o sr. D. Juan Barat que desempenhou esse logar durante 20 annos.

Continua ao serviço da companhia como membro do conselho de administração.

França

A companhia de *l'Ouest* pôz em circulação regular, desde o começo do anno, um novo comboio rápido comprendendo carruagens novas de 1.ª e 2.ª classe com toucador e restaurante na linha de Dieppe em concordância com os paquetes de *New-Haven*.

As carruagens teem corredor lateral e assentam em 3 eixos.

França-Colônias

Foram collocadas no sistema de *régie* as linhas da companhia franco-argeliana por decreto publicado na folha oficial de 23 de dezembro ultimo.

A administração d'estas linhas constitue um serviço distinto confiado a um engenheiro do estado nomeado pelo ministro, d'acordo com o governador geral.

Haverá um chefe d'exploração nomeado tambem pelo ministro, encarregado de todos os pormenores de via, edificios, tracção e serviço commercial.

Sobre proposta do engenheiro chefe serão fixados pelo ministro os quadros dos diversos agentes empregados na rede, os seus vencimentos, as sommas das gratificações e premios anuais. Os funcionários pertencentes ao quadro do ministerio fazem serviço como destacados. Os restantes serão nomeados pelo engenheiro-administrador.

O thesoureiro é nomeado pelo ministro das obras sob proposta do governador geral e com o assentimento do ministro da fazenda. Prestará a caução que lhe fôr exigida.

Os empregados que exercerem as funcções de chefes de estação ou que recebam productos da exploração prestam igualmente caução.

O orçamento annual da exploração deve ser entregue 3 meses antes da abertura do exercicio.

A nomenclatura das receitas e despesas é igual á adoptada nas linhas do estado.

O custeamento dos armazens é feito por fundos fixados pelo ministro para este fim. A contabilidade e escripturação serão analogas ás adoptadas nas linhas do estado.

Estados Unidos

A rede dos Estados Unidos da America media em 31 de dezembro de 1899 190.833 milhas de 1.609 m., tendo assim aumentado em 3.981 milhas durante o anno.

Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS :

(CONTINUAÇÃO)

Passivo

Capital

| | | |
|---|---|----------------|
| Importancia de 40.000 acções a 90\$000..... | — | 3.600:000\$000 |
|---|---|----------------|

Obrigações

Creadas :

| | |
|------------------------|----------------|
| 9 450 de 450\$000..... | 4 252.500\$000 |
| 47.250 de 90\$000..... | 4 252.500\$000 |

Menos as sorteadas :

| | |
|------------------|-------------|
| 79 de 450\$000.. | 35.550\$000 |
| 390 de 90\$000.. | 35.100\$000 |

8.505:000\$000

70.650\$000

3.600:000\$000

8.434:350\$000

EXPLICAÇÕES

| | |
|-----------------------------|-----------------|
| Somma de obrigações creadas | 8.505:000\$000 |
| | 8.505:000\$000 |
| | 12.034:350\$000 |

| | | |
|--|----------------|-----------------|
| Transporte.... | 8.505:000\$000 | 12.034:350\$000 |
| Da qual : | | |
| Recebido dos Trustees em pagamento da construcçāo.. | 6.186:150\$000 | |
| Differença na emissāo | 2.296:350\$000 | |
| Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contrato respectivo.. £ 5.000 | 22:500\$000 | 8.505:000\$000 |
| <i>Thesouro portuguez</i> — Saldo da conta do contrato de 20 de outubro de 1894 ... | — | 1.546:711\$389 |
| <i>Banco Nacional Ultramarino</i> — (Contracto de 17 de janeiro de 1896) Saldo..... | — | 310:500\$000 |
| <i>Responsabilidade da Sociedade Constructora</i> — Importância dos aceites garantidos pelo aval da Companhia... | — | 65:313\$000 |
| <i>Letras a pagar</i> — Saldo | — | 15:775\$572 |
| <i>Henry Burnay & C.ª</i> — (Contracto de 17 de janeiro de 1896) Saldo | — | 310:500\$000 |
| <i>Ministerio da Fazenda, conta de subsidio</i> — Saldo..... | — | 1.759:893\$979 |
| <i>Banco de Portugal</i> — Saldo.. | — | 643:878\$641 |
| <i>Markward Krauss & C.ª</i> — Saldo..... | — | 10\$080 |
| <i>Fornecedores</i> — Saldo de facturas de material fornecido | — | 5:573\$401 |
| <i>Letras a pagar em Loanda</i> — Saldo..... | — | 36:746\$646 |
| <i>Saques da Africa</i> — Saques aceitos e a pagar..... | — | 4:100\$380 |
| <i>Obrigações sorteadas</i> — Pelas sorteadas em 21 de junho de 1900 a pagar em Londres.. | — | 3:600\$000 |
| <i>Sociedade Constructora</i> — Saldo conforme o annexo E | — | 8:551\$439 |
| <i>Credores</i> — Saldo.. | — | 113:109\$730 |
| <i>Differença na subvençāo</i> — Saldo conforme o annexo C. | — | 1.402:592\$652 |
| Réis | — | 18.261:206\$909 |

Annexo A

Desenvolvimento da conta de construcçāo

Debito

| | |
|--|-----------------|
| Pago á Sociedade Constructora, conforme o contracto, 364 kilometros a 26:905\$594 réis | 9.793:636\$216 |
| Differença na emissāo..... | 2.296:350\$000 |
| Variantes e obras a mais, segundo a nota approvada pelo director technico (a)..... | 544:028\$192 |
| | 12.634:014\$408 |

Annexo B

Desenvolvimento da conta de exploração

(Desde 1 d'outubro de 1899)

Debito

| | |
|--|--------------|
| <i>Material circulante</i> (a) — Valor do existente a mais do caderno d'encargos..... | 78:628\$600 |
| <i>Contas a liquidar</i> — Importância d'estas..... | 4:164\$820 |
| <i>Estações</i> — Importancias em poder d'estas..... | 807\$660 |
| <i>Moveis e utensilios</i> — Valor d'estes nas estações, etc, a mais do caderno d'encargos | 43:168\$134 |
| <i>Machinas e accessorios</i> — Valor d'estas e materias primas nas officinas a mais do caderno d'encargos | 36:470\$407 |
| <i>Armazens geraes</i> — Material existente, conforme os inventarios..... | 120:813\$721 |
| | 284:053\$342 |

(a) N'esta verba está incluida a de 258:317\$249 réis que figura em balancos anteriores.

Gastos geraes d'exploração

A saber :

| | |
|--|--------------|
| <i>Via e obras</i> — Férias, despesas e material empregado na linha... | 58:197\$624 |
| <i>Grandes reparações</i> | 56:490\$148 |
| <i>Passagens</i> — de pessoal para Loanda | 114:687\$772 |
| <i>Lubrificação e Illuminação</i> — Oleos, azeite, petroleo, sēbo, etc | 773\$330 |
| <i>Movimento</i> — Vencimento do pessoal e despesas | 4:427\$225 |
| <i>Tracção e officinas</i> — Material miudo, vencimento do pessoal e despesas | 25:233\$407 |
| <i>Combustivel</i> — Carvão para locomotivas | 41:006\$496 |
| <i>Serviço medico e do hospital</i> — Vencimento do medico, pessoal e despesas | 25:608\$213 |
| <i>Armazens Geraes</i> — Vencimento do pessoal e despesas | 3.336\$859 |
| <i>Passagens de regresso</i> — do pessoal para a Europa.... | 5:294\$003 |
| <i>Direcção e Serviços Centraes</i> — Vencimento do director, pessoal e despesas | 606\$400 |
| | 17:664\$915 |
| | 238:638\$620 |
| | 522:691\$962 |

Credito

| | |
|---|---|
| Importancia transferida para a conta de lucros e perdas | — |
| Saldo..... | — |

Annexo C

Desenvolvimento da conta de reclamações

| | |
|--|----------------|
| Diferenças de cambio pagas desde 1 de janeiro de 1894 até esta data, a saber : | |
| Em coupon..... | 1.046:077\$496 |
| Em material..... | 366:167\$332 |

| | |
|--|----------------|
| Juros pagos durante o mesmo prazo, a saber : | |
| Ao thesouro, pelo contrato de 20 de outubro de 1894. | 560:546\$900 |
| Ao banco de Portugal (garantido pelo governo)..... | 102:938\$824 |
| Ao ministerio da fazenda por adiantamentos. | 64:326\$553 |
| Juros das contas de suprimentos por contrato de 17 de janeiro de 1896. | 172:938\$800 |
| A diversos..... | 143:884\$653 |
| | 1.044:635\$730 |

| | |
|--|--|
| Subvenções que deixaram de receber-se desde 1 de janeiro de 1894 e que se teriam recebido se se tivesse concluido a linha em 31 de dezembro de 1893..... | |
| Estudos da linha além d'Amaca..... | |

1.402:592\$652

33:405\$410

3.892:878\$620

Annexo D

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

| | |
|--|--------------|
| Coupons devolvidos de Londres..... | 22\$500 |
| Annullação de seguros d'oleo mineral na conta do fornecedor..... | 23\$899 |
| Pago por commissões e transferencia..... | 1:089\$474 |
| Idem por gastos d'administração..... | 13:190\$000 |
| Idem por despesas em Londres..... | 6:748\$519 |
| Idem por gastos d'exploração..... | 238:638\$620 |
| Idem por gastos geraes..... | 10:499\$988 |
| Diferença em coupons..... | 2\$000 |

Idem na conta de fornecedores para liquidar.....

367

Quebra em varios artigos nos armazens geraes...

853\$898

271:069\$265

Credito

| | |
|---|---------------------|
| Venda d'objectos velhos em Londres..... | 2\$250 |
| Coupons das obrigações pertencentes á Companhia | 22:194\$000 |
| Recebido d'alugueis de parte do predio do Porto (1 semestre)..... | 565\$000 |
| Idem de juros do deposito em poder dos Trustees | 448\$593 |
| Diferença para fechar na conta de saques d'Africa | 1 |
| Rendimento geral da linha desde 1 d'outubro de 1899 | 195:596\$030 |
| Receita eventual..... | 573\$060 |
| Lucro na venda de obrigações..... | 5:537\$160 |
| Saldo | 46:153\$171 |
| | <u>271:069\$265</u> |

Annexo E

Desenvolvimento da conta da Sociedade Constructora

Debito

| | |
|---|-----------------------|
| Saldo em 30 de junho de 1899..... | 591:662\$406 |
| Ultima prestação sobre 18.400 acções das 36.000 por cuja collocação e pagamento era responsável | 828:000\$000 |
| Saldo da conta de linha em construcção e material Importancias entregues em conta corrente..... | 881:003\$858 |
| Saldo | 222:529\$149 |
| | 8:551\$439 |
| | <u>2.531:746\$852</u> |

Credito

| | |
|---|-----------------------|
| Pagamento (saldo) dos kil. 356 a 364..... | 75:960\$000 |
| Juros desde 1 de janeiro de 1894 a 31 de março de 1900..... | 913:328\$052 |
| Diferenças de cambio no mesmo prazo (a)..... | 181:237\$147 |
| Estudos da linha além d'Ambaca..... | 33:405\$410 |
| Material existente, variantes e obras a mais..... | 285:916\$243 |
| 12:692 obrigações da Companhia a 75\$000 que entregou..... | 951:900\$000 |
| 2:000 acções da Companhia das Aguas de Loanda, que entregou, a 45\$000..... | 90:000\$000 |
| | <u>2.531:746\$852</u> |

AUTOMOBILISMO

Estão em serviço nalgumas linhas de pequeno tráfego umas curiosas viaturas destinadas ao transporte rápido de correspondências postais, construídas por M. Aubert de Mans.

São carros automóveis que caminham sobre os carros das vias ferreas—verdadeiros quadricyclos movidos mecanicamente que prestam grandes serviços.

A plataforma de madeira assenta nas quatro rodas por intermédio de molas de aço. Na parte posterior vae um cesto de verga coberto de oleado, onde se mettem as malas.

Na frente ha o assento para o conductor.

O motor é do sistema *Daimler* de cilindro vertical, trabalhando com essencia, a quatro tempos.

A transmissão dos dois volantes para as rodas faz-se por correias de coiro.

Tem dois reservatórios, um para agua destinado á refrigeração e outro para a essencia que communica com um carbonador Longuemarre.

O freio é de fita de aço, e move-se pelo pedal que está na frente do conductor.

A companhia do caminho de ferro de Mamers a *Saint-Calais* tem, desde agosto, em serviço entre Bonnétable e *Conviré-Beillé* 16 kim., feito com estas viaturas que transportam 850 kig.

*

A comissão do *Automobile-Club* de França, de acordo com as *camaras syndicaes* da industria do *Cyclo* e do *Automovel*, resolveu realizar em 10 de fevereiro de 1901 uma grande exposição internacional do *Cyclo*, do *Automovel* e do *Sport* no Grande Palacio dos Campos Elyseos.

(a) Além d'esta verba já lhe tinha sido levada em conta a de 1.145:255\$728 réis em junho de 1899.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado.

Conselho de administração

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 16 do proximo mês de fevereiro, pela uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edifício do Ministerio das Obras Publicas) e perante o respectivo presidente se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Sul e Sueste.

De 3.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar, tem cada concorrente de efectuar na thesouraria da Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito de 600\$000 réis, para o fornecimento relativo a cada uma das direcções, ou o de 1:200\$000 réis para o fornecimento ás duas direcções.

O deposito definitivo, que são obrigados a fazer os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa, na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, ou na Secretaria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro. Lisboa, 26 de Janeiro de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Lance comprehendido entre a estação de Campanhã e a do Porto.—Estação do Porto.—Empreitada H.—Terraplenagens, aqueductos e muro da rua do Loureiro.

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 1 de fevereiro do proximo anno de 1901, pela 1 hora da tarde, se ha-de proceder, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, ao concurso publico para o arrematação de terraplenagens e construcção de aqueductos e muro da rua do Loureiro, que constituem a empreitada H, na estação do Porto, d'estes caminhos de ferro.

O deposito provisório a fazer para ser admittido como licitante será de 960\$000 réis e o deposito definitivo de 5 p. c. do preço da adjudicação.

O projecto e condições da arrematação e caderno de encargos pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 3 da tarde, no escriptorio do serviço da construcção, rua da estação n.º 107, 1.º, em Campanhã. Porto, 29 de dezembro de 1900.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente se faz publico que no dia 25 de corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o empilhamento de 6 000 toneladas de carvão de pedra.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 9\$500 réis. Este deposito poderá efectuar-se sómente até a vespera do dia do concurso.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 12 de janeiro de 1901.

Construcção de um caes coberto para serviço da Alfandega na estação de Campanhã

Pelo presente se faz publico que no dia 23 de fevereiro proximo, pelas doze horas do dia, se ha-de proceder, perante a Direcção d'estes caminhos de ferro, ao concurso publico para a construcção de um caes coberto, obra de carpinteiro e trolha, para o serviço da Alfandega de Campanhã.

O deposito provisório para poder ser admittido como licitante será de 100\$000 réis, e o definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

O caderno de encargos, condições da arrematação, bem como o projecto da obra, pôdem ser examinados, todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, em Campanhã.

Porto, 21 de janeiro de 1901.

Construcção do caes coberto n.º 17, na estação de Campanhã

Pelo presente se faz publico que no dia 25 de fevereiro proximo, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante a Direcção d'estes caminhos de ferro, ao concurso publico para a construcção do caes coberto n.º 7, na estação de Campanhã.

O deposito provisório para poder ser admittido como licitante será de 95.000 réis, e o definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

O caderno de encargos, condições de arrematação, bem como o projecto da obra, poderão ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, em Campanhã.

Porto, 21 de janeiro de 1901.

*Direcção do Sul e Sueste**Fornecimento de pelles de camurça*

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 30 do corrente perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 120 pelles de camurça.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 2.000 réis. Este deposito será posteriormente elevado a 5% da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 14 de janeiro de 1901.

Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 8 de fevereiro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 45.000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação por feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva Direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde pôdem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 18 de janeiro de 1901.

Fornecimento de escapulas

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 9 de fevereiro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 150.000 escapulas de ferro galvanizado.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 120.000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 19 de janeiro de 1901.

Fornecimento de barras de aço

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde, de 11 de fevereiro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 1.000 barras de aço de 5 metros de comprido para molas de wagons.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 15.000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 23 de janeiro de 1901.

Fornecimento de correia e transmissores

Faz-se publico que, pelas duas horas da tarde, de 13 de fevereiro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 690 metros de correia de couro inglez e 540 metros de transmissores de algodão.

O deposito provisório para ser admittido a licitar, é de réis 28.000.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral dos Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 25 de janeiro de 1901.

Fornecimento de tábuas de casquinha

Faz-se publico que, pelas duas horas da tarde, de 9 de fevereiro proximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de 200 tábuas de casquinha.

O deposito provisório para ser admittido a licitar, é de 18.000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 26 de janeiro de 1901.

*Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**Fornecimento de massaroquinha*

No dia 4 de fevereiro de 1901, á 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 56.500 kilos de massaroquinha.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio. Lisboa, 8 de janeiro de 1901.

Fornecimento de ferro para fundição

No dia 11 de fevereiro 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 45.000 kilos de ferro em linguados para fundição.

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

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

Lisboa, 10 de janeiro de 1901.

*Caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão**Fornecimento de travessas*

Na direcção da exploração d'este caminho de ferro, e até o dia 6 de fevereiro proximo, recebem-se propostas em carta fechada para o fornecimento de 30.000 travessas de pinho para a conservação da linha, segundo as condições dos annos anteriores, as quaes pôdem ser examinadas todos os dias uteis, das 11 ás 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, á praça de Mouinho de Albuquerque (rotunda da Boavista). Porto 27 de dezembro de 1900.

ACENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

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

LEIRIA

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

LISBOA

Braganza-Hotel.—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre.—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—15000 a 18400 réis diarios.

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

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

CASCAES

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

CINTRA

Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 2500 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA

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

COIMBRA

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

HAMBURGO

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

MADRID

Cesar Fereal.—Agente comercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

PARIS

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

ESTORIL

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

FARO

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

FIGUEIRA DA FOZ

Grande hotel Lisbonense.—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.º ordem. Diaria 1500 a 2500 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARAES

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

GRANADA

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

LEIRIA

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

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

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

NAZARETH

Grande Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1700 réis; em setembro, desde 1700 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Prop. Antonio de Sousa Romão.

SANTIAGO (Galliza)

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

SEVILHA

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

SEVILHA

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

SOBRADO DE PAIVA

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

**FABRICA
DE
H. SCAHLCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

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

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | Algés | C. Sodré | |
|------------|----------|------------|----------|
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| 5-45 m. | 6-10 m. | 6-0 m. | 6-20 m. |
| 6-35 m. | 6-55 m. | 6-30 m. | 6-55 m. |
| 7-15 m. | 7-40 m. | 7-30 m. | 7-50 m. |
| 8-45 m. | 9-5 m. | 8-0 m. | 8-25 m. |
| 9-35 m. | 9-55 m. | 9-30 m. | 9-55 m. |
| 10-15 m. | 10-40 m. | 10-30 m. | 10-50 m. |
| 11-5 m. | 11-25 m. | 11-0 m. | 11-25 m. |
| 11-45 m. | 12-10 t. | 12-0 m. | 12-20 t. |
| 12-35 t. | 12-55 t. | 12-30 t. | 12-55 t. |
| 1-15 t. | 1-40 t. | 1-30 t. | 1-50 t. |
| 2-5 t. | 2-25 t. | 3-0 t. | 3-20 t. |
| 2-45 t. | 3-10 t. | 3-30 t. | 3-55 t. |
| 3-35 t. | 3-55 t. | 4-30 t. | 4-50 t. |
| 4-15 t. | 4-40 t. | 5-0 t. | 5-25 t. |
| 5-5 t. | 5-25 t. | 6-0 t. | 6-20 t. |
| 5-45 t. | 6-10 t. | 6-30 t. | 6-55 t. |
| 6-35 t. | 6-55 t. | 7-30 t. | 7-55 t. |
| 7-15 t. | 7-40 t. | 8-0 n. | 8-25 n. |
| 8-45 n. | 9-10 n. | 9-30 n. | 9-55 n. |
| 9-35 n. | 9-55 n. | 11-0 n. | 11-25 n. |
| 10-15 n. | 10-40 n. | — | — |
| C. SODRÉ | P. ARCOS | C. SODRÉ | |
| 8-5 m. | 8-38 m. | 8-50 m. | 9-22 m. |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | |
| 6-15 m. | 7-20 m. | 6-15 m. | 7-20 m. |
| 7-45 m. | 8-50 m. | 7-45 m. | 8-40 m. |
| a 9-10 m. | 9-47 m. | a 8-25 m. | 9-2 m. |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-15 m. | 10-20 m. |
| a 10-40 m. | 11-17 m. | a 9-55 m. | 10-32 m. |
| 10-45 m. | 11-50 m. | 10-45 m. | 11-50 m. |
| 12-15 t. | 1-20 t. | a 11-25 m. | 12-2 t. |
| a 1-40 t. | 2-17 t. | 12-15 t. | 1-20 t. |
| 1-45 t. | 2-50 t. | 1-45 t. | 2-50 t. |
| a 3-10 t. | 3-47 t. | a 2-25 t. | 3-2 t. |
| 3-15 t. | 4-20 t. | 3-15 t. | 4-20 t. |
| a 4-40 t. | 5-17 t. | a 3-55 t. | 4-32 t. |
| 4-45 t. | 5-50 t. | 4-45 t. | 5-50 t. |
| a 6 10 t. | 6-47 t. | a 5-25 t. | 6-2 t. |
| 6-15 t. | 7-20 t. | 6-15 t. | 7-20 t. |
| a 7-40 t. | 8-17 n. | a 6-55 t. | 7-32 t. |
| 7-45 t. | 8-50 n. | 7-45 t. | 8-50 n. |
| 9-15 n. | 10-20 n. | 9-15 n. | 10-20 n. |
| 10-40 n. | 11-17 n. | a 9-55 n. | 10-32 n. |
| a 10-45 n. | 11-50 n. | 10-45 n. | 11-50 n. |
| 12-30 n. | 1-35 n. | a 11-25 n. | 12-2 n. |
| Lisboa | Cintra | Lisboa | |
| 6-30 m. | 7-36 m. | 5-15 m. | 6-14 m. |
| 8-5 m. | 9-12 m. | 6-35 m. | 7-34 m. |
| 9-40 m. | 10-45 m. | 7-48 m. | 8-57 m. |
| 11-20 m. | 12-27 t. | 9-25 m. | 10-25 m. |
| 1-0 t. | 2-7 t. | 11-0 m. | 12-1 t. |
| 2-35 t. | 3-42 t. | 1-5 t. | 2-5 t. |
| 4-35 t. | 5-42 t. | 2-40 t. | 3-46 t. |
| 5-35 t. | 6-41 t. | 4-0 t. | 5-0 t. |
| 7-35 t. | 8-42 n. | 5-55 t. | 6-55 t. |
| 9-0 n. | 10-7 n. | 6-55 t. | 7-55 t. |
| 10-1 n. | 11-32 n. | 8-55 n. | 9-56 n. |
| 5-2-45 n. | 1-52 n. | 10-50 n. | 12-5 n. |

Lisboa Sacavem Lisboa

| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
|----------|----------|----------|----------|
| 6- 0 m. | 6 44 m. | 7- 5 m. | 7-49 m. |
| 6-40 m. | 7-24 m. | 8-5 m. | 8-49 m. |
| 8-15 m. | 9- 9 m. | 9 15 m. | 9-59 m. |
| 9-15 m. | 9-59 m. | 10-10 m. | 10-54 m. |
| 10-25 m. | 11- 9 m. | 11-25 m. | 12- 9 t. |
| 11-10 m. | 11-54 t. | 12 30 t. | 1-14 t. |
| 1-40 t. | 2-24 t. | 2 35 t. | 3 19 t. |
| 7-55 t. | 8 39 n. | 9- 0 n. | 9 44 n. |
| 9-20 n. | 10- 4 n. | 10-15 n. | 10 59 n. |
| 10 37 n. | 11-21 n. | 11-35 n. | 12-19 n. |

| Lisboa | Povoa | Lisboa |
|----------|---------|---------|
| 12-25 t. | 1-23 t. | 1 50 t. |
| 3-5 t. | 4 3 t. | 4-30 t. |
| 4-45 t. | 5-43 t. | 6-35 t. |

| Lisboa | V. Franca | Lisboa |
|----------|-----------|---------|
| 5 45 t. | 7- 4 t. | 5- 0 m. |
| 12-30 n. | 1-55 n. | 7-35 t. |

| Lisboa | Santarem | Lisboa |
|------------|----------|---------|
| b 5-40 m. | 8-18 m. | 9-20 m. |
| b 11-10 m. | 1-36 t. | 5- 0 t. |

| Lisboa | Porto | Lisboa |
|-----------|------------|-----------|
| d 7-35 m. | 8-55 n. | 3 32 t. |
| a 8-0 m. | i 2 35 t. | b 5-37 t. |
| b 8 20 m. | 11-20 n. | d 8-15 m. |
| a 4-30 t. | t 11 30 n. | a 4-20 t. |
| d 6 30 t. | 10-49 m. | 7-10 t. |
| 10-30 n. | 7-41 m. | — |

| Lisboa | Figueira | Lisboa |
|---------|----------|----------|
| 5-15 m. | 7-27 t. | 5-45 m. |
| 7-35 m. | 2-56 t. | 3 40 t. |
| 6-30 t. | 5 12 m. | 11-10 n. |

| Lisboa | V. Alcant. | Lisboa |
|-----------|------------|-----------|
| b 8-20 m. | 5-55 t. | 8-15 m. |
| 11-0 m. | 8-45 n. | b 5-37 t. |
| 8-45 n. | 7 40 m. | 6-20 t. |
| 10-30 n. | 7- 9 m. | 6-55 t. |

| Lisboa | Badajoz | Lisboa |
|-----------|---------|-----------|
| b 8-20 m. | 8-20 n. | 5-40 m. |
| 11-0 m. | 8-20 n. | b 5-37 t. |
| 8-45 n. | 7 9 m. | 6-55 t. |
| 10-30 n. | 7- 9 m. | 5-58 m. |

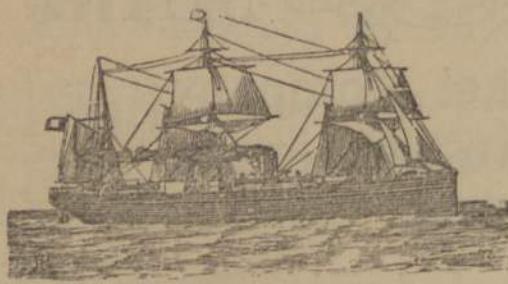
| Lisboa | Guarda | Lisboa |
|-----------|----------|-----------|
| b 8-30 m. | 12 50 n. | 1 50 n. |
| 11-0 m. | 12 50 n. | b 5 37 t. |
| 8-45 n. | 10-37 m. | 4- 0 t. |
| 10-30 n. | 8-45 n. | 5-58 m. |

| Lisboa | Cintra | Lisboa |
|----------|----------|----------|
| 6-30 m. | 7-36 m. | 5-15 m. |
| 8-5 m. | 9-12 m. | 6-35 m. |
| 9-40 m. | 10-45 m. | 7-34 m. |
| 11-20 m. | 12-27 t. | 8-57 m. |
| 1-0 t. | 2- 7 t. | 11- 0 m. |
| 2-35 t. | 3-42 t. | 12- 1 t. |
| 4-35 t. | 5-42 t. | 1- 5 t. |
| 5-35 t. | 6-41 t. | 2- 5 t. |
| 6-35 t. | 7 | |

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bordeus, vapor frances **Cordillère**. Sahirá a 12 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Corunha, La Palice e Liverpool, vap. inglez **Oropesa**. Sahirá a 12 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Atlantique**. Sahirá a 11 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Sobrancelha**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 14 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 6 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Hilary**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



New York (via Açores), paquete portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 9 de fevereiro. Agente, João Patrício Alves Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus, vap. allemão **Desterro**. Sahirá a 24 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



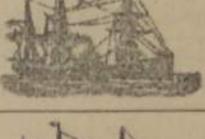
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cearense**. Sahirá a 12 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 24 de fevereiro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Sparta**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o



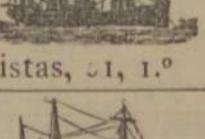
Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



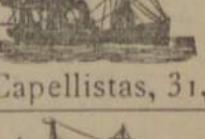
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. frances **Colombia**. Sahirá a 13 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Corrientes**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. inglez **Thames**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 21, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 18 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 31, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico e Fayal, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 13 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPAL-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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