



Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES
Contem uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1900, do Ministerio das Obras Publicas

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

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

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


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

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

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

Collaboradores, os principaes engenheiros portuguezes

13.º ANNO—1900

 Caminhos de Ferro Portuguezes
Comissão do Museu Ferroviário (CMF)
L.º _____

REDACÇÃO
48—RUA NOVA DA TRINDADE—1.º
Telephone, 27—Adr. Telegr. CAMIFERRO
LISBOA

ASSIGNATURAS

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

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

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO
TRAVESSA DO SACRAMENTO, AO CARMO, 3 A 7
1900

Comissão de Museos Portoguezes (L.E.M.)
Campanha de Fomento Portoguezes

ARTIGOS E SECÇÕES DO 13.º ANNO

Aguas (As) de Moura (illustrado).....	260
Alojamento em Paris.....	212
Anuario estatístico de Angola, por O. S.—♦.....	209
Arrematações:	
13, 30, 45, 62, 77, 93, 109, 125, 140, 156, 173, 188, 205, 221, 237, 253, 269, 285, 301, 317, 333, 349, 364 e....	381
Ascensor do Carmo	210
Associação Commercial do Porto.....	100
Automobilismo:	
10, 107, 122, 134, 164 (ill.), 180 (ill.), 197 (ill.), 212 (ill.), 228 (ill.), 246 e.....	298
Avisos de serviço:	
13, 61, 77, 92, 109, 125, 140, 156, 173, 188, 205, 220, 237, 252, 269, 301, 316, 332 e.....	381
Bilhetes especiaes—132 e.....	179
Bilhetes para Paris—115 e.....	197
Boas festas e brindes.....	10
Boletim da Praça de Lisboa:	
8, 23, 40, 56, 72, 87, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360, e....	376
Bouclier (Le), por Xavier Cordeiro.....	262
Camara (A) municipal.....	358
Cambios, descontos e agios:	
8, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360, e....	376
Caminhos de ferro Africanos.....	27
Caminhos (Os) de ferro da Grecia.....	274
Caminho (O) de ferro das tres Americas	309
Caminho de ferro de Lourenço Marques—18 e.....	354
Carruagens (illustrado).....	372
Questão (A).....	98
Caminho de ferro de Mormugão—99 e.....	122
Caminhos (Os) de ferro do Brazil.....	295
Caminhos (Os) de ferro do Natal em 1899.....	308
Caminhos (Os) de ferro dos Estados Unidos.....	327
Caminhos de ferro na Europa.....	38
Caminhos (Os) de ferro ultramarinos (por O. S.)—♦273 e—♦.....	337
Carga dos eixos das viaturas.....	311
Carris de ferro de Lisboa.....	230
Cartas de Inglaterra, por W. N. Cornett—130—259—292 e.....	339
Cartas de Lourenço Marques, por J. M. Costa—83 e.....	163
Carteira dos accionistas:	
7, 72, 104, 118, 167, 183, 200, 215, 279, 296, 311, 343, e.....	376
Cautelas para bagagens.....	171
Cofre (Um) portuguez.....	38
Comboio (Um) que corta o vento.....	328
Comboios especiaes.....	84
Comboios rapidos.....	132
Commercio Portuguez—39, 90, 183, 231, 250, 282, e.....	330
Companhia do caminho de ferro de Salamanca—Assembléa geral.....	194
Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta:	
Arbitragem.....	20
Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal—187, 204 e.....	218
Companhia do Caminho de ferro do Porto á Pova e Famação.....	103
Companhia Nacional de caminhos de ferro.....	87
Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal—91, 108, 124, 139, 172 e.....	187
Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez d'Africa.....	
Assembléa geral.....	87
Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal—12, 29 e.....	346
	59

PAG.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes:

Assembléa geral—193 e.....	232
Novo horario.....	179
Questão (A).....	355
Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal—204, 219, 236, 251, 268, 284, 300, 316, 348, 362 e.....	379
Companhia dos wagons-leitos	231
Concursos.....	77
Congresso colonial.....	37
Congresso de caminhos de ferro—186, 243, 290—♦ 305—♦ e.....	37
Congresso (O) vinicola, por O. S.—♦.....	49
Conselheiro (O) Louis de Perls.....	42
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—9, 24, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Credito (O) das companhias ferroviarias em França	138
Cyclismo—26, e.....	90
Deposito de volumes—151 e.....	372
Desastre n'um tremvia.....	39
Desastres (Os) em caminhos de ferro.....	307
Desleixos municipaes.....	133
Despesas com a tracção por varios systemas.	279
Disposições sanitarias.....	7
Dynamos Western Electric Company (illustrado).....	326
Embargo (O) camarario, por O. S.—♦.....	353
Emprego (O) do aço na construcção de material de caminhos de ferro.....	327
Escala comparada dos rendimentos de fundos.....	40
Estação Central do Porto.	346
Estação (A) do Caes d'Orsay (illustrado).....	341
Estatística official dos caminhos de ferro portuguezes....	150
Excursão (Uma) incidente—IV 6—V 53—VI 86—VII....	101
Exposição de Paris—5 (illustrado) 26, 37 (illust.) 69 (ill.) 85 (ill.) 100 (ill.) 202, 215, 234 e.....	308
Fabrica das Devezas (illustrado).....	20
Falta de espaço.....	200
Festas em Badajoz.....	179
Geradores de vapor de Barcock & Wilcox (illustrado)....	295
Grande (A) festa de Lisboa—177—♦ 212, 226, 242, 263, 294 e.....	346
Grandes percursos sem paragem.....	42
Guia da viagem a Paris—I 154—II 166—III 181—IV....	214
Hulha (A).....	52
Imposto de transportes em Hespanha.....	122
Industria e agricultura, por O. S.—♦81— e—♦.....	145
Inspecção a linhas francezas.....	234
Legislação ferroviaria 54 e.....	359
Linhas do Estado, por O. S.—♦.....	225

Linhas estrangeiras:

Africa—299—Africa allemã—11—Allemanha—29, 44, 203, 267, 283, 299, 378—Argelia—29, 76, 299—Austria—Hungria—44, 267—Belgica—59, 203, 347—Brazil—139—Bulgaria—44—Canadá—236, 284, 331,—Chili—315—China—11, 123, 139, 204, 331—Dinamarca—218—Estados Unidos—29, 59, 267, 299, 331—Ethiopia—299—França—11, 44, 59, 75, 91, 107, 156, 171, 186, 203, 235, 251, 267, 283, 298, 315, 331, 347, 362, 378—França-colonias—11, 203, 251, 283, 299—Grã-Bretanha—91, 156, 172, 218, 267, 299, 332, 362,—Grecia—187—Hespanha—11, 29, 43, 58, 75, 91, 107, 123, 139, 156, 171, 186, 202, 218, 235, 250, 266, 283, 298, 314, 331, 347, 362, 378—Inglaterra-colonias—172—Italia—11, 44, 59, 76, 91, 107, 123, 267, 331, 362—Japão—315—Luxemburgo—315—Mexico—315—Montenegro—44—Oceania—315—Persia—29, 139—Republica Argentina—44, 315, 334—Roumania—315—Russia—11, 29, 59, 108, 123, 139, 156, 186, 251, 267, 299, 331—Saxonia—108—São—331—Suissa—11, 59, 76, 203, 267, 299, 331, 378—Tunisia—29—Turquia—11, 59, 75, 187—Uruguay.....	315
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Linhas (As) ferreas do mundo.....	279
Linhas (As) ferreas do Transvaal	326
Linhas ferreas em gestação, por O. S.—♦.....	129
Linhas portuguezas: —10, 28, 43, 58, 74, 90, 107, 122, 138, 155, 171, 186, 202, 218, 235, 250, 266, 283, 298, 314, 330, 347, 362 e.....	378
Linhas (As) secundarias—♦.....	97
Linhas subterraneas de Londres.....	246
Locomotivas electricas.....	327
Machina com sarilho (illustrado).....	53
Machinas combinadas para elevação e tracção (illustrado).....	117
Maior e menor cotação mensal e annual em 1899, de fun- dos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bol- sas portugueza e estrangeiras—24 e.....	25
Manobras de moagens (illustrado)—39 e.....	55
Manutenção (A) militar de Lisboa (illustrado).....	276
Mappa (O) de França.....	309
Metropolitano de Paris—228—(ill.).....	244
Os bilhetes.....	170
Monte (O) Branco.....	58
Necrologia:	
Alfred Hauet.....	103
Barjona de Freitas	228
Lima (Dr.) Nunes, por O. S.....	10
Paul Lefèvre	102
Norte (No) de França.....	55
Norte (No) de Hespanha.....	227
Convenio	183
Nossas (As) gravuras.....	309
Nosso (O) brinde de 1900—69, 85, 101, 117, 151, 165, 180, 212, 232, 244 e.....	262
Nosso (O) Director.....	343
Notas de viagem:	
XX, 21—XXI, 70—I, 293—310—II, 322—III, 342—IV, 356—V	373
Notas varias: —44, 76, 92, 123, 139, 247, 299, 332, 359 e.....	381
Nova (A) linha da Bahia dos Tigres.....	199
Novo anno.....	2
Novo Ministro—♦.....	369
Novo (Um) perigo—♦.....	66
Objectos artisticos portuguezes.....	348
Paragens em transitio.....	116
Paris (A) por 100,5000 réis.....	275
Pomba (A) caminho de ferro.....	314
Ponte pensil de Lewistown a Queenstown.....	42
Portugal (Le) au point de vue agricole.....	287
Predios (Os) no Aterro.....	263
Projecto Monnestier sobre as condições do trabalho do pes- soal dos comboios.....	317
Propostas (As) do Ultramar.....	147
Prosperidade americana.....	26
Publicações recebidas: —10, 26, 42, 58, 72, 103, 135, 170, 199, 215, 230, 264, 278, 298, 310, 358... ..	375
Questão (A) da capacidade dos wagons de mercadorias... ..	167
Questão (A) da distribuição do material circulante—34, 71	106
Questão (A) dos desastres nas linhas inglezas.....	74
Receita dos caminhos de ferro por- tuguezes e hespanhoes: —9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361.....	377
Recenseamento da população.....	358
Rêde (A) ao norte do Mondego.....	66
Reforma no Ministerio das Obras Publicas.....	7
Regulamento das estradas, por O. S.—♦.....	321
Relatorios de Campanhas.....	87
Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—22, 55, 88, 120, 152, 184, 216, 279, 311.....	344
Sancção official para os administradores de vias ferreas... ..	138
Sentença (A) de Berne, por O. S.—♦.....	114
Serviço de comboios.....	51
Serviço para Paris	163
Seu (O) a seu dono, por X. C.—♦.....	2
Signaes de cauda.....	37
Sud Express.....	84
A catastrophe (illustrado).....	356
«Tarde» (A) e outros jornaes—244.....	278
Tarifas de transporte: —5, 36, 68, 84, 115, 150 163, 197, 227, 243.....	341
Tracção electrica: —Allemanha, 298, 311—Bel- gica, 27, 138, 282, 330—Estados Unidos, 74, 311—Fran-	

ca, 27, 58, 310—Hespanha, 74, 102, 138, 234, 282, 310 330—Hollanda, 310—Inglaterra, 234, 250, 282, 311— Italia, 58, 74, 102, 250, 298, 310, 330, 360—Suissa....	360
Trafego com a França.....	359
Traité pratique des ponts métalliques, por X. C.....	50
Transportes a domicilio.....	370
Tremvias de ar comprimido.....	42
Tremvias no Minho.....	134
Ultima (A) hora.....	344
Ultimas (As) reformas—♦.....	17
Valle do Vouga.....	22
Valença, Monsão, Melgaço.....	346
Velocidade (A) da marcha dos comboios e as despesas que ocasiona	308
Ventilação (A) dos tunneis.....	307
Viação em Lisboa, por O. S.—♦.....	33
Via ferrea de Cintra á Praia das Maças, por O. S.—♦241—♦.....	257
Vias ferreas allemãs na China.....	39
Vias ferreas ultramarinas no parlamento, por O. S.—♦.....	161
Viagem a Paris.....	243
Viagem a Roma.....	115
Viagens circulatorias.....	151
Viagens no estrangeiro.....	211
Viagens pela Suissa.....	180

Parte Official

Legislação por linhas

Beira Baixa.....	83
Benguella—51, 84, 195, 326 e.....	341
Carris de ferro do Porto—68 e.....	114
Companhia Real.....	195
Foz Tua a Mirandella—51 e.....	227
Loanda a Ambaca.....	5
Meridionaes.....	194
Mondego.....	67
Mormugão.....	115
Norte.....	355
Peninsulares—259, 293 e.....	326
Santa Comba a Vizeu—51 e.....	227
Sul e sueste—67, 84 e.....	195
Torres-Figueira-Alfarellos.....	243
Valença a Monsão.....	371

Legislação diversa

Organisação dos caminhos de ferro do Estado—3, 4, 18, 51 e	211
Transportes nos caminhos de ferro do Estado—4 e.....	35
Estudos da rêde entre o Mondego e o Tejo.....	50
Approvação da rêde estudada ao Norte do Mondego.....	67
Relatorio e projecto de lei sobre caminhos de ferro ultra- marinos.....	148
Sobre construcção de material.....	307
Regulamento sobre estradas—323 e.....	355
Direcção dos caminhos de ferro ultramarinos.....	340
Transporte de indigentes.....	372

Tarifas

Distribuidas com os numeros abaixo

Companhia real :	N.º
Operações aduaneiras nas fronteiras.....	303
P. H. F. n.º 3 G. V. Recovagens e generos frescos.....	307
P. H. F. n.º 4 G. V. Mercadorias Portugal França	307
Annexos 1 e 2 da tarifa P. H. F. n.º 4.....	308
P. n.º 12 P. V. Cal.....	308
M. L. n.º 2 G. V. Passageiros.....	310
Minho e Douro :	
N.º 10 G. V. Excursionistas.....	294
P. H. n.º 5 G. V. Aves vivas.....	298
Beira Alta :	
B. S. M. n.º 1 G. V. Aves vivas... ..	298
N.º 13 P. V. Mercadorias.....	299

Annexos diversos

Horario brinde para carteira—291 e.....	302
Mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes... ..	298
Prospecto do serviço de Portugal a Paris.....	300
Prospecto do caminho de ferro de S. Gothardo.....	300

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888
e 27 de julho de 1896 do Ministerio das Obras Publicas

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

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na
Typ. do Commercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3.ª 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 57



ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Exposição de Paris — Pavilhão das Colónias Portuguezas

SUMMARIO

	Paginas
NOVO ANNO.....	2
O SEU A SEU DONO, por X. C.....	3
PARTE OFFICIAL — Decretos de 23 de Dezembro de 1899 do Ministerio das Obras Publicas—Idem do Ministerio da Marinha.....	3
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	5
EXPOSIÇÃO DE PARIS—Os pavilhões portuguezes (ilustrado).....	5
UMA EXCURSÃO INCIDENTE—IV.....	6
DISPOSIÇÕES SANITARIAS.....	7
REFORMA NO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS.....	7
O NOSSO N.º 276.....	7
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	7 a 9
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
BOAS FESTAS E BRINDES.....	10
DR. LIMA NUNES.....	10
AUTOMOBILISMO.....	10
LINHAS PORTUGUEZAS — Rede do Estado—Humbre—Congresso de caminhos de ferro—Benguella—Elvas a Extremoz.....	10
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França—França-colônia—Russia — Italia — Suissa — Turquia — China — Africa allemã.....	11
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do conselho de administração (continuação).....	12
AVISOS DE SERVIÇO.....	13
ARREMATACOES.....	14
ANNUNCIOS.....	14
AGENDA DO VIAJANTE.....	15
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	16
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1899.....	16

NOVO ANNO

ENCETA-SE com este numero um novo anno da nossa *Gazeta*, e o nosso primeiro dever é agradecer favores e dedicações que devemos durante a já relativamente longa existencia do jornal.

Ao publico que nos tem acompanhado — leitores e annunciantes — devemos o reconhecimento do auxilio que nos tem prestado, aos estimaveis collaboradores que nos ajudam obsequiosamente, o testemunho da nossa gratidão. Não esqueceremos tambem eguaes sentimentos para com os dignos ministros das Obras Publicas e Marinha que bastante nos auxiliaram no bom andamento da publicação da *Parte official*, auctorizando a tiragem, para annexos d'esta folha, de alguns dos importantes diplomas emanados d'esses ministerios.

Cumprido este dever, falemos do passado e do futuro.

No anno findo cumprimos, como sempre, o que promettemos. Um grande mappa da Europa foi dado como brinde do jornal; este, acompanhando o espirito da epocha, foi illustrado em todos os seus numeros.

Seguimos com o maior interesse e minucia os trabalhos officiaes sobre a organização da rede do Estado e os estudos para a construcção da rede complementar.

No anno que hoje começa procuraremos offerecer, como brinde, um novo mappa que, provavelmente, será a planta de Paris.

Com effeito, o anno de 1900 notabilisa-se por dois importantes factos de caracter universal: a exposição de Paris e a 6.^a sessão do congresso de caminhos de ferro que se realizará n'aquella capital.

Estes dois factos serão por nós acompanhados de perto. Sobre a exposição daremos repetidas informações e publicaremos gravuras representando os seus principaes edificios, installações etc.

No que respeita ao Congresso, no qual, como nas anteriores sessões, o nosso jornal será representado, referiremos todas as principaes questões — algumas de grande alcance — que alli serão discutidas em minuciosos artigos que por isso serão de principal interesse n'uma publicação como a nossa.

Como os systemas de tracção electrica se vão aper-

feicoando e generalizando a ponto de poder prever-se que a orientação dos progressos ferroviarios se deve dirigir para alli no proximo seculo, daremos noticia das installações que se forem fazendo, na secção especial da nossa *Gazeta*.

Ahi nos referiremos não só ás applicações do potencial electrico na tracção de tremvias, mas ás locomotoras das vias ordinarias e aos numerosos mecanismos que se vão adoptando nas estações para facilitarem manobras, ou accelerarem o trafego.

Occupar-nos-hemos tambem do cyclismo, em nova secção que tem perfeito cabimento n'esta *Gazeta*, visto que se trata de um meio de transporte.

Uma outra ideia temos que será uma agradável surpresa para os nossos leitores, mas que não podemos enunciar-lhes sem termos preparada a sua realisação, de facto difficil.

Assim procuramos melhorar o nosso jornal, correspondendo ao favor do publico que tem sustentado uma folha especial durante um periodo já longo, o que, sendo pouco vulgar na imprensa technica do nosso limitado meio, nos não envaidece, mas nos obriga a preservar nos esforços de bem servir.

O SEU A SEU DONO

LEMOS no acreditado jornal, *O Commercio do Porto*, de domingo 24 do corrente, um bem elaborado artigo acerca da necessidade da construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga.

Effectivamente, poucas linhas ha que sirvam tão grande numero de povoações importantes, a saber: Espinho, Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Albergaria, Aveiro, Agueda, Sever do Vouga, Oliveira de Frades, Vouzella, S. Pedro do Sul e Vizeu; não falando em muitas outras de ordem secundaria mas ainda ricas e populosas como são: Paços de Brandão, S. João de Ver, Couto de Cocujões, Valle Maior, Ribeiradio, Souto de Lafões, Thermas de D. Amelia, Mossamedes, etc.

O valle do Caima é um centro industrial de grande futuro.

Actualmente já alli se encontram tres grandes estabelecimentos industriaes: a fabrica de lanifícios de Palmaz, a fabrica de polpa do Carvalhal e a de papel em Valle Maior. Ha tambem importantes minas, como a do Palhal e a da Telhadella, de cobre e chumbo, que só esperam o caminho de ferro para continuar a sua exploração, interrompida ha muitos annos.

O custo do transporte em carros de bois para as estações mais proximas do caminho de ferro do Norte é tal, que a administração das minas do Braçal foi obrigada a transportar o seu minerio pelo rio e a exportar-o pela barra de Aveiro.

Todas estas minas e outras levarão os seus productos a Espinho e a Aveiro, dando bom rendimento á linha do Vouga, mas muito principalmente á linha do Norte, visto os principaes portos de exportação serem Porto e Lisboa.

A existencia d'esta grande industria no Caima, e no rio Mão, affluente do Vouga, faz esperar que as boas quedas d'agua, tanto do Vouga como dos seus tributarios, o rio Teixeira, a ribeira de S. Christovão, o rio Zella, a ribeira de Rima-Má, rio Trosso, e outros, serão em breve aproveitadas como motores para estabelecimentos fabris.

A criação do gado, em Oliveira de Azemeis e no valle do Vouga é outra fonte de receita para o caminho de ferro do Vouga e para a Companhia Real.

E' bem conhecida e afamada em todo o paiz a vi-tella de Lafões, e quando um bom caminho de ferro a transportar para Aveiro, não tardará muito a apparecer nas mesas de Lisboa.

As thermas de D. Amelia são consideradas entre as primeiras do paiz pela qualidade das aguas, pela sua temperatura que é de 68°, e pela sua abundancia, que uma medição *grosso modo* mostrou ser superior a 1.000 metros cubicos por dia. Sabemos que ha já um syndicato formado para a exploração d'estas aguas, logo que o caminho de ferro se construa. Um bom hotel, alguns chalets na bonita encosta da Senhora do Castello, e um estabelecimento de banhos com todos os melhoramentos proprios d'estas casas, atrahirão certamente muitos passageiros do Porto e Lisboa, porque o paiz é lindissimo e offerece magnificos passeios em todas as direcções.

A cidade de Vizeu está hoje servida pelo caminho de ferro de Santa Comba e pela Pampilhosa, nas suas relações tanto para o Sul como para o Norte. Vejamos como se effectuam estas ultimas.

O passageiro que quizer ir para o Norte só tem um comboio diario, partindo de Vizeu ás 1 hora e 34 minutos da tarde e chegando ao Porto ás 11 e meia da noite. Isto é, gasta 9 horas e meia para percorrer 190 kilometros.

Por esta razão o movimento de passageiros é muito limitado.

O caminho de ferro do Valle do Vouga fará o tracto em metade do tempo.

De S. Pedro do Sul e das outras povoações do Valle do Vouga, dirigem-se os passageiros para Estarreja pelas diligencias, gastando tambem muito tempo, porque a distancia é grande. Estes passageiros virão depois, pela maior parte, a Aveiro.

Dir-se-ha talvez, que, ficando Aveiro ligado com Espinho por intermedio do ramal do Carvoeiro, a linha do Valle do Vouga será uma concorrente á linha do Norte.

Se attendermos, porém, ás distancias, reconhece-se que a concorrência é impossivel. Com effeito, o ramal de Aveiro ao Carvoeiro tem 31 kilometros e ficará definitivamente com 34 ou 35 por causa de um desvio projectado, para o approximar de Agueda: e a distancia entre Espinho e o Carvoeiro é de 59 kilometros; de fórma que de Aveiro a Espinho, pelo Carvoeiro não haverá menos de 94 kilometros, ao passo que pela linha do Norte a distancia é apenas de 48.

N'estas condições a concorrência é impossivel, ainda mesmo que o caminho de ferro do Vouga tivesse a velleidade de guerrear a Companhia do Norte, o que, certamente, está longe de convir-lhe.

Do que fica exposto e do que se diz na primeira parte do artigo a que nos estamos referindo, conclue-se que o caminho de ferro do Vouga tem elementos para um trafego consideravel, e que será ao mesmo tempo um optimo affluente da linha do Norte.

Mas, diz *O Commercio do Porto*: Vão decorrendo os annos, vão-se succedendo as prorogações dos prazos para o cumprimento das formalidades impostas, e os povos, aos quaes esse melhoramento aproveitaria directamente, vão esperando o caminho de ferro como se fosse um regateado favor.

E acrescenta: A politica á portugueza tem conseguido tudo isso.

Eis a politica accusada de um delicto que não commetteu.

A causa das successivas prorogações da concessão do Valle do Vouga, e a mesma que justificou as prorogações da dos Meridionaes, de Arganil, do Algarve, do Lima, do Corgo, e de outras.

Creio que a politica não influir em nenhuma d'ellas.

As difficuldades eram de tal ordem que o Governo viu-se obrigado a intervir, promulgando a lei de 14 de julho do corrente anno; e honra seja feita ao sr. Ministro das Obras Publicas por ter reconhecido que a lei antiga era improductiva.

Com a lei nova a questão tomou outro aspecto. O que era impraticavel tornou-se possivel e pratico.

Os capitaes desconfiados que não queriam ouvir falar em empresas nacionaes, tomaram alguma confiança, e o concessionario está habilitado a organizar a companhia, logo que o Governo lh'o permitta. Tendo desembolsado uma quantia superior a 25:000:000 réis na elaboração do projecto, já approvedo pelo Governo, não pôde ser accusado de dilações que não estava na sua mão evitar. A prova está em ter marchado logo que a nova lei lhe abriu o caminho.

O seu direito é indiscutivel.

X. C.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Repartição central

Senhor. — A lei 14 de julho de 1899 auctorizou o governo a reorganizar os serviços dos caminhos de ferro do estado, dando-lhe a faculdade de decretar os quadros em harmonia com as necessidades dos mesmos serviços.

Ao regulamento geral das direcções, que definiu attribuições e estabeleceu as categorias de empregados, segue-se naturalmente a fixação dos quadros e vencimentos do pessoal administrativo nos termos do artigo 9.º do mesmo regulamento, approvedo por decreto com força de lei de 16 de novembro findo, tendo-se em vista os principios de rigorosa economia, que se impõem na hora presente, sem prejuizo dos direitos adquiridos. Por isso apenas são propostas ligeiras modificações do quadro do pessoal activo da exploração, determinadas pela proxima abertura de um troço de linha e de novas estações. Em compensação, nos quadros dos escriptorios supprimiram-se os sub-chefes e amanuenses-encarregados o que deve, com o tempo, deixar disponiveis recursos para melhorar os vencimentos dos escripturarios, insufficientemente retribuidos.

Tenho pois, a honra de submeter á approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

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 ao governo pelo artigo 3.º da carta de lei de 14 de julho do corrente anno, decretar o seguinte:

Artigo 1.º As categorias do pessoal administrativo das direcções dos caminhos de ferro do estado, enumeradas no § 2.º do artigo 8.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, dividir-se-hão respectivamente nas seguintes classes:

a) Escrip-turarios: 1.ª, 2.ª, e 3.ª classes;

b) Chefes de estação: 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª classes;

c) Fieis de estação, bilheteiros, telegraphistas, factores, conductores de comboios e revisores de bilhetes: 1.ª e 2.ª classes.

Art. 2.º Os vencimentos de cada uma das classes e categorias dos empregados administrativos serão os que constam da tabella n.º 1, annexa ao presente decreto.

Art. 3.º Os quadros do pessoal administrativo de cada uma das direcções, Sul e Sueste, Minho e Douro, serão os que constam da tabella n.º 2, que acompanha este diploma.

Art. 4.º As fianças, que devam ser prestadas nos termos do artigo 88.º do regulamento citado, serão as que constam da tabella n.º 3, annexa a este decreto.

Art. 5.º Os empregados das direcções, que não tiverem cabimento nos novos quadros, ficarão em serviço, sem prejuizo dos seus actuaes vencimentos, nos termos do artigo 114.º do regulamento de 16 de novembro do corrente anno.

§ unico. Aos medicos das linhas, que recebiam como remuneração o passe annual e que não fiquem em serviço effectivo, será concedido bilhete de identidade nos termos do respectivo regulamento.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de dezembro de 1899.—REI.—*Elvino José de Souza e Brito*

Senhor.—A lei de 14 de julho de 1899, pela qual foi confiada a gerencia dos caminhos de ferro do estado a um conselho de administração, transferiu para este, collocado sob a auctoridade immediata do ministro, attribuições e serviços de direcção superior e fiscalização anteriormente exercidos por intermedio da direcção geral das obras publicas e minas.

A preparação de elementos para a verificação da contabilidade das direcções, e a escripturação do fundo especial dos caminhos de ferro e da caixa especial de aposentações, creados pela citada lei, constituem, com o respectivo expediente, serviços que teem de ser desempenhados sob a superintendencia directa do conselho de administração.

Para os organizar convenientemente, acha-se o governo munido de duas auctorisações. A primeira, conferida pela base 1.^a da lei de 14 de julho, permite a criação de secções especiaes, na repartição de caminhos de ferro e na 9.^a repartição da contabilidade publica, exclusivamente destinadas ao expediente e contabilidade do conselho. A segunda, formulada no artigo 16.^o da carta de lei de 26 de julho do corrente anno, concede ao governo a faculdade de reformar, sem augmento de despesa, os serviços do ministerio das obras publicas, commercio e industria.

Entre as duas merece preferencia a que permite organizar mais modestamente os serviços dependentes do conselho, sem prejuizo da acção fiscal que á 9.^a repartição da contabilidade publica incumbe, aproveitando parte do pessoal que prestava serviço analogo na repartição de caminhos de ferro, e alguns empregados addidos, consoante as exigencias d'esses serviços de sua natureza variaveis com o desenvolvimento das redes exploradas pelo estado.

Taes são as considerações que me levam a submeter á approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, em 23 de dezembro de 1899 — *Elvino José de Souza e Brito*

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, e usando da faculdade concedida ao governo pelo artigo 65.^o da carta de lei de 26 de julho do corrente anno: hei por bem decretar, tendo em vista as disposições do artigo 3.^o do regulamento approved por decreto de 2 de novembro ultimo, que os serviços de expediente e de contabilidade, dependentes do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, tenham a organização que segue:

Artigo 1.^o Haverá, para o serviço de expediente e contabilidade privativa do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, uma secretaria, dirigida por um engenheiro do quadro das obras publicas e superintendida pelo vogal secretario do mesmo conselho.

Art. 2.^o Os serviços da secretaria do conselho serão desempenhados por empregados destacados das direcções do sul e sueste e do Minho e Douro, e do quadro da secretaria d'estado, sobre proposta do conselho, em harmonia com o desenvolvimento dos mesmos serviços.

§ 1.^o Em quanto houver empregados addidos, serão collocados de preferencia na secretaria do conselho.

§ 2.^o O actual chefe de expediente addido da direcção fiscal dos caminhos de ferro será conservado n'esta qualidade, ás ordens do engenheiro chefe da secretaria, percebendo a gratificação de 90.000 réis annuaes.

Art. 3.^o O serviço de expediente comprehende:

A correspondencia interna e externa;
Concursos e contractos de fornecimentos e empreitadas;
Exploração technica e commercial;
Concessões, projectos e construcção de novas linhas;
Movimento e diplomas do pessoal e respectivo cadastro;
Exame dos inventarios;
Verificação dos direitos de credores ou de seus procuradores ou cessionarios;

Archivo.

Art. 4.^o O serviço de contabilidade comprehende:

Verificação e escripturação das receitas e das contas de depósito;
Verificação e escripturação das despesas;
Classificação das despesas, em harmonia com o respectivo orçamento;
Verificação das folhas de vencimentos, quanto ao abono e a descontos, em conformidade da lei;
Exame e conferencia das importancias requisitadas, em relação ás verbas auctorizadas e ás do respectivo orçamento;
Transferencia do rendimento dos impostos de transito e sellos e das outras receitas;

Levantamento dos fundos em depósito;
Escripturação do fundo especial dos caminhos de ferro;
Caixa especial de aposentações;
Organização do orçamento geral;
Organização das contas geraes, comprehendendo as de gerencia, que os thesoureiros das direcções teem de prestar ao tribunal de contas;

Organização dos balanços mensaes;

Archivo.

Art. 5.^o Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de dezembro de 1899.—REI.—*Elvino José de Souza e Brito*

Senhor.—Torna-se urgente a revisão, em harmonia com a nova organização dos caminhos de ferro do estado, dos perceitos que regulam os transportes de serviço publico.

É esse o objectivo do projecto de decreto, que tenho a honra de submeter á esclarecida apreciação de Vossa Magestade.

Torna-se, n'elle, extensiva a todos os ministerios a redução usufruida pelos transportes militares. Deixa-se-lhes a faculdade de requisitar bilhetes de assignatura (com grande redução sobre uma tarifa já de si muito reduzida) para funcionarios obrigados a frequentes deslocações. Preceitua-se, finalmente, o modo de tornar, quanto possivel, effectivo o pagamento dos transportes por conta do estado, em harmonia com as disposições do regulamento de 2 de novembro findo.

Sem cercear as facilidades que os serviços publicos devem encontrar nas linhas do estado, antes ampliando-as, tive em vista os bons principios de administração, e o interesse geral, que demanda o desenvolvimento da construcção das linhas, e portanto, o maior empenho em fazer cobrar as receitas das actualmente exploradas.

Ouso pois esperar que a providencia, que tenho a honra de propôr, merecerá a approvação de Vossa Magestade.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, em 23 de dezembro de 1899. — *Elvino José de Souza e Brito*

Attendendo, ao que me representou o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria: hei por bem decretar o regulamento dos transportes de passageiros e materiaes pertencentes ao estado, o qual, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa assignado pelo referido ministro e secretario d'estado.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e o faça executar. Paço, em 23 de dezembro de 1899.—REI.—*Elvino José de Souza e Brito*

Regulamento dos transportes de passageiros e materiaes pertencentes ao estado

Artigo 1.^o É concedida, nos caminhos de ferro do estado, a redução de 50 por cento sobre os preços estipulados nas tarifas geraes a todos os transportes de passageiros, animaes e materiaes, effectuados por conta do estado.

§ 1.^o Aos transportes de pão da manutenção militar é concedida a redução de 75 por cento sobre o preço da tarifa geral, e a devolução gratuita das taras vasias.

§ 2.^o São excluidos do beneficio d'estas reduções as despesas accessorias e o sello, que serão pagos integralmente.

Art. 2.^o Para o effecto da concessão a que se refere o artigo 1.^o, os transportes por conta do estado serão effectuados mediante guia ou requisição, devidamente authenticada, da qual conste, em relação a passageiros, a nome e categoria do funcionario, o numero e a graduação das praças militares ou policiaes, a estação de partida e destino, e a classe em que o transporte deva ser feito.

§ 1.^o As remessas de materiaes serão acompanhadas da respectiva nota de expedição junta á guia ou requisição.

§ 2.^o O conselho de administração dos caminhos de ferro do estado sollicitará dos diversos ministerios a lista das auctoridades a que fôr concedida a faculdade de requisitar transportes, e modelos das requisições ou guias adoptadas.

Art. 3.^o Quando uma comissão de serviço publico de caracter permanente ou temporario, exigir frequentes deslocações de um funcionario em alguma das linhas do estado, ou em parte d'ellas, o conselho de administração concederá, mediante requisição do respectivo ministerio, um bilhete de assignatura, no qual se designará a classe, percurso e praso de validade respectivos.

§ unico. O preço d'este bilhete será calculado pela tarifa respectiva com uma redução de 50 por cento.

Art. 5.^o Os bilhetes de assignatura, a que se refere o artigo antecedente, serão pessoas e intransmissiveis, e deverão ter indi-

cação do nome, categoria e residencia official do funcionario, praso de validade, estações entre as quaes são validos e classe em que dão direito a transitar.

Art. 6.º Os bilhetes que forem encontrados em poder de passageiro, que não seja aquelle a favor de quem foram passados, serão apreendidos, e o portador considerado passageiro sem bilhete, sujeito ás penalidades previstas no artigo 76.º do regulamento de policia e exploração dos caminhos de ferro de 11 d'abril de 1868.

§ unico. Quando o bilhete fôr utilizado fóra do percurso ou em classe superior aos indicados n'elle, far-se-ha a respectiva cobrança supplementar pela tarifa geral, mencionando-se no bilhete supplementar o numero do bilhete de assignatura.

Art. 7.º O conselho de administração, em vista das disposições do § unico do artigo 66.º do decreto de 2 de novembro do corrente anno, providenciará para que as passagens e transportes por conta do estado sejam feitos, por adiantamento em conta corrente das direcções com as diversas instancias officiaes auctorisadas a requisital-os.

§ 1.º Os transportes effectuados em cada mez serão liquidados no mez seguinte, e as respectivas contas enviadas ás instancias que hajam de as pagar, a fim de serem por ellas satisfeitas.

§ 2.º Quando decorrerem tres mezes desde a data da remessa das contas, a que se refere o paragrapho anterior, sem que o pagamento se effectue, a direcção que satisfizes as requisições, depois de auctorizada pelo conselho prevenirá a instancia devedora de que, em vista da falta presumivel de verba orçamental, terá applicação o disposto no § unico do artigo citado.

Art. 8.º Continuarão a ser applicados, aos transportes de serviços militares, postaes e policiaes, os respectivos preceitos exarados nas tarifas geraes das linhas do estado.

Art. 9.º Fica revogada a legislação em contrario.

Paço, em 23 de dezembro de 1899.—REL. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção Geral do Ultramar

7.ª Repartição da direcção geral da contabilidade publica

Nos termos do § unico do artigo 17.º da carta de lei de 3 de setembro de 1897, cujas disposições foram mandadas vigorar no exercicio de 1898-1899 pelo artigo 17.º da carta de lei de 25 de junho de 1898: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, determinar que seja aberto no ministerio da fazenda, devidamente registado na direcção geral da contabilidade publica, a favor do ministerio da marinha e ultramar, direcção geral do ultramar, um credito especial da importancia 26:634\$726 réis, para complemento de pagamento da garantia de juro e da despesa de exploração do caminho ferro de Loanda a Ambaca, devendo o mesmo credito ser inscripto na tabella da despesa ordinaria do exercicio de 1898-1899, nos termos seguintes: Capitulo 7.º — Caminho de ferro de Ambaca — garantia de juro.

O tribunal de contas julgou este credito nos termos de ser decretado.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, e o dos da marinha e ultramar, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 23 de dezembro de 1899. — REL. — *Manuel Affonso de Espregueira — Antonio Eduardo Villaça.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Trafego internacional. — A companhia real dos caminhos de ferro está tratando de organizar um serviço entre França e Portugal para transporte directo de passageiros e mercadorias por preços reduzidos.

Não nos temos occupado d'este assumpto de que ha mais de um anno sabemos por guardarmos o segredo profissional, como nos cumpre; mas hoje que a combinação está proxima a vir a publico, podemos dar alguns esclarecimentos que são de todo interessantes.

O serviço que se trata de estabelecer é uma combinação entre as companhias portugueza, hespanhola e francezas constando de quatro tarifas, trez de grande velocidade, para transporte de passageiros, bagagens, recovagens e quaesquer encomendas de pouco uso, e uma de pequena velocidade, para mercadorias de todos os generos; qualquer d'ellas tanto no sentido França-Portugal como Portugal França.

Os preços d'estas tarifas serão muito reduzidos, e além da vantagem na economia do transporte será estabelecido para os volumes um *fort-fait* para as ope-

rações aduaneiras, nas fronteiras franco-hespanhola e hispano-portugueza.

Por esta forma o publico, á vista da tarifa, saberá, ou poderá, pelo menos, calcular com exactidão, o preço porque lhe sae o seu transporte, o que é importantissimo para este genero de trafego entre diferentes paizes, e em que, na maior parte das vezes, as despesas da passagem nas fronteiras são superiores ao que as companhias auferem pelo transporte.

Em tempo já houve tarifas directas entre Lisboa, Bordeus, Paris e outros pontos dos dois paizes, tanto para passageiros como para mercadorias.

Mas umas e outras manquejavam de defeitos que as tornavam pouco uteis para o publico; sendo um d'elles os seus preços não serem bastante reduzidos; outro, nas de mercadorias, não se completarem por uma combinação para a passagem dos volumes nas fronteiras, o que deixava o publico á disposição dos agentes que — alguns, especialmente em Irun — por um systema de lançamento dos impressos e despesas da alfandega, em cada remessa, sobrecarregavam enormemente a mercadoria.

Mais tarde, quando a elevação dos cambios entre Paris e Madrid se aggravou, até essas tarifas ficaram nullas, tendo os passageiros (como hoje teem) que comprar separadamente os bilhetes, e redespachar as suas bagagens, em cada um dos tres paizes; e as mercadorias que supportar os preços das tarifas ordinarias com as respectivas alcavalas aduaneiras.

São todos estes incommodos e prejuizos que as novas tarifas poupam ao publico, que não deixará de louvar a companhia por lh'os evitar, tanto mais que a iniciativa e as instancias para a breve resolução d'este assumpto pertencem á companhia portugueza.

Concluida que seja esta combinação, da qual, já se vê, daremos desenvolvida noticia, estender-se-ha a venda de bilhetes de Lisboa para o centro da Europa ás agencias de vapores que fazem o serviço das Americas, podendo nas principaes cidades d'aquelle continente vender-se bilhetes directos para Paris, Londres, Berlim etc. via Lisboa, o que attrahirá ao nosso porto milhares de passageiros.

Bom seria, para isso, que o governo pensasse a serio em facilitar quanto possivel as formalidades sanitarias e aduaneiras.

Na linha de Zafra a Huelva. — Será hoje posta em vigor uma nova tarifa de preços muitos reduzidos, para bilhetes simples, em substituição dos actuaes de ida e volta e dos da tarifa geral.

O abatimento regula por 25 0/0.

Os preços de Zafra a Huelva, que tanto interessam aos passageiros de Portugal para aquella cidade andaluza, passam de:

1.ª classe....	21,25	a	15,60	pesetas
2.ª »	17,05	»	11,70	»
3.ª »	10,65	»	7,80	»

Com tão grande redução de preços que ficam sendo os mais baratos de todas as linhas hespanholas, o movimento de passageiros deve augmentar na interessante linha andaluza.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

Os pavilhões portuguezes

Damos hoje, para começar a série de gravuras que havemos de publicar sobre a exposição universal de 1900, a reprodução do desenho do pavilhão portuguez destinado á nossa exposição colonial.

Como se sabe, só as colonias portuguezas, florestas, pesca e caça, teem installações especiaes. O restante fica distribuido pelas galerias, segundo a natureza dos productos, systema certamente mais commodo para o estudo, e mais util para os francezes, mas que deve ter como consequencia a disseminação das exposições dos paizes pequenos, que ficarão perdidos e afogados entre as das grandes nações.

Mas, emfim, eram as condições impostas desde o principio.

Se ao menos os nossos pavilhões especiaes pudessem fazer uma figura razoavel no conjuncto!...

Não se impõem todavia estes pavilhões á admiração de ninguém.

Já n'este jornal nos referimos ao concurso a que se procedeu para a escolha dos projectos. Então descrevemos a architectura dos planos preferidos.

E' uma architettura banal e incaracteristica.

No das colonias ha um motivo decorativo nacional — a esphera armillar — que não se sabe bem a que titulo ali foi ter.

Se não tivesse escripto em letras gordas que era de colonias portuguezas, podia ter as applicações que se quizesse dar-lhe. Ninguém dirá, ao vel-o, que incluye productos coloniales.

Parece um trabalho de estudo de alumnos d'uma escola d'architectura estrangeira, agora apresentado e adoptado.

Nada alli recorda Portugal.

Que differença entre esta construcção corriqueira, mas que custa caro, e as construcções que apresentam os outros paizes, desde a casa antiga da Inglaterra á pittoresca egreja da Finlândia, ás esbeltas torres do pavilhão sueco feito de madeira, o gracioso pavilhão byzantino da Servia.

Antes um *chalet* do Monte Estoril, a casa do sr. Gomes, por exemplo, ou as casas de ferro zincado de Lourenço Marques.

Não somos só pobres em dinheiro. Até imaginação nos falta.

Por isso vamos figurar menos airoosamente na exposição, gastando boas quantias que seguramente seriam mais bem applicadas em beneficiar o paiz do que em satisfazer a vaidade da França com a unica compensação d'algumas medalhas e menções honrosas, para não falar das veneras officiaes.

Oxalá as nossas apprehensões se não justifiquem, e que os trabalhos das illustres commissões consiga fazer com que a nossa representação seja digna, contribuindo para nos levantar no conceito da Europa, chamando a attenção pelas colecções, já que não se impõe pela belleza architectonica dos seus palacios.

UMA ESCURSÃO INCIDENTE

IV

Os caminhos de ferro teem a propriedade de transformar não só o viver das povoações por onde passam como de influirem poderosamente no de outras, que lhe ficam afastadas, e ás quaes vão tirar a importancia, victimando-as pela poderosa attracção d'aquelle agente do progresso.

Foi o que succedeu a Mertola.

Villa antiquissima, centro importante de todo o commercio do Algarve com as provincias do Alemtejo, centro e norte do paiz, passagem obrigada de todos os passageiros que se dirigiam para além da serra de Monchique, gosava das vantagens do estacionamento, por

horas ou dias, de todo esse vaevem de pessoas e coisas, obrigadas, para mais, a um trasbordo de meios de transporte, dos carros que vinham do norte para os barcos que partiam pelo Guadiana ou vice-versa.

E' preciso notar, porém, que, apesar d'esse grande movimento, Mertola nunca chegou nem sequer teve idéia de chegar ao grau de prosperidade a que a sua situação de ponto obrigatorio de paragem devia levar-a.

Nunca alli houve bons hoteis, boas diligencias ou trens de aluguer, estabelecimentos importantes que podiam ser como que entrepostos commerciaes onde as povoações do Algarve viessem abastecer-se e onde as do Alemtejo fossem buscar os productos algarvios, sem necessidade de descer o Guadiana.

Prova isto a falta de actividade d'aquelle povo que se contenta com ser bondoso e honrado sem pensar em ser diligente e emprehendedor.

Desde que o caminho de ferro atravessou o gigante que servia de barreira, a oeste de Mertola, ás relações entre norte e sul, a antiga villa da idade média perdeu toda a sua importancia, e fiel aos seus principios indolentes, preferiu deixar-se ficar, nulla, esquecida a procurar compensação áquelle desastre desenvolvendo o proprio commercio agricola, a industria, as relações com as povoações proximas que ainda lhe ficaram asseguradas, e até mesmo com a foz do rio, Villa Real, importante porto maritimo.

As más hospedarias fecharam, os peiores trens desapareceram, até as locandas acabaram, e hoje Mertola vive como familia sem visitas, sem sala onde as receba, sem quarto onde as aloge, sem mesa decente onde lhes dê de comer.

E' uma villa em chinellos.

Nos guias da Suissa, da Italia e de outros grandes pontos de attracção de excursionistas, quando se trata de certas bellezas extraordinarias, costumam os guistas pôr a nota:

«E' absolutamente preciso vêr isto.»

Pois falando de Mertola, deve-se, pelo contrario, dizer:

«E' preciso evitar isto.»

Salvo quando o viajante previna tudo com uma antecedencia extraordinaria, o que é difficil e caro, arrisque-se a achar-se na situação embaraçosa em que eu me achei ás 8 horas da manhã, isto é: — não poder estar nem poder sahir.

Um trem que mandára ir de Beja não appareceu. Trens em Mertola ha apenas uma carrinha sem molas, e essa mesma não podia sahir porque o cavallo morrera.

Cavillos, burros, apesar da viagem ser longa, servir-me-hiam, mas não havia.

Vapôr que me levasse de novo para Villa Real, só partia na manhã seguinte. Barco á vella, levava um dia de viagem.

Mandar vir um trem, lembrará toda a gente.

Impossivel. Beja fica a 52 kilometros, o trem levaria 6 horas, pelo menos, com 3 para descanso do gado, 9; e 7 para regresso, 16. Chegaria a Beja alta noite com um dia de viagem e sem comer!

Porque a respeito de comida, tambem não se usa na terra.

Pelo menos para os forasteiros.

N'uma casa de venda onde a fazem, bastou o marido dizer á mulher que nos preparasse almoço para ella saltar em berreiro, e fazer ir tudo «pelo pó do gato.»

E não pensem que isto é sentido figurado; um desgraçado bichano foi por ella arremessado ao fim da casa, com um pontapé, que talvez fosse destinado ao marido... ou a mim.

Resolvi-me, pois, a ir ter com a pobre gente que me dera alojamento e ajudar a fazer o proprio almoço com generos que tambem eu tive que ir comprar ás lojas!

Aqui citarei uma phrase deliciosa da rapariga quando lhe falei em ovos estrellados:

—Só se o senhor os quizer em manteiga de vacca!

N'esta conjunctura que fazer?

Aproveitar um milagroso carro alemtejano, que chegára com adubos, e n'essa elegante e commoda equipagem, alugada por 37000 réis, fugir para Beja!

Como evitará taes difficuldades quem tenha que passar por alli? Prevenindo-se bem e com tempo.

Se fôr de Beja para lá, terá que informar-se previamente da hora fixa em que parte o vapor, em determinado dia, escolher occasião em que a partida seja de dia, porque ha menos perigo do capitão resolver não partir; sahir de Beja calculando chegar a Mertola uma hora antes da tabella do vapor; levar consigo todas as provisões de bocca como se fôsse para o deserto.

Se fôr do Guadiana deve, da mesma fórma, assegurar-se bem de que um trem o espera, com o gado já descansado, de fórma a partir para Beja logo á chegada do vapor. E ainda assim terá que passar sem comer, porque em transito ha apenas no Monte Algodor uma tenda com pão, queijo e vinho.

Só poderá, prescindir d'estas precauções quem tiver pessoa d'amizade na terra. N'esse caso a obsequiosidade dos mertolenses é proverbial; tão notavel como a falta de iniciativa d'aquella camara, que deixa as ruas intransitaveis, o accesso ao caes de desembarque uma la-deira impossivel, nem um jardim onde haja abrigo contra as ardencias do sol que é abrazador — nada, absolutamente nada que dê provas de que existe alli um corpo municipal que teria por dever tornar a villa, alias pittoresca, apreciavel.

Politica, politica desenfreada, intransigente no seu partidario, como em todas as terras da nossa provincia, é o que se lá faz.

De um melhoramento me lembrei eu lá, ao vêr me peor que o rato na ratoeira—sem poder sahir nem poder ficar:

Um forno de incineração... de vivos

Era a unica solução para o excursionista no meu caso. Entrava para o forno, e horas depois as cinzas não precisavam de meios de transporte nem de ovos para o almoço.

Estudem os edis este processo.

Disposições sanitarias

Conforme o *aviso* que publicamos no logar respectivo, foi levantado o cordão sanitario, restabelecendo-se a circulação dos comboios nas immediações do Porto, suspensa ha quatro mezes em virtude d'aquellas medidas, unicamente com a restricção de que nas estações de Gaia, Valladares, Granja e Espinho não se venderão bilhetes para Lisboa, Coimbra, Figueira, Aveiro, Leiria, Castello Branco, Covilhã, Braga, Viana, Regoa e estações de fronteiras, aos passageiros que não apresentem attestados da auctoridade competente, provando que, ou não vem do Porto, ou satisfizeram as prescrições sanitarias.

O nosso horario vae modificado n'este sentido.

REFORMA NO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

A' hora em que este jornal entra na machina ainda não sahiu o *Diario do Governo* que deve ter a data de

30 de dezembro. E' tão volumoso por vir pejado de decretos e regulamentos pela parte da fazenda e pela das obras publicas que não houve tempo de se fazer a tiragem typographica a horas mais commodas para o pessoal da Imprensa Nacional que trabalha desde as 8 da manhã de hontem; e mais propicias ao pessoal das obras publicas que espera impaciente a folha official.

Sabe-se todavia já que ha no quadro dos funcionarios do ministerio um alargamento voltando a contar-se 36 amanuenses 12 segundos officiaes como no quadro de 1886 o que dá logar a fazerem-se umas nomeações de segundos officiaes e a collocar como amanuenses alguns addidos.

Tambem se sabe que o quadro dos engenheiros fica modificado, reduzindo-se a 110 engenheiros repartidos por 3 classes.

Os engenheiros em serviço no ministerio uns que não pertenciam ao quadro constituem um quadro anexo com promoção parallella.

E' extincta a repartição de caminhos de ferro passando os seus serviços para a secretaria do conselho de administração das vias ferreas do estado.

E' dividida a repartição da industria creando-se a repartição da propriedade industrial á custa da secção do mesmo nome cujos serviços se haviam alargado muito.

O nosso n.º 276

Esgotou-se-nos completamente este numero, nem nos ficando exemplares para as collecções.

Ao nosso appello, no numero passado, varios dos nossos assignantes acudiram, offerecendo-nos alguns exemplares. Aqui lh-o agradecemos reconhecidos.

Mas não são bastantes, por isso pedimos de novo aos que não guardem collecção, que nos acudam n'esta difficuldade, o que muito agradeceremos.

E quem desejar vendel-o receberá n'esta redacção o duplo do seu custo.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Pagamento do capital nominal das obrigações amortisadas, do juro semestral das obrigações e de dividendo ás acções

Desde o dia 30 do corrente mez de dezembro começarão os seguintes pagamentos:

De 907000 réis e mais 27250 réis, mediante entrega do titulo, do capital nominal e juro do ultimo semestre a cada uma das obrigações, amortisadas no dia 11 do corrente mez, dos n.ºs 533, 2338, 3378, 3451, 4473, 4707 e 5221;

De 27250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 7, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado;

De 4 p. c. ou 47000 réis a cada acção, de dividendo de fim do anno, livre do imposto de rendimento, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

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

No Porto, sede da Companhia, rua de Cedofeita n.º 291.

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

Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos.

Guimarães, escriptorio do sr. Manuel Pinheiro Guimarães.

Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves.

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordel-

lo, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzado e Trofa, mediante aviso à estação com 24 horas de antecedência.

Porto, 20 de dezembro de 1899.

Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães—O gerente—*Antonio de Moura Soares Velloso*.

Obrigações anteriormente amortizadas

679, 711, 428, 901, 1.474, 1.108, 1.143, 1.612, 2.236, 2.842, 2.504, 3.629, 5.163, 4.370, 4.791, 5.982, 4.599 e 5.780.

Sorteio de obrigações

Tendo sido sorteadas, para amortizar, as obrigações n.º 533, 2.338, 3.378, 3.451, 4.473, 4.707 e 5.221, serão cancelladas, pagando-se desde o dia 31 do corrente mez o seu capital nominal de 90.000 réis a cada uma e mais 2.250 réis do respectivo coupon n.º 7 do 2.º semestre do corrente anno.

Porto, 11 de dezembro de 1899.

Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães—O gerente—*Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1900, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 3.242, 4.693, 5.710, 6.513 de 450.000 réis, e 11.833, 13.989, 15.230, 16.826, 19.014, 19.090, 19.680, 21.221, 24.195, 25.468, 25.646, 29.932, 31.791, 34.691, 39.110, 45.080, 46.910, 50.909, 52.431, 56.412 de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1900:

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian bank, limited.

Em Londres, no Capital und Countier bank, limited.

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

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

Porto, 21 de dezembro de 1899.—Pela companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa, o presidente do conselho administrativo, *Carlos Lopes*.

Companhia do Caminho de ferro do Porto à Pova e Famalicão

Amortisação de obrigações

Procedeu-se hoje ao sorteio de doze obrigações a amortizar em 31 do corrente, em conformidade com as disposições do estatuto, e coube a sorte aos seguintes numeros: 166, 206, 566, 886, 906, 1.673, 1.684, 1.687, 1.738, 1.740, 2.501 e 2.604.

O pagamento da referida obrigação e respectivo coupon será effectuado a partir do dia 2 do proximo mez de janeiro, na sede da companhia, e em Lisboa em casa dos srs. Fonecas, Santos & Vianna.

Porto, 22 de dezembro de 1899. — O conselho de administração, *Manuel Eleutherio Pereira da Fonseca* — *Manuel Vieira de Andrade*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de Dezembro de 1899.

Finda o anno de 1899 e começa o de 1900 n'uma situação para o paiz bem pouco invejavel, tanto na ordem politica como na financeira e economica.

Internamente, o desequilibrio do orçamento, a larga circulação fiduciaria com as suas consequencias actuando sobre os cambios, —que difficultam e arruinam o paiz, o nosso commercio e as nossas industrias.

Externamente, as accusações da imprensa ingleza sobre a maneira de mantermos a neutralidade na guerra da Inglaterra contra o Transvaal, o que nos leva a suspeitar que a accusação, posto que injusta, é levantada por influencias d'aquelle governo, e tem por fim nem mais nem menos que um meio indirecto de nos despojar, cedo ou tarde, da provincia de Moçambique ou, pelo menos, de Lourenço Marques.

E, vemos, desde que as accusações da imprensa ingleza começaram, que, se já a paralysação das transacções, de toda a ordem era grande, mais se accentuou nos ultimos dias.

Ha um mez que o nosso consolidado de 3 % attinge 32, 65, sem passar d'ahi, afrouxando nos ultimos dias, (coupon).

O 4 1/2 % que se se havia cotado ha pouco a 48.000 réis, não tem passado de 47.000 réis.

O 4 % 1888 baixou de 17.500 para 16.700 réis. Todas estas cotações porém, póde dizer-se são quasi nominaes.

Apenas as acções dos Bancos animaram alguma cousa, o que é natural, por saber-se que os seus balanços permittirão em geral, se não melhor dividendo que o do anno passado, pelo menos o mesmo.

As obrigações prediaes obtiveram alguma melhora, logo em seguida ao sorteio semestral, realisado ha dias, o que era natural, e facto que se dá todos os semestres, pela procura para substituição das sorteadas.

Mais alguma firmeza se observou tambem nos preços das obrigações da Companhia das Aguas, mas em contraposição, notou-se bastante frouxidão nas Ambacas.

A este facto, não é extranho sem duvida, as reclamações que se affirma existirem por parte dos representantes da Inglaterra, França e Belgica, com respeito aos direitos que se diz existirem por parte dos primitivos empreiteiros da linha, reclamação que data já de ha bastantes annos, sem solução.

As obrigações do 1.º grau da Companhia Real, tambem declinaram um tanto, assim como as acções da Companhia dos Tabacos. As primeiras de 77.600 para 77.200, e as segundas de 106.700 para 105.500 réis.

Continua a não apparecerem:

Acções da Companhia das Lezírias, de seguros Fidelidade e Bonança, immensamente procuradas, assim como da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense e Previdente (pregos), Fiação de Thomar etc.

As acções da Companhia dos phosphoros, soffreram uma baixa de cerca de 2.500 réis por effeito da especulação, porque segundo as informações que temos por boas o consumo do anno foi bastante maior, o que permittirá distribuir o mesmo dividendo do anno transacto ou decerto maior.

Mantiveram-se os cambios muito calmos, e ainda que se effectuaram bastantes transacções, os preços oscillaram muito pouco, fechando: Inglaterra 36, França 78, Alemanha 32, Hespanha 1.020.

O cambio do Rio fechou á cotação de 7 1/32.

A subida do juro do dinheiro nas praças da Europa actuou bastante como era natural no nosso mercado, elevando-se de 5 1/2 e 6 a 6 1/2 %.

O desconto de letras foi tambem mais apertado, comtudo o Banco emissor manteve a sua taxa de 5 1/2 a 6 %.

Tem-se dado nos ultimos mezes algumas faltas de compromissos em operações a praso importantes, e já se annuncia uma bastante avultada.

Parece-nos que em parte, os corretores é que são os principais culpados d'esses factos, por isso que, sabemos que um dos da corporação propoz em tempo que elles não tomariam ordens fosse a quem fosse, sem deixar n'um banco a ordem d'uma comissão eleita por estes, uma percentagem em valores realisaveis que garantisse todas as operações. Não acceitou a maioria este alvitre, queixem-se pois de si e da confiança illimitada que teem dispensado a certos e determinados individuos. Este meio seria o unico acceitavel, já pela regra geral que se adoptasse, já por obstar á allucinação que em muitas occasiões se apodera do individuo em executar operações que as suas forças não comportam.

A guerra da Inglaterra com o Transvaal tem offerecido aos especuladores, assás ensejo d'especulação, resultado como sempre é á sorte, o bem d'uns e o mal d'outros, levando alguns á completa ruina.

P.

Curso dos cambios, descontos por agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 3/4	36 11/16	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 %
» cheque....	36 1/8	36	No mercado	6 1/2 %
Paris 90 d/v....	780	781	Agio Buenos Ayres	226
» cheque....	787	789	Cambio Brazil...	7 1/32
Berlim 90 d/v....	314	316	Premio da libra..	2.180
» cheque....	322	324		e
Francfort 90 d/v...	314 1/2	316 1/2		2.200
» cheque...	322 1/2	324 1/2		
Madrid cheque...	1.030	1.040		

Cotações nas Bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO												
	16	18	19	20	21	22	23	26	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscriptões de assent. coupon	33	33	32,96	32,98	32,95	32,90	32,85	32,95	32,95	32,95	32,95	32,95	-
Obrig. 4% 1888	16.900	-	-	-	-	-	-	-	16.800	16.850	16.700	16.700	-
" 4% 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	41.500	42.000	-	42.000	-
" 4% 1890 coupon	-	41.400	-	-	41.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent.	48.000	-	-	48.000	-	-	-	47.500	-	47.900	-	45.000	-
" 4 1/2% coup. int.	-	-	-	47.700	47.500	-	-	-	47.400	47.400	-	-	-
" 4 1/2% externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125.000	-
Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accões B. de Portugal	132.500	132.500	132.500	132.500	132.600	-	133.000	133.000	133.000	133.000	133.000	133.000	-
" Commercial	122.500	122.500	-	122.500	122.500	122.800	123.000	-	-	123.500	124.000	124.000	-
" N. Ultramarino	105.500	105.300	105.000	105.000	-	105.000	105.500	105.500	105.500	105.500	105.500	105.500	-
" Lisboa e Açores	118.500	118.500	118.500	118.500	118.500	118.500	119.000	119.000	120.000	120.000	120.800	121.000	-
Tabacos coupon	-	106.000	-	105.000	-	105.700	-	105.500	105.300	106.100	106.200	106.100	-
Comp.ª Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17.800	-
Obrig. prediaes 6%	94.200	-	-	94.000	94.500	-	94.500	-	94.500	94.400	-	95.000	-
" 5%	92.200	-	-	-	92.100	92.100	-	92.000	92.500	92.400	92.300	92.400	-
C.ª Real 3% 1.º grau	78.000	77.800	-	77.600	77.500	-	-	77.500	-	77.500	77.300	77.300	-
" 3% 2.º grau	-	-	-	-	23.000	-	22.950	-	-	22.700	-	22.600	-
C.ª Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atravez Africa	76.400	-	75.800	76.000	76.000	-	-	-	75.700	73.000	-	75.600	-
Paris: 3% portuguez	23,50	23,50	23,25	23,10	23	22,75	23	22,80	22,60	23,30	22,25	-	-
Accões Comp.ª Real	69	-	67	65	65	60	62	65	-	69	68,50	-	-
Madrid Caceres	-	28	-	-	-	-	28	-	28	28	-	-	-
Norte de Hespanha	191	189	186	187	185	182	-	-	-	-	-	-	-
Madrid Zaragoza	263	260	265	257	253	254	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	250	250	246	245	240	241	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	299,75	298	-	299,50	299	296	297	296	-	-	297	-	-
" 2.º grau	89	88,50	88,50	88	88	87	85,50	86	85,50	85,50	87	-	-
C.ª Beira Alta	-	80	80	80	79,50	79,50	-	-	-	-	-	-	-
Madrid Caceres	89	89	89	89	-	89	-	89	90	89	90	-	-
N. Hesp. (1.ª hyp.)	259	251	-	247	254	253	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez	23,25	23	22,25	22,50	22,25	22	22,50	-	22,25	22,75	23,12	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,2	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	56,62	53,50	56,12	54,50	54	53,12	-	-	-	54	56	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	58,50	55	55	54	54	54	54	54	54	54	54	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1899			1898			Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1899	1898	1899	1898
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	3 9 Dez.	693	85.800.000	123.809	693	63.688.181	91.902	3.695.740.000	3.455.010.905	240.729.095	-
	10 16 "	"	68.278.000	98.525	"	63.688.181	91.902	3.764.018.000	3.518.699.086	245.318.914	-
Antiga rede e nova não garantida	3 9 Dez.	380	9.356.000	24.621	380	8.673.819	22.825	450.235.000	439.625.095	10.609.905	-
	10 16 "	"	8.728.000	22.968	"	8.673.819	22.825	458.963.000	448.298.914	10.664.086	-
Nova rede garantida	26 2 Dez.	475	15.562.456	32.763	475	15.652.903	32.953	877.484.793	875.346.500	2.138.293	-
	3 9 "	"	16.702.360	35.162	"	15.391.170	32.402	894.187.153	890.737.670	3.449.483	-
Sul e Sueste	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	19 25 Nov.	253	7.196.647	28.445	253	6.750.370	26.681	308.832.866	277.385.956	31.446.910	-
	26 2 Dez.	"	8.958.189	35.407	"	7.370.802	29.133	317.791.055	284.756.758	33.034.297	-
Nacional—Mirandella e Vizeu	3 9 "	105	7.053.737	27.880	"	7.545.262	29.823	324.844.792	292.302.020	32.542.772	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	29 4 Nov.	34	1.415.457	41.631	34	1.557.580	45.811	77.462.270	70.938.939	6.523.331	-
	5 11 "	"	1.338.140	39.357	"	1.384.300	40.714	78.800.410	72.323.239	6.477.171	-
Porto á P. e Famalicão	12 18 "	"	1.384.235	40.712	"	1.448.725	42.609	80.184.645	73.771.964	6.412.681	-
	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Hespanha	18 24 Nov.	3672 Ps.	2.180.040	593	3672 Ps.	2.152.231	586	91.818.815	85.705.014	6.113.801	-
	25 1 Dez.	"	2.174.239	592	"	2.153.828	586	93.993.055	87.858.842	6.134.213	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	2 8 "	"	2.078.779	566	"	2.065.339	562	96.071.834	89.924.182	6.147.652	-
	26 2 Dez.	3650	1.950.571	534	3650	1.939.598	531	82.774.192	79.119.391	3.654.801	-
Andaluzes	3 9 "	"	1.780.511	487	"	1.715.133	469	84.554.703	80.834.524	3.720.179	-
	10 16 "	"	1.793.083	491	"	1.896.872	519	82.347.786	82.731.396	3.616.390	-
Madrid—Caceres	19 25 Nov.	1067	372.493	349	1067	348.645	326	17.085.736	17.302.171	-	216.435
	26 2 Dez.	"	448.518	420	"	475.220	445	17.534.254	17.777.392	-	243.138
Zafra a Huelva	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	19 25 Nov.	429	73.961	172	429	73.337	170	3.362.196	3.249.416	112.780	-
Madrid—Caceres	26 2 Dez.	"	73.980	172	"	65.272	152	3.436.176	3.314.688	121.488	-
	3 9 "	"	74.831	174	"	68.227	159	3.511.007	3.382.915	128.092	-
Zafra a Huelva	3 9 Dez.	180	36.946	205	180	32.565	180	1.570.438	1.640.885	-	70.447
	10 16 "	"	36.206	201	"	38.318	212	1.606.645	1.679.203	-	72.558



Publicações recebidas

Diccionario das seis linguas. — Está publicada a setima série d'esta notavel obra, comprehendendo os fasciculos 31 a 35, que vão desde as letras *Inf* até *Mou* e relativos ás paginas 417 a 496.

Este diccionario, feito sob um plano inteiramente novo, permite conhecer simultaneamente as seis linguas que trata, dispensando a consulta de dictionarios especiaes de cada lingua, resultando maior facilidade na procura dos vocabulos e uma grande economia de tempo.

É um livro utilissimo ao publico em geral e muito especialmente aos estudantes, tabelliães, advogados, escriptvães, corporações diplomaticas, consulares, commerciaes e industriaes.

Abrangendo o francez, portuguez, allemão, inglez, italiano e hespanhol n'um só volume, contem por um processo muito engenhoso disposta á consulta do leitor a materia de trinta dictionarios.

É inquestionavelmente um livro notavel.

A' utilidade reconhecidamente pratica do diccionario accresce a modicidade extrema do seu preço, pois cada fasciculo semanal de 16 paginas apenas custa 30 réis.

Todos os pedidos de assignaturas se podem dirigir á empreza editora do *Occidente*, largo do Poço Novo, Lisboa.

Boas festas e brindes

Recebemos e agradecemos:

Amaveis cumprimentos de novo anno da casa F. Street & Comp.^a.

Um elegante kalendario de parede do sr. Conde do Restello e seus filhos, proprietarios da pharmacia Franco, de Belem, annunciando os seus productos.

Um almanach-brinde do grande armazem de viveres dos srs. João Luiz Fernandes & Comp.^a da rua da Prata, com os preços correntes do seu estabelecimento.

Dr. Lima Nunes

Falleceu este considerado medico da Figueira da Foz, chefe do serviço de saude da companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta.

Surprehendeu-nos esta inesperada noticia dolorosamente, pois entravamos no numero dos seus amigos.

Era um clinico afamado e de larga pratica profissional, um nobre character, e um optimo chefe de familia.

O. S.

AUTOMOBILISMO

O serviço postal allemão vae introduzir nos seus transportes as carruagens-automoveis.

Os motores serão alguns electricos, outros a benzina.

Um engenheiro dinamarquez, o sr. Magrelen, poz a funcionar um automovel que denominou *amphibio*, porque funciona na terra e na agua.

A machina tem a forma d'um barco ordinario com o comprimento de 15 m e 4 de largura, com a sua helice, mas assenta sobre 4 rodas.

Na agua é um vapor que não tem nada de particular; chegando a terra, penetra n'um pequeno canal cujo leito estabelece a concordancia com uma via ferrea.

A força que se transmittia á helice transmitta-se ás rodas e o barco sahe do lago e caminha nas suas rodas sobre a via ferrea, até descer para a agua por um canal analogo.

Assim se resolveu o problema da navegação em dois lagos nas proximidades de Copenhagen, separados por uma lingua de terra com 300 m de largura, sem ser necessario estabelecer um canal que os communicasse.

LINHAS PORTUGUEZAS

Rêde do Estado. — Na ultima reunião o conselho resolveu entre outros assumptos mandar proceder com urgencia, pelo sr. engenheiro Serrão, aos estudos do ramal do Barreiro a Cacilhas; collocar boccas de incendio na estação da Regoa, illuminar a luz electrica a de Porto-S. Bento, e informar favoravelmente o governo sobre o projecto de modificação das linhas em Campañã e sua ligação com o ramal para Porto-Central, projecto que terá que ser sujeito á approvação do governo.

Humbe — Para os estudos d'este caminho de ferro partiram para Mossamedes no vapor *Benguella* o engenheiro inglez sr. Spencer, acompanhado d'outros dois engenheiros os srs. Marshall e Wardlow.

N'um dos proximos paquetes devem tambem seguir para Mossamedes quatro conductores de trabalhos, portuguezes, e mais tarde seguirá para alli o resto do pessoal para dar começo aos trabalhos.

O sr. Spencer tem larga pratica de construcção e exploração de caminhos de ferro. Esteve alguns annos no Brazil e fala correntemente o portuguez.

Congresso de caminhos de ferro — Foram nomeados para representar as colonias portuguezas na proxima sessão d'este congresso, que se realisará em Paris, os srs. tenente-coronel de engenharia Affonso de Moraes Sarmiento, coronel de artilharia Arnaldo Novaes Guedes Rebello, engenheiro civil Antonio Maria Avellar e o capitão de engenharia Antonio Costa Mendes d'Almeida, todos sem subsidio.

Benguella — N'uma reunião de delegados das Associações Commercias e de agricultores de Angola, realisada em Loanda no dia 15, foram eleitos representantes da junta administrativa do caminho de ferro de Benguella: effectivos os srs. Francisco Bacellar e Antonio Gomes Paula, e substitutos os srs. João Marques Diogo e João Paulo Ferreira Neves.

Elvas a Estremoz. — O *Elvense*, continua a agitar a questão da linha ferrea que una aquella cidade com Estremoz.

É natural esse desejo n'uma folha que defenda os interesses locais.

Agora refere-se ao officio enviado ao sr. ministro das Obras Publicas pela camara municipal de Elvas, em que se recorda a promessa feita no parlamento ao deputado Eusebio Nunes, que preside ao mesmo municipio, relativamente á execução d'essa desejada linha.

O ministro tinha dito que esperava encontrar os meios de satisfazer as justas aspirações de Elvas, Borba, Villa Viçosa e Estremoz.

Realmente, a simples inspecção do mappa de Portugal em que figuram as linhas ferreas construidas, indica a necessidade da ligação de Estremoz a um ponto da linha ferrea de leste.

A rêde do Sul está mais separada do resto do paiz

do que as demais linhas ao norte estão de Hespanha.

Ha todavia considerações a fazer e interesses legítimos que teem de ser respeitados ou defendidos. As linhas do Sul e as do Norte e Leste pertencem a entidades diferentes.

Seria muito para desejar que se pudesse achar a compensação necessaria á Companhia Real de modo a não ter inconvenientes a ligação de Estremoz á sua rede.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foram pedidas as concessões de duas linhas com motor electrico em Madrid: uma d'ellas da Plaza de los Ministerios á rua Alfonso XII pela praça da Encarnacion, puerta del Sol, praça de Cánovas e da Lealtad; a outra da Plaza de Madrid á rua Alfonso XII, passando pelo Prado, praça da Lealtad, ruas Alarcon, Felipe IV, Moreto e Espalter.

Trata-se do estabelecimento d'um tremvia electrico de Reus a Montroig por Ruidores e Moutbrió.

A sociedade belga de *Tranvias electricos de España* resolveu augmentar 20 milhões de francos ao seu capital, creando 100.000 acções de 100 francos e 100.000 de dividendo.

Foi auctorizada a construcção da linha ferrea de via estreita entre Bocarent e Muro.

França

Foi pedida pela companhia d'Orléans a approvação ministerial d'uma reforma que pretende executar no regimen da concessão de bilhetes de ida e volta dentro da sua rede.

Estes bilhetes passariam sem restricção alguma a ser vendidos em qualquer estação e para qualquer estação, sendo a sua validade de 2 dias para percursos até 60 km., 3 dias até 100 e mais um dia por cada 100 km. ou fracção.

A validade poderia augmentar por duas vezes com mais metade do praso pagando-se 10% da importancia do bilhete.

Poderiam tambem fazer-se duas paragens em transito, tanto na ida como na volta, nos percursos com 300 km. pelo menos, pagando a taxa de 50 centimos, 75 ou um franco em cada paragem.

Progridem as obras do *metropolitano* activamente. A abobada do tunnel está prompta em 11,5 km.; ha 6,200 de secção completa e 8,400 com os pés direitos feitos.

Estão adeantadas as obras mais volumosas das 23 estações e começaram a fazer-se as suas escadas e galerias.

Abriu á exploração o caminho de ferro de Ferrières-Courçon a Epannes pertencente á companhia dos caminhos de ferro departamentais.

Esta linha mede 24,984 km., sendo parte no departamento de Charente-Inférieure e parte no de Deux-Livres.

Abriu á exploração o caminho de ferro da Loupe a Brou que tem a extensão de 40,106 km. Tem 8 estações ou apeadeiros.

França-colonias

Foi apresentado ao parlamento pelo ministro das colonias um projecto de lei auctorizando a colonia de Madagascar a pedir a quantia de 60.000 francos para a construcção d'uma via ferrea de Tananarive á costa.

Liga-se assim o mar com o planalto central.

As despesas prescriptas elevam-se a 47.500.000 francos.

O excedente do credito de 60 milhões applica-se á construcção de faroos, portos, rede de telephonios, construcção de estradas e salubrisação de algumas povoações.

Russia

Em 1898 os passageiros transportados nos comboios do imperio foram 70.877.406.

Pesavam 6.024.585.000 puds ou 98.682.702 toneladas as mercadorias.

Em 1897 os passageiros foram apenas 65.609.664 e as mercadorias 5.562.542 000 puds.

Vae abrir uma nova secção do *transsiberiano* entre Tchita e o Strakensk.

Italia

Foi ha pouco publicada a estatistica do exercicio de 1895 das linhas ferreas italianas.

Promette-se para breve a de 1896 e de 1897.

Por aquella vê-se que em 31 de dezembro de 1895 havia em exploração 15.378 km., ou mais 480 do que em 1894.

O custo das linhas sommava 4.996.505.632 liras e o do material 332.811.924 liras.

As receitas tinham sido 101.805.039 por passageiros e diversos e 260.236.489 por mercadorias. Houve 52 574 844 passageiros, 514.650 toneladas em grande velocidade, 527.572 na média e 17 447 829 na pequena.

As despesas subiram a 182.612.732.

A *Società italiana per le Strate Ferrate del Mediterraneo* realizou a sua assembléa geral, apresentando um relatorio de que extrahimos os seguintes dados:

A rede media no 1.º de julho 5.742 kilometros, sendo 4.730 da rede principal e 1.012 da rede secundaria.

Durante o exercicio de 98-99 foram abertos os seguintes troços á exploração:

Ponte a Moriano Borgo a Mozzano com 10 kilometros, Borgo a Mozzano-Bagui di Lucca com 4 kilometros.

O percurso dos comboios foi de 32 486.735 kilometros.

As receitas subiram a 143.720.856 liras, mais 8.148.705 do que em 1897-98.

As despesas foram de 97.811.102 liras, mais 4.075.043 do que no anno anterior.

Suissa

Ainda não está perfurado o *Simplão*, apesar de progredirem activamente as obras que não tiveram enfraquecimento mesmo com a morte do empreiteiro Brandt, e já se agita a questão de perfurar tambem o *Splügen* no cantão dos Grisoos.

Este projecto iria beneficiar muito a Allemanha do Sul que se ligava directamente com Milão e Pavia, cidades que estão instando com o governo italiano para a realisacção d'uma conferencia internacional em que se trate da materia.

Pobres Alpes, violados e perfurados como chouriços que vão para o fumeiro!

Turquia

Está em Bagdad a commissão technica incumbida dos estudos do caminho de ferro concedido pelo governo ottomano. O traçado d'esta linha da *Asia Menor* deve ainda levar alguns mezes a executar.

A direcção da linha deve ser esta: Konia, Bagdad, Bassorah e Schat-el-Arab, formando-se uma rede de cerca de 2.000 km.

O capital que se reputa necessario para a construcção ascende a 400.000 rublos, repartido entre a Allemanha, *Deutsche Bank* que obteve a concessão, Inglaterra e França.

Construida a linha, encurta-se o trajecto maritimo para Bombaim que é actualmente de 6.700 km. por Brindisi, Port Said, Kuratsch e Bombaim e que fica sendo 2.700 km. de Schat-el-Arab a Bombaim.

China

Proseguem os trabalhos de campo para o estabelecimento da linha franco-belga de Pekim-Hankou.

As populações não são hostis aos europeus que se occupam dos estudos.

A China civilisa-se e vae-se contentando com empalar um ou outro missionario.

Esta linha terá 1.120 km.

A companhia concessionaria tem o capital de 75 milhões de francos, sendo 50 subscriptos em França e 25 na Belgica.

Africa allemã

Consta que a Allemanha celebrou com a companhia *South Africa* um accordo relativo ás linhas ferreas africanas.

Segundo este accordo, a companhia obriga-se a não ligar o seu systema de vias ferreas com linhas que vão á costa occidental d'Africa, ao sul do paralelo 14, senão atravez do territorio allemão e sahindo de um ponto da fronteira anglo-allemã, que o governo allemão indicar. Fica, porém, a companhia na liberdade de levar a sua linha á costa occidental depois de estar completo o caminho de ferro no territorio allemão.

Este accordo póde prejudicar a ligação do projectado caminho de ferro, chamado do Barotze, com a rede ferro-viaria ingleza.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

Apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1899

(Continuação)

Serviço de coupons e amortisações

Continúa este serviço a ser feito com toda a regularidade, motivo por que mais uma vez agradecemos aos nossos Trustees e ao zeloso secretario a sua valiosa cooperação n'este serviço.

Empregados da Companhia

Continuam no desempenho regular das suas obrigações.

Exploração

Seguindo o systema adoptado por nós, apresentamo-vos o mappa do rendimento da linha subsidiada, desde o começo da exploração:

1889-1890.....	17:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000
1894-1895.....	164:000\$000
1895-1896.....	201:000\$000
1896-1897.....	207:000\$000
1897-1898.....	177:000\$000
1898-1899.....	216:000\$000

em numeros redondos, incidindo a exploração d'este ultimo exercicio com relação ao anterior sobre mais 21 kilometros em sete mezes, sobre mais 19 em cinco mezes e sobre mais 15 em vinte e tres dias.

Comparadas as receitas dos nove ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em :

1890-1891 de 254\$270
1891-1892 » 332\$836
1892-1893 » 432\$009
1893-1894 » 476\$678
1894-1895 » 577\$972
1895-1896 » 670\$021
1896-1897 » 691\$033
1897-1898 » 591\$320
1898-1899 » 674\$236

e que n'este exercicio houve sobre o anterior um augmento de 14 %.

O augmento de tarifas, que em 1897 a 1898 produziu, em numeros redondos, 70:000\$000, rendeu este anno 86:000\$000. A applicação d'esse augmento que, segundo a lei, deveria produzir 75 %, tem rendido em média 65 %.

Como dissémos no relatorio anterior, só depois de debellada a crise commercial da provincia se poderá vêr o que ha a esperar da exploração normal da linha, cujas reparações, incluindo a da ponte de Luinha, devem estar completas a esta hora.

Do preço do café na Europa depende, a nosso vêr, o resultado da exploração, pois, enquanto se conservar baixo, não se póde contar com o augmento da exportação.

Hoje, por exemplo, sabemos que ha largo stock de café armazenado em Cazengo, o qual naturalmente espera a alta. Se, para auxiliar o embarque d'esse stock, fôr necessario conceder um *bonus*, parece-nos que deveréis auctorisar o vosso conselho a fazel-o, de accordo com o governo e com os principaes carregadores, como conveniente será que essa auctorisação nos sirva de futuro para casos identicos, para que, sempre que possa fazer-se, se atenda aos interesses da provincia.

Senhores accionistas :

Está, finalmente, concluida a linha. No dia 7 de setembro proximo passado erguia-se na margem direita do Lucalla, a 364 kilometros de Loanda, um brado de enthusiasmo, com que europeus e indigenas saudavam a locomotiva, que em poucas horas põe em contacto a luz das terras civilisadas com as trevas do sertão. Os que a essas manifestações de jubilo se entregavam, eram testemunhas das dificuldades que fôra necessario vencer; lembravam-se dos trabalhos e dos perigos a que se expunham quando

lhes era necessario percorrer essa distancia de tipoya e, em muitos pontos a pé; bivacando á noite sob a ramaria dos bosques em acampamentos rodeados de fogueiras, que os defendiam das feras; dependentes da lealdade ou do medo dos carregadores indigenas e perdendo no tempo, nas despesas de viagem e no depauperamento de forças physicas sommas incalculaveis, sem falarmos na incerteza do regresso. E esses, que assim saudavam a locomotiva, olhavam com despeito para a margem esquerda do Lucalla, anciando pelo dia em que será possivel transpor-o e seguir sertão a dentro; a muitos afigurava-se-lhes que se teria garantido sufficientemente o avançamento, se se tivesse construido a ponte, permitindo que a estação-terminus e outros edificios de arrecadação se houvessem estabelecido na margem fronteira.

O *Boletim official do governo da provincia de Angola* descreve em supplemento ao seu n.º 36 de 14 de setembro, a cerimonia da inauguração, e consola vêr que todos, desde o mais alto funcionario da provincia até o mais humilde dos nossos compatriotas, fazem a devida justiça aos esforços da companhia, não resistindo nós á transcrição do discurso pronunciado pelo ex.º sr. Joaquim d'Almeida e Cunha, dignissimo secretario geral, servindo interinamente como governador geral de Angola.

«Minhas senhoras! Meus senhores! Representando aqui o sr. governador geral, devo começar por agradecer a honrosa referencia feita pelo sr. marquez das Minas ao auxilio que o caminho de ferro tem encontrado da parte do governo geral da provincia.

«Ha onze annos tive a honra de inaugurar a sahida da locomotiva de Loanda á Funda, lamentando então que estivesse ausente o sr. conselheiro Guilherme Capello. Hoje, representando igualmente o sr. governador geral, conselheiro Ramada Curto, tinha, como então, de lamentar que s. ex.ª aqui não esteja, porque, melhor do que eu, poderia em phrases alevantadas definir bem as vantagens que se hão de auferir do caminho de ferro de Ambaca, inicio das grandes empresas de construcção n'esta provincia.

«Por entre matagaes invios como estes, no meio de difficuldades de toda a ordem, impossivel era ao commerciante o accesso aos pontos onde podem exercer o seu commercio, e ao agricultor o meio de conduzir os seus productos até a beira-mar. Só caminhos de ferro podiam fazer isso.

«Algumas tentativas se fizeram n'este sentido em Portugal, mas essas tentativas não tiveram exito.

«Estava reservado ao fallecido conselheiro Pinheiro Chagas, tão distincto literato como patriota entusiasta pelas coisas do ultramar, a gloria de levar ás côrtes a proposta de lei para a construcção d'este caminho de ferro.

«Os representantes do paiz approvaram essa proposta. El-rei sancionou-a, e assim se promulgou a carta de lei de 16 de julho de 1885, sendo presidente do conselho de ministros o sr. conselheiro Fontes Pereira de Mello e ministro da marinha e ultramar o sr. Pinheiro Chagas; e em 24 de julho abria-se o concurso para a construcção do caminho de ferro de Ambaca.

«Teve Pinheiro Chagas a fortuna de encontrar no Porto um homem abonado com meios bastantes para uma empresa d'estas, e com coragem sufficiente para arriscar em Africa os seus capitales.

«Esse homem tive eu a honra de o conhecer em 1890, e reconheci n'elle um homem honrado, chão, um dos antigos portugueses de lei: era o sr. Alexandre Peres.

«O sr. marquez das Minas—Muito bem!

«O orador—O sr. Alexandre Peres apresentou-se ao concurso e aceitou o contracto, apesar dos encargos que elle comportava, e depois associou o sr. Antonio Montenegro e outros, que constituíram a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes atravez d'Africa, cujos estatutos foram approvados por decreto de 10 de fevereiro de 1886.

«Mas não bastava fazer o contracto com o governo; não bastava organizar companhia e ter estatutos; era mister cumprir o contracto e a companhia tratou de cumpril-o.

«Em 31 de outubro de 1886, no sitio dos Quipacas, o sr. conselheiro Guilherme Capello lançou a primeira pedra da estação de Loanda. Dois annos depois, igualmente em 31 de outubro, tive eu a honra de acompanhar algumas das senhoras e cavalheiros presentes até a estação da Funda.

«Hoje, após sete annos de ausencia, coube-me voltar á provincia e n'ella a honra de vos acompanhar até aqui, ao terminus da linha.

«O illustre director da exploração e da construcção disse, e disse muito bem, que o caminho de ferro não póde parar aqui.

«Parar n'estas coisas, significa morrer.

«Mais ainda: hesitar é morrer.

«O sr. marquez das Minas—Muito bem!

«O orador—É necessario que os poderes publicos, que todos nós nos unamos para levar o caminho de ferro até onde elle possa ir. Nós, póde-se dizer que estamos aqui como em Portugal, o pae da familia: trabalha, moureja; dispondo de muitos haveres, priva-se do necessario para deixar uma fortuna aos filhos.

«Pois nós aqui somos a mesma coisa. É necessario que todos nós sacrificemos um pouco do presente, que nos privemos de

alguma parcella do que é nosso, para que o caminho de ferro vá até onde é urgente que elle vá.

«Mas, a meu vêr, não é necessario sómente isso:

«O caminho de ferro é uma grande arteria, e como tal, precisa que outras arterias lhe levem o sangue; aliás, definha e secca.

«Portanto, não é só o caminho de ferro que nos importa construir, é indispensavel fazer estradas, que hão de trazer ao caminho de ferro os productos de todos os pontos da provincia.

«Não só pela região por onde acabamos de passar, mas por outras por onde não passamos, eu sei e sabemos todos que não ha um palmo de estrada, e é necessario sulcar de estradas a provincia.

«Estou convencido de que o governo geral ha de procurar fazer-o; mas o governo geral só por si não pôde tudo.

«Um governador geral, exercendo o seu cargo apenas alguns annos, dois, tres ou quatro, não tem verdadeiramente na provincia interesses proprios; tem o interesse do exercicio do governo, mas não tem os interesses que derivam dos lucros presentes.

«É necessario, portanto, que os que vivem nas localidades, os que teem hoje interesses n'ellas, as municipalidades, administradores do concelho, empreguem todos os meios para abrir caminhos e estradas, que tragam a esta grande arteria, o caminho de ferro, os productos da provincia.

«É certo que tenho ouvido dizer que é cara a conducção no caminho de ferro, mas tambem já ouvi dizer que em Loanda era cara a agua (outro beneficio que tambem devemos aos srs. Alexandre Peres e Antonio Montenegro); mas eu, que paguei a agua muito mais cara a 60 réis o barril, e gastando 5 ou 6 barris, dispndia 300 a 360 réis por dia, acho-a barata.

«O caminho de ferro tornar-se-ha barato, logo que sejam baratos os meios de conduzir até junto d'elle os productos que ha de transportar.

«Logo que affluam em grande quantidade ao caminho de ferro, este tambem ha de baratear. São os muitos poucos que fazem o muito, e não um pouco muito.

«Portanto é necessario que estas ideias se radiquem no animo dos que exercem funcções publicas nas localidades: camaras municipais em primeiro lugar, chefes de consêlho em segundo.

«Os povos queixam-se ás vezes dos chefes dos concelhos, e sobem ao governo geral representações contra elles.

«Pois muito bem; subam muito embora representações contra os chefes dos concelhos, se essas representações forem motivadas só por terem os chefes feito construir estradas, empregando n'isso trabalho dos povos, eu declaro que o governo geral não só ha de approvar, como louvar muito o acto d'esses chefes de concelho.

«Depois de feito isto, a provincia será então o que ella pôde e deve ser.

«É necessario tambem que percamos o mau costume portuguez, de dizer mal do que é nosso. Eu vi no anno passado um povo inteiro, uma nação civilisada, a Belgica, enthusiasmar-se com o caminho de ferro de Matadi. Veiu aqui um navio conduzindo convidados: celebraram-se festas em Matadi e por todo o caminho, e entretanto o que é esse caminho de ferro ao pé d'este? A Collina ao pé da Montanha.

«Este é uma obra verdadeiramente europeia; o caminho de ferro de Matadi é uma obra africana.

«E, comtudo, os belgas fizeram muito mais barulho com o seu caminho de ferro, do que nós temos feito e havemos de fazer com o nosso. Só ha uma coisa que elles não fazem: é dizer mal do seu caminho de ferro, que tem umas tarifas elevadissimas, e que só sahe quando tem carregamento.

«E, pois que nos achamos aqui reunidos, seja-me permittido, ao terminar, recordar-vos o seguinte:

«Nós somos todos portuguezes, nascidos uns em Portugal, outros nas colonias portuguezas. Entre nós ha um traço de união que liga por igual os que estão longe do seu torrão natal e os que estão na terra que lhes foi berço.

«Esse laço commum é o amor pela patria; e como para nós, felizmente, a patria é symbolisada na pessoa de El-Rei, eu convindo vos, minhas senhoras e meus senhores, a que, recordando-nos da patria commum, saudemos o monarcha que a dirige, dizendo:

«Viva Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Carlos!

«Viva Sua Magestade a Rainha a Senhora D. Maria Amélia!

«Viva Sua Magestade a Rainha a Senhora D. Maria Pia!

«Viva toda a Familia Real!

«E depois de El-Rei, saudemos os que coadjuvaram a construcção do caminho de ferro:

«Viva o sr. ministro da marinha!

«Viva o sr. governador geral de Angola!

«Finalmente, não esqueçamos os que teem hoje a suprema consolação do dever cumprido, após esforços enormes e sacrificios sem conta:

«Viva a Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez de Africa!

«Viva o sr. Alexandre Peres!

«Viva o sr. Marquez das Minas!»

O que vale e o que é o caminho de ferro de Ambaca fica dito n'essas palavras, proferidas por quem, pela sua posição excepcional, melhor lhe pôde medir a importancia, tendo nós apenas a agradecer ao illustre funcionario o desassombro e franqueza com que emittiu a sua opinião e a sua amabilidade para com os iniciadores da empresa.

Exceptuando tres ou quatro jornaes, aos quaes agradecemos a referencia, na metropole passou quasi despercebido este facto, cuja importancia todos reconhecem.

Esse silencio, essa apparente indifferença, attribuímos-los ás provações que ultimamente teem affligido o paiz e—quem sabe?—talvez com este se dê o que acontece ao maior numero dos paes, que parecem de entre os filhos dar maior somma de cuidados e attenção aos que mais desgostos e afflicções lhes causam, merecendo, por isso, ao paiz mais desvelos a costa Oriental do que a Occidental da nossa Africa.

Entre os jornaes a que nos referimos encontra-se o *Economista* que, no Boletim commercial financeiro do seu n.º 11 de 10 de setembro, diz:

«Houve esta semana uma noticia agradável—a da inauguração no dia 7 do corrente da linha ferrea geral de Loanda ao Lucalla, concluida no meio das maiores difficuldades pela companhia concessionaria, não bastando para essa conclusão os sacrificios feitos pelo thesouro, sacrificios que seriam muito menores se os accordos de 1891, para o acabamento da linha, tivessem sido executados.

«Mas está completa a linha, que mede mais de 300 kilometros: oxalá que a sua receita contribua para dar á empresa desafogo que merece e que, apesar da sua boa vontade, não conseguiu ter até hoje.»

Agradecendo, com intimo reconhecimento, os votos expressos n'estas ultimas linhas e folgando de vêr que opinião tão competente attribue á quebra dos accordos de 1891, pois é realmente a causa unica, os embaraços da companhia, sentimos ainda assim que quem emittiu essa opinião não levasse um pouco mais longe o seu estudo, pois se os accordos houvessem sido cumpridos, nenhum sacrificio haveria para o thesouro, ao cabo da construcção, porque as garantias dadas cobriam largamente o auxilio que esta se compromettera a prestar.

Entre os prejuizos provenientes d'essa quebra de contracto, avulta a demora que houve, por falta de recursos, na construcção da linha.

Pois, apesar d'essa demora, seja nos licito dar a média do trabalho annual feito na nossa linha e em outras do paiz, para de vez acabarmos com a lenda de que em Africa se não trabalhava.

(Continua)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Restabelecimento de comboios

Tendo sido levantado por ordem superior o cordão sanitario do Porto, fica desde hoje restabelecido o serviço dos comboios entre Aveiro e Porto em conformidade com o aviso ao publico affixado nos logares do costume.

Nas estações de Gaia, Valladares, Granja e Espinho fica prohibida a venda de bilhetes e despacho de bagagens ou mercadorias para as estações de Lisboa, Braga, Vianna do Castello, Valença do Minho, Rego, Barca d'Alva, Villar Formoso, Aveiro, Coimbra, Coimbra B, Figueira da Foz, Marvão, Elvas, Leiria, Castello Branco e Covilhã, sempre que os passageiros e expedidores não apresentem attestado da auctoridade administrativa provando que as pessoas, bagagens ou mercadorias não procedem do Porto ou, se procedem, satisfizeram ás prescripções sanitarias alli adoptadas. Lisboa 25 de dezembro de 1899.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Fornecimento de travessas

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 11 de janeiro do anno proximo, pela 1 hora da tarde, na secretaria d'este conselho de administração (edifício do Ministerio das Obras Publicas) e perante o respectivo presidente, se ha-de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

36.000 travessas de pinho da terra creosotadas, para os caminhos de ferro do Sul e Sueste.

30.000 travessas de igual qualidade para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

10.000 travessas de madeira de carvalho para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito provisorio de 225.000 réis quanto ao lote de travessas de carvalho, e de 625.000 réis por cada um dos lotes de travessas de pinho.

Fornecimento de tubos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 15 de janeiro do anno proximo, pela 1 hora da tarde, na secretaria d'este conselho de administração (edifício do Ministerio das Obras Publicas) e perante o respectivo presidente, se ha-de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

- 1.º 2.000 tubos de ferro para os caminhos de ferro do Sul e Sueste;
- 2.º 1.000 tubos de ferro para os caminhos de ferro do Minho e Douro;
- 3.º 200 tubos de latão para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar, terá cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito provisorio de 170.000 réis para o primeiro fornecimento, 85.000 réis para o segundo e 45.000 réis para o terceiro.

Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico de que no dia 12 de janeiro do anno proximo, pela 1 hora da tarde, na secretaria d'este conselho (edifício do Ministerio das Obras Publicas), e perante o respectivo presidente, se ha-de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

- 3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Sul e Sueste;
- 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, por cada um dos lotes de carvão, ou de 1.200.000 réis pela totalidade do fornecimento.

O deposito definitivo, que são obrigados a fazer os concorrentes a quem fôr adjudicado qualquer d'estes fornecimentos será de 5% da importancia total do mesmo.

As condições dos fornecimentos e das arrematações poderão ser examinadas em todos os dias uteis, desde as 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 da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, no Porto.

Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes

Leilão

Em 8 de janeiro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 8 de novembro de 1899, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito

à Companhia, para o que deverão dirigir-se ao engenheiro em chefe da exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 5 de janeiro de 1900 inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 21 de dezembro de 1899.

Remessa n.º 3.197 da Barquinha a Pombal 2 saccos lã suja 90 k, consignatario Manuel Laya. — 1.528 de Martingança a Vallado 4 barris cimento 555 k, cons. Francisco José Ferreira. — 1.787 de Cacem a Alcantara T 1 casco vasio 106 k, cons. Theodoro da Costa. — 29.721 de Alcantara T a Santarem 6 saccos com madeira 110 k, cons. Antonio Gomes. — 4.671 de Sevilha a Albufeira 1 pacote tecidos lã 0,500, cons. Anna da Cunha Nelte. — 587 de Pero Negro a Torres Novas 3 saccos lã suja 114 k, cons. José Diniz. — 43.820 de Bilbao a Lisboa 1 vol. colchão de lã 48 k, cons. Portador. — 5.774 de Cintra a Lisboa R 2 caixas garrafas vasia 85 k, cons. Lima Mayer. — 11.166 de Alcira a Belmonte 6 saccos arroz e amendoim 500 k, cons. Andrés Gimeno. — 45.738 de Gaia a Estarreja 1 caixa genebra 78 k, Antonio Joaquim Rodrigues. — 7.269 de Torres Vedras a Runa 74 volumes papel, pregos, arcos, serradura e madeira 2.416 k, cons. Frederico Lacerda Reis. — 3.147 de Alferrede a Lisboa P 20 caixas latas azeite 760 k, cons. Maya.

Fornecimento de arames diversos e tecido metallico

No dia 24 de janeiro de 1900 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 arames diversos e tecido metallico.

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.

Lisboa 27 de dezembro de 1899.

ROYAL MAIL

Steam Packet Company



MALA REAL INGLEZA

A mais antiga da carreira do Brazil
PARA Southampton

O paquete **Danube**, esperado a 10 do corrente.

As accomodações para passageiros são inexcitaveis em conforto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

AGENTES

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

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

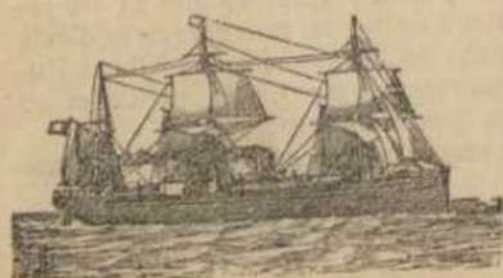
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

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

Alberto R. Centeno & C.^a



AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

LISBOA José Francisco Canha. — Artigos de mercearia. — R. d'El-Rei, 43 e 45.

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

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

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

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

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 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. Boîte aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 13000 a 13400 réis diarios.

PORTO Hotel Frankfurt. — O melhor e mais central da cidade. — Salões, banhos, correio e telephone. — Serviço de 1.ª ordem. Propr. Adriano & François.

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 G. 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, 13600 réis a 23000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos 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. — O mais importante e mais bem situado, ligado ao Casino Mondego. Bons aposentos — Cozinha e mesa de 1.ª ordem — Proprietario, Vicente G. de Paramos.

GUIMARÃES 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.

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 13000 réis por dia até 13500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 13000 a 13200 réis; em setembro, desde 13200 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.

CARTAGENA Gran Hotel de Roma. — No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas. — Excellente cozinha. — Diaria, 5 pesetas. — Propr. José Nacher Fortéa

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

SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurante 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 familias. 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.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap.
all. **Soederham.**

Sahirá a **12** de Janeiro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vap.
all. **Admiral.** Sahi-

rá a **26** de Janeiro.
Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.º



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Kaiser**. Sabirá a

26 de Janeiro.
Agente, E. George, R. da Prata, S. 2.º



Bahia. Rio de Janeiro e Santos (via Madeira),
van. port. **Rei de Portugal**

Mala Real Portuguesa, P. do Municipio, 6.



Cette e Marselha vap. fr. **St. Jean.** Sa-
birá a 5 de Janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.




Havre e Anvers, vap. fr. **St. Barnabé**.
Sahirá a 7 de Janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe,
S. Thomé, Cabinda, Santo Antão,

nio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **Ambaca**. Sahirá a 11 de Janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



Nova-York, vap. port. **Dona Maria.**
Sahirá a 2 de Janeiro.

Agente, João Patricio A. Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. all. **Imbros,** Sabi.

Agente, E. George, R. da Prata, S, 2.º



Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vap. fr.
Colombia. Sahirá a 15

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaíso e mais

portos do Pacifico, vap. ingl. **Iberia**. Sahirá a 3 de Janeiro.



S. Miguel, Terceira, Corvo, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta).

Caes do Pico, Fayal e Flores, vap. p
Açor. Sahirá a 5 de Janeiro.
 Agente, G. Armand, Caes Sodré, 84, 2.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboos, em 1 de Janeiro de 1900

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-10 m.	8-47 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
a 12-25 n.	11-2 n.	a 11-25 n.	12-2 n.
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.

C. Sodré	Algez	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.
8-40 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-35 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-35 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.

C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ

Lisboa	Saovem	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-45 m.	7-29 m.	7-40 m.	8-24 m.
7-5 m.	7-9 m.	8-15 m.	9-19 m.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.
9-30 m.	10-14 m.	10-25 m.	11-12 m.
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-50 t.	2-34 t.	2-45 t.	3-29 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-54 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	7-17 m.	5-9 m.	5-59 m.
7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	6-59 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.
a 10-55 m.	11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.
11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.
1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.
2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.
6-0 t.	7-8 t.	a 5-0 t.	5-40 t.
7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.
9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.
10-45 n.	11-4 n.	9-10 n.	10-7 n.
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.

Lisboa	Povea	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-15 t.	5-17 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-40 t.	6-59 t.	a 5-20 m.	6-44 m.
12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.

Lisboa	Porto (d)	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-35 m.	8-59 n.	4-15 m.	a 3-38 t.
a 7-50 m.	1-25 t.	c 5-55 t.	
e 8-35 m.	11-0 n.	b 8-30 m.	11-45 n.
a 11-0 n.		a 10-45 m.	p 6-31 t.
a 4-30 t.	11-38 m.	3-5 t.	5-35 m.
b 6-31 t.	10-29 m.	a 4-30 t.	m 11-53 n.
9-0 n.			4-35 m.
10-30 n.	7-25 m.	b 9-3 m.	

Lisboa	Figueira	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-15 m.	7-3 t.	5-55 m.	6-45 t.
7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.
6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9-3 m.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 8-35 m.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	a 3-36 t.
a 11-0 m.			e 5-55 t.
9-0 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-35 m.
10-30 n.			5-35 m.

Lisboa	Badajoz	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 8-35 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 3-36 t.
a 11-0 m.			a 5-55 t.
9-0 n.	7-13 m.	6-45 t.	4-35 m.
10-30 n.			5-35 m.

Lisboa	Guarda	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 8-35 m.	12-50 n.	1-50 n.	a 3-36 t.
a 11-0 m.			e 5-55 t.
9-0 n.	10-33 m.	4-0 t.	4-35 m.
10-30 n.			5-35 m.

Alfarellos	Camp.	Alfarellos	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-8 t.	8-39 n.	8-30 m.	2-11 t.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
a 7-50 m.	11-20 t.	a 1-0 t.	p 6-31 t.
a 6-45 t.	g 11-22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-18 m.
3-55 t.	5-47 t.	11-5 m.	12-49 t.
—	—	9-17 n.	11-0 n.

Ovar	Porto (d)	Ovar	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-40 m.	7-4 m.	11-20 n.	12-12 t.
1-10 t.	2-29 t.	4-45 t.	6-5 t.
6-40 t.	8-2 n.	6-20 t.	7-41 t.

Aveiro	Porto (d)	Aveiro	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-0 m.	5-38 m.	n 4-10 t.	6-54 t.
—	—	a 11-40 n.	2-19 n.

Espinho	Porto (d)	Espinho	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-5 m.	8-58 m.	6-40 m.	7-31 m.
8-40 m.	9-28 m.	7-30 m.	8-20 m.
11-15 m.	12-8 t.	10-10 m.	11-0 m.
4-15 t.	5-7 t.	12-36 t.	1-20 t.
10-25 n.	11-13 n.	8-10 n.	9-29 n.

Lisboa	Setubal	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-5 m.	8-42 m.	4-45 m.	6-30 m.
7-41 m.	10-5 m.	9-0 m.	10-15 m.
12-45 t.	2-10 t.	2-45 t.	4-15 t.
4-30 t.	6-5 t.	—	P. Novo
—	—	4-45 t.	5-10 t.
—	—	9-0 m.	9-24 m.
—	—	6-40 t.	7-1 t.

Lisboa	Faro	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.

Faro	Algez	Faro	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-15 m.	10-10 m.	5-40 m.	7-45 m.
4-20 t.	6-15 t.	1-45 t.	3-55 t.

Tunes	Algez	Tunes	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5,15 m.	5,30 m.	6,30 m.	6,44 m.

BEIRA ALTA			
Figueira	Pamp.	Figueira	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.
4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.

Pamp.	V. Formoso	ramp.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.
11-28 n.	5-44 m.	8-15 n.	2-20 m.

FIGUEIRA Mangualde	FIGUEIRA		
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-32 m.

Mangualde	Guarda	Mangualde	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-42 n.	1-35 n.	1-25 n.	4-25 m.

MINHO E DOURO			
Porto	Rio Tinto	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-20 m.	7-35 m.	8-45 m.	9-0 m.
4-50 t.	5-5 t.	5-10 t.	5-23 t.

Porto	Braga	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.	2-15 t.
11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-20 t.	6-50 t.	10-30 t.

Nino	Braga	Nino	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.	9-45 m.

Porto	Valença	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.

Porto	Vianna	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
d 4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
Vianna	valença	Vianna	
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.	6-45 t.

Porto	Regoa	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
d 5-0 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
4-15 t.	8-25 t.	4-40 t.	11-10 t.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-3 n.

a) directos — b) pela Linha do Oeste — c) Lisboa Casa dos Soldados — d) Porto Companhia — e) às 3.^{as} e 6.^{as} feiras — f) às 2.^{as} e 6.^{as} feiras — g) só no dia 23 de cada mês — h) só às 4.^{as} e 6.^{as} feiras — i) às 2.^{as} e 6.^{as} feiras — j) às 5.^{as} e 6.^{as} feiras — k) às 2.^{as} e 6.^{as} feiras — l) às 2.^{as} e 6.^{as} feiras — m) às 5.^{as} e 6.^{as} feiras — n) só aos sábados — o) não se faz aos sábados — p) às 3.^{as} e 6.^{as} feiras — q) às 5.^{as} e 6.^{as} feiras — r) às 5.^{as} e 6.^{as} feiras — s) só nos dias úteis.