

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

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.

SUMMARY

Paginas

O ELEVADOR DO CARMO EM LISBOA, por Raoul Mesnier de Ponsard (illustrado).....	33
DECRETOS FERROVIARIOS.....	36
PORTE OFFICIAL — 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
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	40 e 41
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — Elevador de S. Sebastião da Pedreira — Cintra á Praia das Maças — Caminhos de ferro do Minho e Douro.....	42
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — França-Colónias — 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 SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	48

O ELEVADOR DO CARMO em Lisboa

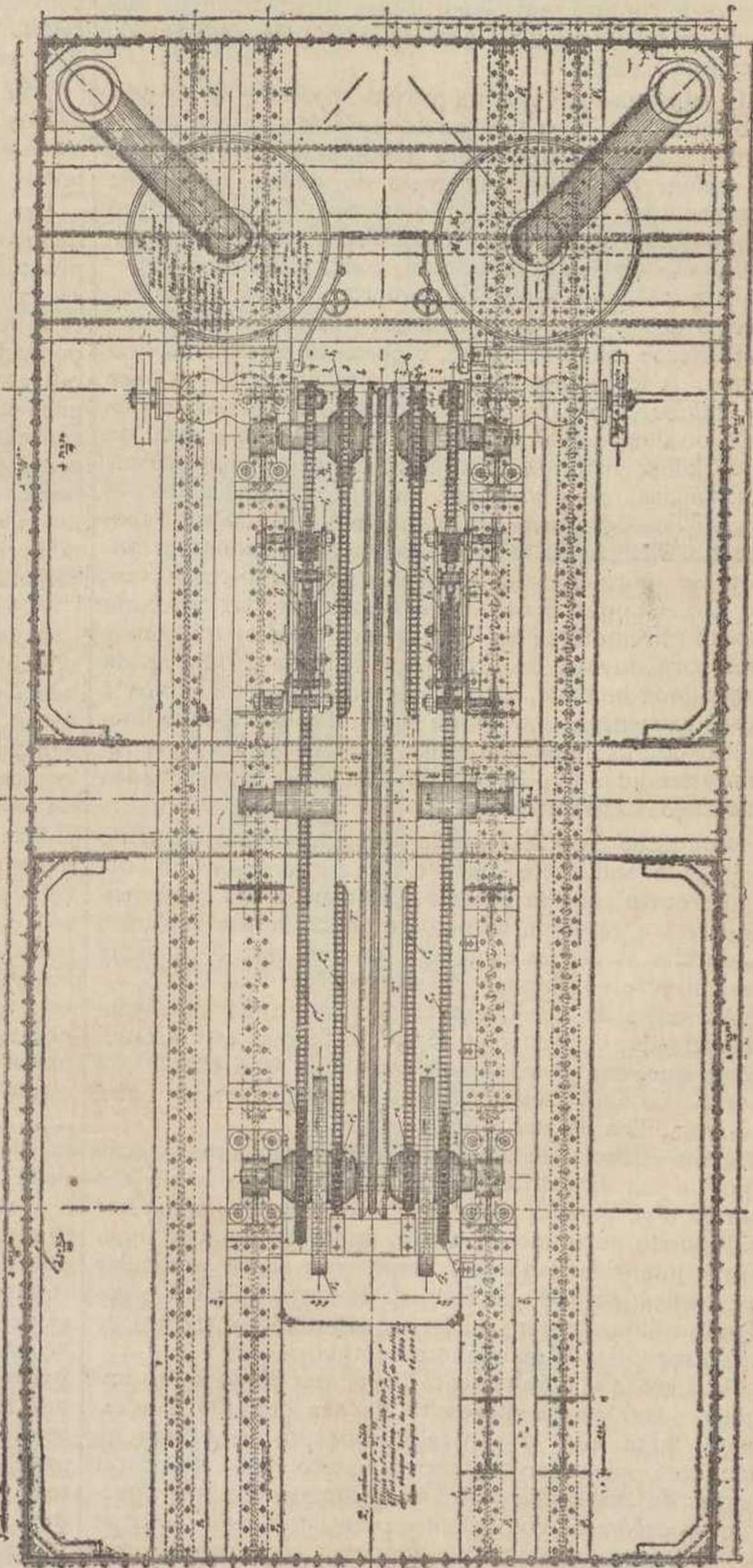
Continuado do n.º 313

Descripção do Mechanismo Motor

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

Completamente eguaes, os seus pesos pôdem equilibrar-se pelo methodo de suspensão, por forma a ser apenas attendivel, com respeito a despesa de força motora, a necessaria ao vencimento das resistencias 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 nivel da estação superior, o piso da outra esteja tambem da mesma forma ao nivel da estação inferior. Os eixos das *cabines*



Plano — Mechanismo motor do ascensor

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

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 & Guillaume 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 coeeficiente 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 coeeficiente de 6 vezes o de ruptura, em construcções sujeitas a mais destruidores esforços do que os exigidos pela natureza do ascensor.

O cabo liga-se ás *cabines* por um appparelho de suspensão, que descreveremos minuciosamente quando tratar-mos d'ellas. Este appparelho 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, coeeficiente 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 appparelhos 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 teriamos para duvidar da segurança d'outros productos da sagacidade humana, aos quaes, comtudo, confiamos a nossa existencia, começando nas audaciosas pontes metallicas até ás mais modestas habitações, sem que sejam attendidas hypotheses de destruição, e reclamadas prevenções contra ellas.

Logo que o coeeficiente de resistencia d'um elemento é julgado sufficiente para o fim a que se destina, nenhum outro recurso é logico reclamar-se: no coeeficiente estará a garantia, bem como no cuidado e vigilancia que todas as cousas exigem, para que esse coeeficiente 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 ellas estão destinadas, em caso de fractura do cabo, exista outra garantia, filha da sua propria tensão.

Com effeito, fracturando-se elle, a violenta reacção egual e em sentido contrario ao esforço da suspensão obriga o respectivo appparelho a movimento como impulsionado pelas molas, e com intensidade ainda superior á intensidade d'estas; assim uma acção particular mechanica, partindo do facto da fractura do cabo, e podendo utilisar-se para o jogo sequente de appparelhos 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 appparelho lançado com força no sentido opposto ao de suspensão não venha deteriorar peças de machinismo que se encontrem em sua direcção na *cabine*, e com effeito, para isto, dispuzeram se esperas que, elasticamente, limitam o percurso em retrocesso do appparelho de suspensão.

Em Pl. I vê-se, ao lado direito, representado pelas letras *t*, *s'''*, *s''*, *s'*, o appparelho 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 mechnismos 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*, guarnecida de madeira, natural seria dar movimento a este tambor que, por simples adherencia, effectuaria o movimento de vaim 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.

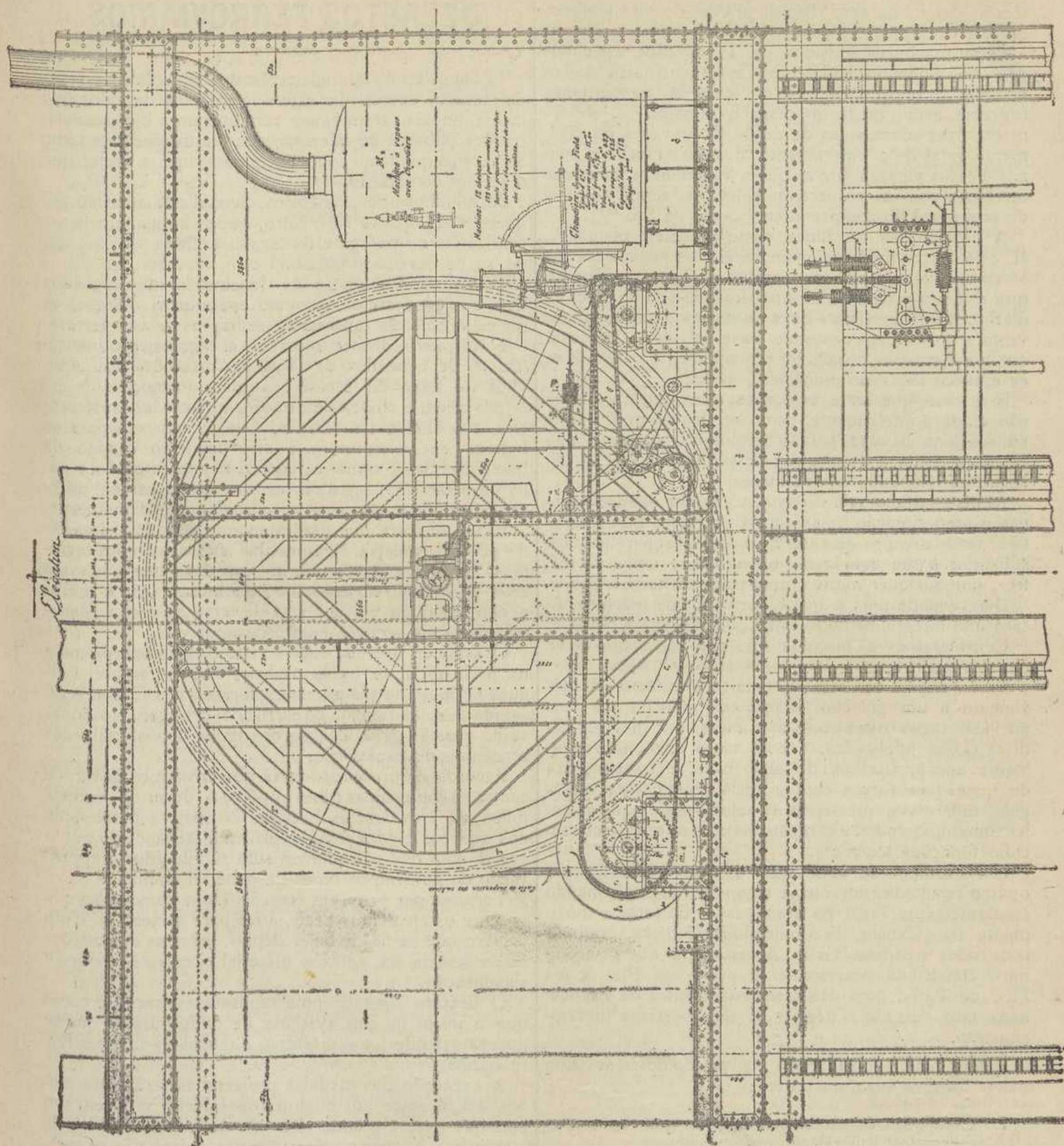
Não entraremos já na analyse comparativa dos processos passados em revista: applicação directa de motor a vapor; indirecta com processos hydraulicos; sistemas electricos; etc, etc.

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 realisação 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 difficuldade 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 systema electrico procede tambem por grandes velocidades, reduzindo as pelos transformadores que regeitamos, justamente quer pelo ruido, quer pela absorpção ingrata da força motora.

Os processos hydraulicos 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 hydraulico, caso opportunamente 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 sobre o piso da estação superior, onde está montado o grande tambor T de passagem do cabo, e que por este facto ficava fóra de utilização administrativa diferente 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 metallica 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 rigido. 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 nivel do piso geral, podendo sobre esta cercadura, como base, ligar-se uma grade de pro-

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

Duas 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 viga-mento geral do compartimento, ficando o nivel dos ban-zos d'essas vigas, sobre os quaes assentam as bases das machinas com as respectivas caldeiras, acima do nivel 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 excéntricos 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 utilizando a totalidade da sua força.

A instalação dupla do systema motor obedece apenas á preocupação 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_1 , 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 instalação 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 systema 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 introduccão do guincho, com apparelho directo de tracção, abre logo as portas a qualqer systema motor differente da utilização da machina a vapor para o guincho; este ultimo pôde ser impulsionado por qualquer outro processo, e quanto ás machinas a vapor, essas podem utilizar-se indirectamente, pois que os outros processos utilizam-as em geral tambem.

(Continúa).

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 typos 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 typos de material circulante.

Termina por propôr a creação d'uma commissão que prepare os elementos necessarios para a execução d'um 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 systema de uniformisação que se poderá estender, a seu tempo, a outros assumptos ferroviarios.

A execução das medidas projectadas será tanto menos difficil 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 intercommunição para os freios usados nos comboios d'esta; em França, na Allemanha, vehiculos que teem que circular sobre linhas de varias companhias são sobrecarregados de freios de varios systemas 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 unico em campo, mas, no estado actual das coisas nada impediria que uma administração viesse a adoptar outro, o que tornaria os seus vehiculos inengataveis aos comboios provistos d'aquelle e vice-versa.

A uniformidade do systema de signalisação é tambem 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 differente, quantos transtornos de serviço, quantos desastres poderá causar uma confusão natural dos dois systemas!

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

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

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

A absoluta falta d'espaco e a extensão d'estes decretos, e especialmente dos relatorios 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 OFFICIAL

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 exigencias do serviço, que podem variar pela abertura de novas linhas, pelo desenvolvimento do trafego, ou pela necessidade de melhorar a exploração das linhas, consoante o requer a segurança e a commodidade do publico.

Os quadros, decretados em 23 de dezembro de 1899, restrictos ao absolutamente indispensavel; 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 circumstancias a que é forçoso attender de prompto.

Abriu-se á exploração provisoria um troço do ramal de Portimão, e torna-se necessario prover á insufficiencia 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 suas funcções privativas, possa coadjuvar e substituir o respectivo chefe, por forma 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.

Convem 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 distinctos de contabilidade da receita e da despesa, o que se conseguirá quasi sem augmento de despesa, visto existirem addidos ao 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 inadiaveis, 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 providencias podem e devem ser successivamente tomadas, que, sem aggravarem sensivelmente a despesa, representam incontestavel 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 zelo e tornar mais efficaz a sua acção 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 accesso, não podem attingir os graus superiores da hierarchia.

Um ligeiro augmento do vencimento por diuturnidade de serviço poderá compensar até certo ponto a preterição, filha das inexoraveis exigencias 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 forma 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 funcionarios prestimosos e modestamente retribuidos, não aggravam 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 9.º do regulamento das direcções dos caminhos de ferro do estado, approvado por decreto de 16 de novembro de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1.º 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 trafego.

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

Art. 2.º 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. 3.º 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. 4.º Será concedido o augmento de 25 por cento do vencimento de exercicio aos empregados administrativos que contarem dez annos de effectivo 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.

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

§ 2.º 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.

§ 3.º Será contado o tempo de serviço aos actuaes empregados, para o effeito 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 áquella em que se encontram.

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

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

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, approved 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 reorganizou a administração dos caminhos de ferro do estado, tendo em conta a natural variabilidade das exigencias de um serviço de feição commercial, conferiu ao poder executivo a faculdade de modificar os preceitos de mero caracter regulamentar, bem como os quadros e vencimentos, consoante as lições da experiencia e as necessidades do serviço.

Com effeito, 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, attribuem ao conselho de administração dos caminhos de ferro do estado a faculdade de propôr ao governo os regulamentos e instrucções de serviço interno que excederem a sua competencia e não alterarem os preceitos da lei.

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

Assim, convem modificar as regras de promoção de algumas classes de empregados, attribuindo mais largo quinhão ao concurso, que estimula o merito e facilita o accesso de funcionarios habéis 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 a 3.ª classe e d'esta á 2.ª.

Dá-se por vezes o caso de haver empregados dos serviços externos que, não estando em condições de bem desempenhar as funcções 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 teem 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 difficil a repressão de certas faltas, que não podem, sem excessiva severidade, ser punidas com a demissão, e que por uma prolongada suspensão condemnám 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 funcções.

Importa ainda tornar extensiva aos maus antecedentes disciplinares a preterição na promoção por antiguidade, que é hoje applicavel ao caso de inaptidão, comtanto 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 differentes 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 restante pessoal jornaleiro são já concedidos valiosos subsidios na doença. Todavia, pede a equidade que se abra excepção a favor de empregados que hoje teem 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 teem geralmente habilitações ou funcções comparaveis ás de um medico das secções ou de um chefe de estação de 1.ª classe, que póde 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 regimento de 16 de novembro de 1891 que nas vagas de escripturarios que occorrerem e que por lei não devam ser reservadas para sargentos, sejam providos empregados addidos. E' justo que sejam como taes considerados esses poucos individuos, que contam já alguns annos de effectivo 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 sanção.

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, approvar as seguintes modificações do regulamento interno das direcções dos caminhos de ferro do estado approved 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 occorrerem na respectiva direcção, quando as conveniencias do serviço, ou quando os interessados o requirem, mediante proposta fundamentada ou informação dos directores.

Art. 3.º Será incluída, 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 funcções do cargo, provada pela repetição da pena de suspensão;

b) As faltas, a que é comminada 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 praso 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 effeitos 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 ellas substituídos 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, approved 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

1.^a Secção — 6.^a Questão

Construção 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 tem 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 methodo 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 Belélubsky 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. Acrescenta que a companhia a que pertence, para facilitar e accelerar a revisão prescripta pela circular franceza de 1891, generalizou a applicação do methodo das escalas de sobrecargas equivalentes ao calculo de todas as obras entregues á exploração, mas tem recorrido ao methodo graphico quando se trata de conservar intactas ou de reforçar obras cuja resistencia, segundo as condições impostas, podia inspirar duvidas.

O uso de aparelhos de medição directa dos esforços que se adaptam, como os de Rabut, a peças de dimensões restrictas, permittiu 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 familiarisou-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 Belélubsky insiste nos inconvenientes que acha em ser demasiado limitativa essa fixação. Não lhe parece possível applicar 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 abaixe a 35 ou 36 kig. a carga de ruptura, por mm. quadrado, que no relatorio se fixava em 40 kig. O engenheiro Belélubsky 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 tambem 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 scientíficamente realisada 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 projecteis cada vez mais rijos e com maior velocidade, portanto de maior força viva de choque, tem trazido modificações profundas nas construcções civis.

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

Estamos certos de que assim como os carris de aço se substituíram 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 Belélubsky 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 addições 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 aparelhos de medição directa dos esforços de tensão. Belélubsky que se não exagerem as sobrecargas crescentes impostas pelas modificações por que vão passando os typos de locomoção.

Como, segundo ponderaram os engenheiros Briere, 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 Belélubsky pede para se pôr na ordem do dia da sessão seguinte o exame dos meios que pôdem adoptar-se para diminuir os esforços secundários desenvolvidos nos diversos órgãos das obras metallicas e os resultados a que se tenha chegado a este respeito.

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

Concluida a discussão na generalidade, passou-se á leitura das conclusões, depois de junctamente 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 approvadas as seguintes resoluções:

1.º A assembléa geral, sob proposta do conselho de administração, decide augmentar o capital social e eleva-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 liquido, feita a deducção das despesas do augmento 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 accessorias 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 regularisação d'este augmento 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, demissionarios.

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 assembléa geral ordinaria d'esta Companhia, são convidados os accionistas de acções

ao portador a depositar-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 26.º 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 relatorios annuaes dos Bancos Ultramarino, Commercial de Lisboa, e Lisboa & Açores. Qualquer d'estes tres documentos podem demonstrar, a quem os ler attentamente, como os capitães fructificam quando são explorados por mãos prudentes e praticas.

O Banco Ultramarino offerece 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 Africa onde mais se effectuam os seus meios de acção.

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

Não é nosso proposito, nem estas simples notas o comportam, commentar nos seus diversos capitulos aquelle apreciavel documento, aliás facil de obter por qualquer curioso n'estes assumptos.

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

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

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

A declaração do Banco de que ia recolher esse typo, 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. Quem, em boa regra, e á face da justiça, 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 consequências, não está isto de falsificações fiduciarias reclamando, por parte do Estado, uma lei urgente especial, uma lei de salus-populi, que nós todos haviamos 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 e 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 de Portugal	5 1/2 %
» cheque	37 1/16	36 7/8	No mercado	6 %
Paris 90 d/v	770	771	Agio Buenos Ayres	230
» cheque	776	778	Cambio do Brazil	10 3/16
Berlim 90 d/v	312	314	Premio da libra	1 7/8 50 a
» cheque	316	318		2 7/8 020
Francfort 90 d/v . . .	312 1/2	314 1/2		
» cheque	316 1/2	318 1/2		
Madrid cheque	960	970		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
Lisboa: Inscriptões 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.ª 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.ª 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.ª 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.ª 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.ª Real	70	69	-	69,50	-	69	69	-	-	69	68	-	-	-
» Madrid Cáceres	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.ª 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.ª Beira Alta	76	76	75,50	-	76	76	-	76	76	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres	86,25	86,25	87,25	87,25	86,50	86,25	-	-	-	87	87	87,75	88	-
» N. Hesp. (1.ª 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	-
Amsterdã: 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	60,50	60	60	60	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1900-1			1899-900			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900-1	1899-900	1900-1	1899-900
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL 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 garanti- da	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	-
	24 31 " "	"	18.323.310	37.547	"	22 480 283	47.326	1.005.153.108	950.159.346	54.993.762	-
Minho e Douro	8 14 Out.	353	25.140 858	71 220	353	23.310.763	66 036	982 416.050	879.713.077	102.702.973	-
	15 21 " "	"	26 865 418	76.106	"	20 438.867	57.900	1.009.281.468	900 151.944	109 129.524	-
Beira Alta	22 28 " "	"	28.045.946	79.450	"	19.016 078	53.869	1 037 327.414	919 168.022	118.159.392	-
	10 16 Dez.	253	7.332.459	28.982	253	6.120.552	24.191	371.008.220	330.965.344	40.042.876	-
	17 23 " "	"	7.504 293	29.661	"	7 378.497	29 164	378.512.513	338.343.841	40.168.672	-
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	1.359.710	39.991	1.241.170	1 359.710	-	118.540
	8 14 " "	"	1.327.185	39.034	"	1.364 785	40.140	2.568.355	2.724.495	-	156.140
Porto á P. e Famalicão	1 15 Dez.	64	4.277.011	66.828	64	2 971.373	46.427	116.820.978	95.014.121	21.806.857	-
	23 31 " "	3656 Ps.	2.725.778 Ps.	745.3656 Ps.	3656 Ps.	2 247.796 Ps.	614 Ps.	106.494 888 Ps.	102.563.408 Ps.	3.931.480	-
Norte de Hespanha ..	1 7 Jan.	"	1.670.994	457	"	1.494.146	408	1.670 994	1.494.146	176.848	-
	8 14 " "	"	1.867 687	510	"	1.766.742	483	3.538.681	3.260 889	277.792	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 7 Jan.	3650	1.499.876	410.3650	3650	1.335.875	365	1.499.876	1.335.875	164 001	-
	8 14 " "	"	1.646.284	451	"	1.659.675	454	3.146.162	2.995.551	150.611	-
Andaluzes	17 23 Dez.	1067	749 143	702.1067	1067	771 581	723	19.388.658	18.677.954	710.704	-
	24 31 " "	"	554.579	519	"	518.039	485	19.943.237	19.195.994	747 243	-
Madrid — Cáceres ...	8 14 Jan.	429	73.898	172.429	429	58.545	136	153.621	120.771	32.850	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	1 7 Jan.	180	23.542	130.180	180	27.452	152	23.542	27.452	-	3.910
	8 14 " "	"	31 918	177	"	33.629	186	55.460	61.081	-	5.621
	15 21 " "	"	30.537	169	"	42.479	235	85.997	103.561	-	17 564

LINHAS PORTUGUEZAS

Carris de ferro do Porto. — Inaugurou-se no dia 17 o serviço electrico dos carros pela nova linha da rua de Santo Antonio, 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 concertal-o, claro está que é necessario substitui-lo por um novo; ora isso é quasi tão impossivel 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 prejuizo dos moradores da area por elle servida.

Cintra á Praia das Maças. — 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 electrica e bem assim de outras applicações de electricidade.

A assembléa, que estava representada por 4.421 acções, approvou 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 approvarem 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 augmento proporcional nos vencimentos da 1.^a e 2.^a classes.

O projecto foi largamente discutido, sendo approvado com um additamento, para que se pedisse o augmento do quadro de 1.^a classe, afim de favorecer ensino aos peticionarios, 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, distincto engenheiro francez.

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

Felicitemos o distincto 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-via-rio, capaz de construir 6 000 vagoes 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 official 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* poz em circulação regular, desde o começo do anno, um novo comboio rapido comprehendendo carruagens novas de 1.^a e 2.^a classe com toucador e restaurante na linha de *Dieppe* em concordancia com os paquetes de *New-Haven*

As carruagens teem corredor lateral e assentam em 3 eixos.

França-Colonias

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

A administração d'estas linhas constitue um serviço distincto confiado a um engenheiro do estado nomeado pelo ministro, d'accordo 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 rêde, os seus vencimentos, as sommas das gratificações e premios annuaes. Os funcionarios 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 mezes 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 rêde dos Estados Unidos da America medía em 31 de dezembro de 1899 190.833 milhas de 1.609 m., tendo assim augmentado 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)

Capital		Passivo	
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 :		8.505:000\$000	
79 de 450\$000..	35:550\$000		
390 de 90\$000..	35:100\$000	70:650\$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 construção..	6.186:150\$000	
Diferença na emissão.....	2.296:350\$000	
Em consolidação dos inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo..	£ 5.000 22:500\$000	8.505:000\$000
<i>Thesouro portuguez</i> — Saldo da conta do contracto 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> — Importancia dos accites 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</i> , conta de subsidio — Saldo.....	—	1.759:893\$979
<i>Banco de Portugal</i> — Saldo..	—	643:878\$641
<i>Marcuard 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 accitos 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 anexo E	—	8:551\$439
<i>Credores</i> — Saldo..	—	113:109\$730
<i>Diferença na subvenção</i> — Saldo conforme o anexo C.	—	1.402:592\$652
Réis	—	18.261:206\$909

Annexo A

Desenvolvimento da conta de construção

Debito

Pago á Sociedade Constructora, conforme o contracto, 364 kilometros a 26:905\$594 réis	9.793:636\$216
Diferença na emissão.....	2.296:350\$000
Variantes e obras a mais, segundo a nota approvada pelo director tecnico (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> — Importancia 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 incluída a de 258:317\$249 réis que figurava em balanços anteriores.

Gastos geraes d'exploração

A saber :

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

Credito

Importancia transferida para a conta de lucros e perdas	—	238:638\$620
Saldo.....	—	284:053\$342
		522:691\$962

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	1.412:244\$828
Juros pagos durante o mesmo praso, a saber :		
Ao thesouro, pelo contracto 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 supprimentos por contracto 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.....		1.402:592\$652
Estudos da linha além d'Am-baca.....		33:405\$410
		3.892:878\$020

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 responsavel	828:000#000
Saldo da conta de linha em construcção e material	881:003#858
Importancias entregues em conta corrente.....	222:529#149
Saldo	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 praso (a)...	181:237#147
Estudos da linha além d'Ambaca.....	33:405#410
Material existente, variantes e obras a mais.....	285:916#243
12:092 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 n'algumas linhas de pequeno tráfego umas curiosas viaturas destinadas ao transporte rapido de correspondencias postaes, construidas por M. Aubert de Mans.

São carros automoveis que caminham sobre os carris das vias ferreas—verdadeiros quadricyclos movidos mechanicamente 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 systema *Daimler* de cylindro vertical, trabalhando com essencia, a quatro tempos.

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

Tem dois reservatorios, 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 Bon-nétable e Conviré-Beillé-16 km., feito com estas viaturas que transportam 850 kg.

A comissão do *Automobile-Club* de França, de accordo 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.

ARREMATACÕES**Caminhos de ferro do Estado.****Conselho de administração***Fornecimento de carvão de pedra*

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 16 do proximo mez de fevereiro, pela uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edificio 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 effectuar 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

Lanço 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 annuncio 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 provisorio 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 podem 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 effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 9#500 réis. Este deposito poderá effectuar-se sómente até a vespera do dia do concurso.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o 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 provisorio 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, podem 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 provisorio 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 provisorio 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 lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem 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 provisorio 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 lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos, á ordem da respectiva Direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde de as dez 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 provisorio 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 lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem 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 comprimento para molas de wagons.

O deposito provisorio 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 lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem 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 provisorio 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 lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral dos Depósitos, á ordem da respectiva direcção.

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

Fornecimento de tábuas de casquinha

Faz-se publico que, pela 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 provisorio 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 lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem 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 commissão 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 (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde; e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio 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 commissão 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 (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue de Chateaudun.

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

Lisboa, 10 de janeiro de 1901.

Caminho de ferro do Porto a Pova 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 podem ser examinadas todos os dias uteis, das 11 ás 2 horas da tarde, no escriptorio da companhia, á praça de Mouzinho 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

LISBOA **Rodolfo 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. — Propr. Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FABRICA DE H. 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. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.



Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

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

Em 5 de Fevereiro

O paquete **Thames**.

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

AGENTES

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

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

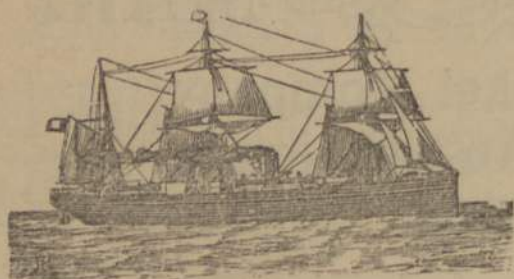
HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Fevereiro de 1901

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Coimbra Figueira Coimbra				FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	4-0 t.	5-50 t.	9-25 n.	11-10 n.				
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	Aveiro Porto Aveiro				Mangualde Guarda Mangualde			
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.	p 10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.	4-25 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.			c 10-10 n.	h 1-29 n.				
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	5-30 m.	c 6-56 m.	c 10-45 m.	12-11 t.	Porto Braga Porto			
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	9-20 n.	10-4 t.	10-15 n.	10-59 n.	12-45 t.	c 2-11 t.	5-20 t.	6-57 t.	4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	7-25 t.	9-5 n.	6-30 t.	8-6 n.	8-0 m.	10-35 m.	7-50 m.	9-35 m.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	Lisboa Povoá Lisboa				Espinho Porto Espinho				11-0 m.	1-20 t.	11-50 m.	2-15 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.	7-1 m.	4-0 t.	5-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	8-58 m.	9-50 m.	c 7-25 m.	8-15 m.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.	9-55 m.				
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.	1-36 t.	Porto Valença Porto			
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	5-7 t.	6-20 t.	3-30 t.	4-30 t.	8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	SUL E SUESTE				11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	Lisboa Santarem Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	7- m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.	Porto Vianna Porto			
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.	1-10 t.	d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa Porto Lisboa				12-45 t.	2-20 t.	2-45 t.	4-45 t.	Vianna Valença Vianna			
10-15 n.	10-40 n.			d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	b 3-32 t.	4-30 t.	6-6 t.	5-45 t.	6-30 t.	7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.
C. SODRE P. ARCOS C. SODRE				a 8-0 m.	i 2-35 t.	4-0 m.	b 5-37 t.	Lisboa Extremoz Lisboa				Porto Barca d'Alva Porto			
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	7-30 m.	3-0 t.	s 11-0 m.	6-45 t.
C. SODRE Cascaes C. SODRE				11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5-58 m.	12-45 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	Porto Regoa Porto			
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	d 4-10 m.	4-30 t.	6-6 t.	5-45 t.	6-30 t.	4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-45 n.	10-30 n.	7-41 m.	d 9-0 m.	Lisboa Faro Lisboa				4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.	11-20 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	10-30 n.	7-41 m.			4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.	Porto Penafiel Porto			
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa Plas Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa			
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	d 4-10 m.	Casa Branca Evora Casa Branca				GUIMARÃES			
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	8-45 n.	10-30 n.	7-41 m.	d 9-0 m.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	Porto	Guimaraes	Porto	
a 1-40 t.	2-17 t.	a 12-15 t.	1-20 t.	10-30 n.	7-41 m.			6-30 m.	7-10 t.	6-30 m.	7-30 n.	4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				TUNES POÇO BARRETO TUNES				8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.	2-15 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.	11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.	4-10 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.	FARO POÇO BARRETO FARO				5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.	7-10 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	Lisboa	7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Caes			
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	Lisboa	6-30 t.	5-12 m.	9-11 m.	BEIRA ALTA				dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d)			
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	Lisboa	8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	Figueira	Pamp.	Figueira		Por Alfarellos—e) Só aos domingos e sant.			
6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	Lisboa	8-20 m.	5-40 m.	3-32 t.	5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.	—f) Excepto aos dom. e sant. —g) Só aos			
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	Lisboa	11-0 m.	7-40 m.	6-20 t.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.	sab. —h) Excepto aos sab. —i) Só as 2. ^{as} e			
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	Lisboa	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	Casa Branca Evora Casa Branca				5. ^{as} —k) Só aos dom. e 4. ^{as} —l) Só as 3. ^{as}			
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	Lisboa	10-30 n.	7-9 m.	6-55 t.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	e sab. —m) Só aos dom., 2. ^{as} , 4. ^{as} e 5. ^{as} —			
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	Lisboa	11-0 m.	7-9 m.	6-55 t.	Casa Branca Faro Casa Branca				n) Só aos dom. e 4. ^{as} —(p) Só aos dom. e			
a 10-45 n.	11-50 n.	a 10-45 n.	11-50 n.	Lisboa	10-30 n.	7-9 m.	6-55 t.	6-30 m.	7-10 t.	6-30 m.	7-30 n.	5. ^{as} —q) Só as 5. ^{as} —r) Só as 2. ^{as} , 4. ^{as} e			
12-30 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	Lisboa	8-45 n.	7-9 m.	6-55 t.	TUNES POÇO BARRETO TUNES				6. ^{as} —s) Só as 3. ^{as} , 5. ^{as} e sab. —t) Só as 2. ^{as}			
Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa	11-0 m.	12-50 n.	1-50 n.	FARO POÇO BARRETO FARO				feiras —u) Só aos domingos —v) Só as			
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	Lisboa	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	terças.			
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	Lisboa	10-30 n.	10-37 m.	4-0 t.	BEIRA ALTA							
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	Lisboa	11-0 m.	10-37 m.	4-0 t.	Figueira	Pamp.	Figueira					
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	Lisboa	b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.				
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.	Lisboa	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.				
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.	Lisboa	Lisboa	12-13 t.	a 6-55 t.	Pamp.	V. Formoso	Pamp.					
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.	Lisboa	a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.				
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.	Lisboa				12-25 t.	6-34 t.	n 1-25 t.	6-45 t.				
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.	Lisboa											
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.	Lisboa											
10-1 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	Lisboa											
5-12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	Lisboa											

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bordeus, vapor francez **Cordillere**. 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 francez **Atlantique**. Sahirá a 11 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Sobralense**. 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, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loan-da, 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 Patricio Alvares 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. francez **Colombia**. Sahirá a 13 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Corrientes**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 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 Capellistas, 31, 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 Capellistas, 31, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a 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 Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 13 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida 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.