

# 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 27

## COLLECÇÕES DO 12.º ANNO

Temos já encadernadas, com a capa da nossa **Gazeta**, as collecções do anno de 1899.

Os srs. assignantes que as desajarem não teem mais que enviar-nos os numeros d'esse anno, 700 réis da encadernação, e 200 réis de porte.

## PUBLICAÇÕES EM VENDA N'ESTA ADMINISTRAÇÃO

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes. — Preço em papel 400 réis; em carteira para viagem, 600 réis; em tela, envernizado e com reguas, 700 réis.

Mappa dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes. — Preço: em papel 400 réis; envernizado e com reguas 700 réis.

Mappa da Europa. — Preço: em papel 400 réis; envernizado e com reguas 800 réis.

## SUMMARIO

	Paginas
VIAÇÃO EM LISBOA, por O. S. ....	33
A QUESTÃO DA DISTRIBUIÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE.....	34
PORTE OFFICIAL — Portarias de 31 de Dezembro e Regulamento dos transportes de passageiros e materiaes pertencentes ao Estado, do ministerio das Obras Publicas .....	35
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	36
SIGNAES DECAUDA .....	37
EXPOSIÇÃO DE PARIS (illustrado) .....	37
UM COFRE PORTUGUEZ .....	38
CAMINHO DE FERRO NA EUROPA.....	38
VIAS FERREAS ALLEMANHAS NA CHINA .....	39
COMMERIO PORTUGUEZ... ..	39
DESASTRE N'UM TREM-VIA.....	39
MANOBRAS DE WAGONS (illustrado) .....	39
ESCALA COMPARADA DOS RENDIMENTOS DE FUNDOS .....	40
PORTE FINANCEIRO — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	40 e 41
PONTE PENSIL DE LEWISTOWN A QUEENSTOWN.....	42
GRANDES PERCURSOS SEM PARAGEM.....	42
TREMVIAS DE AR COMPRIMIDO.....	42
O CONSELHEIRO LOUIS DE PERLS.....	42
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	42
LINHAS PORTUGUEZAS — Caminhos de ferro do Estado — Ascensor — Caminho de ferro do Algarve — Caminho de ferro de Mormugão — Lourenço Marques.....	43
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Allemanha — Hungria — Bulgaria — Montenegro — Republica Argentina .....	43 e 44
NOTAS VARIAS.....	44
ARREMAÇAÇÕES — ANUNCIOS — AGENDA DO VIAJANTE — VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA — HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1900.....	45 a 48

## VIAÇÃO EM LISBOA

Não nos propomos tratar aqui o problema complexo da viação da capital. E' assumpto de grande monta e que deve ser estudado sob muitos aspectos. Temos a viação accelerada pelas linhas ferreas de cintura e de Cascaes; temos a viação em tremvias; temos a funicular; vamos ter a viação electrica; a viação ordinaria em carruagens ou omnibus, etc., e cada uma d'estas exigiria longas considerações.

E' mais restricto, por agora, o nosso ponto de vista, pois tem apenas em mira ponderar os entraves que difficultam actualmente o transito na capital, e apontar as necessidades mais urgentes de obras, em parte já es-

tudadas ou começadas, para se prover de remedio a alguns d'estes males, e a propôr um ou outro alvitre com que elles se atenuem sem grande sacrificio pecuniario.

Ha muito a fazer para que o trafego se facilite nas principaes arterias, e para que se promova devidamente a expansão da cidade que procura melhores e mais desafogados locais em que construa as suas habitações. As faltas, a despeito das quantias gastas pelo municipio, são muito numerosas e os obstaculos ou embaraços á circulação constituem em certos pontos verdadeiros perigos.

Falaremos d'alguns, repisando um assumpto que, apesar de ser tratado repetidas vezes, continua tendo oportunidade; é materia de utilidade publica manifesta.

O transito pela rua do Arsenal, principalmente de dia, tem-se tornado penoso e demorado em demasia.

Faltou no grandioso plano pombalino a natural previsão de uma rua marginal ao Tejo, sufficientemente larga, para servir as ruas affluentes, em toda a extensão da cidade.

As povoações, como se sabe, estendem-se ao longo das linhas d'agua; o trafego commercial é sempre seguindo essas linhas que se accentua principalmente. Os depositos, as fabricas, procuram a proximidade dos rios — as estradas que andam. Comtudo as nossas ruas desde Santa Apolonia ao Corpo Santo e juncto do Calvario são de difficil transito por acanhadas.

A collocação do arsenal junto do rio e as necessidades dos seus estaleiros impedem hoje a construcção d'uma rua que continue o Aterro. Quando se delinearam as obras do porto pensou-se na construcção d'essa rua, mas as difficuldades technicas, o excessó de despesa e outras considerações fizeram pôr de lado a ideia.

Não é facil e ficaria extremamente cara a obra do alargamento da rua do Arsenal, ou se fizesse por expropriações dos predios ao Norte, ou se obtivesse por arcadas no edificio do estado. Todos os alvitres propostos, tunneis, expropriações, arcarias, ruas parallelas enfermam do grave inconveniente de serem extremamente dispendiosos. Que fazer então? Mandar, como agora, que as viaturas só sigam a passo e que esperem em uma interminavel fila quando alguma d'ellas tem de parar? Obrigar o transito a uma volta com ladeiras de permeio? Não. Devem procurar-se outras soluções, embora não sejam completas, e urge que se tomem, porque a rua liga as duas partes principaes da cidade, serve o rio e as estações de caminho de ferro e é ponto obrigado no transito dos tremvias que circulam nas demais ruas.

Sevilha é uma terra antiga com as ruas estreitas e tortuosas. Recebe, na occasião das feiras, muitos milhares de forasteiros. Todavia o transito faz-se sempre nos seus passeios sem os inconvenientes que se notam em muitas das nossas ruas mais largas, porque um d'estes passeios serve só ás pessoas que caminham n'um sentido e o outro ás que passam em sentido oposto. Assim se usa fazer em varias cidades estrangeiras.

O mesmo deveriamos estabelecer nas ruas aperta-



das de Lisboa como a do Arsenal, a dos Anjos e a da Palma.

Na rua do Arsenal os passeios podiam então ser mais estreitos sem inconveniente algum, cortando-se-lhes 60 centímetros e alargando d'este modo a faixa de rolagem que deveria dar logar a 4 ordens de caminhos: 2 ascendentes e 2 descendentes, sendo dois destinados ao transito dos carros americanos e analogos, e ás carruagens, e os outros dois ás carroças e carros de bois.

Assim se corrigia o estrangulamento que existe n'aquella rua que é crossa da aorta da nossa circulação urbana.

Assim se conseguia que as filas dos carros com velocidade maior não tivessem de seguir a passo, com a velocidade dos vehiculos mais pesados.

O alvitre é singelo e trazia pouquissima despesa.

Na rua da Palma ha tambem uma garganta apertada logo no seu principio.

A solução ahi é ainda simples e pouco dispendiosa. Não se tem adoptado porque ha sempre a mania dos projectos grandiosos. O que occorre logo é expropriar toda a ala sul da rua, entre a rua de S. Domingos e o largo da Guia, mas isso custava muito caro ao nosso arruinado municipio.

Tem-se pensado na ampliação da Praça da Figueira á custa do quarteirão do nascente e na abertura d'uma rua larga que ligasse a praça com a rua da Palma.

Este projecto tambem tem um tom Rosa Araujo. E' grandioso de mais, podendo apesar d'isso ser pratico se o interesse da companhia do mercado se manifestar n'esse sentido.

Afigura-se-nos porém que difficilmente uma companhia se abalançava a obra tão grande.

Ha todavia uma obra menos cara que consiste apenas em rasgar ou prolongar a rua dos Canos, cortando a fabrica de refinação e ligando com a rua da Guia.

Assim se conseguia ter tres ruas a continuar a da Palma: a do Marquez do Alegrete, a dos Canos e a parte estreita da mencionada rua, e então podiam destinar-se duas ao movimento ascendente e ao descendente e outra ao serviço das carroças.

Na rua dos Anjos a solução é conhecida, mas vae-se protelando em demasia, a despeito dos clamores da imprensa. O nosso municipio tem a attenção presa de mais aos bairros da Avenida, que estão para se fazer ainda, desdenhando beneficiar os bairros novos já feitos, como são os de Arroyos, Linhares, Estephania, Andrade e Pina.

O transito no desfiladeiro dos Anjos é perigoso. Frequentemente se baralham alli os carros americanos, os da empresa Lusitana, carroças e trens por fórma que se gastam 15 minutos ou mais para percorrer algumas dezenas de metros.

Juntou-se alli tudo. Ha uma curva apertada, uma rampa aspera, um grande estrangulamento e um movimento intenso. Ao trafego ordinario junta-se o movimento de funeraes, o serviço das carroças com materiaes de construcção e por vezes o trafego da praça de touros.

Aquella rua serve a estrada de Sacavem, a do Lumiar e até a de Bemfica.

Accresce que a inclinação da rampa exige tiros com 3 e mais parelhas, o que mais complica o caso.

Apesar de tudo isto, porém, a avenida dos Anjos está ainda por abrir, havendo trechos já construidos, interceptados por outros que ainda nem sequer foram expropriados, e achando-se a serventia do bairro Andrade na situação pouco edificante d'um provisorio ultra-bucolico, verdadeiramente improprio d'uma capital.

A iniciativa particular facilitou a solução do problema permitindo um pequeno alargamento no começo da rua junto da abertura do bairro dos Castellinhos. O municipio adquiriu já alguns predios no largo da igreja dos Anjos. E' urgente que não dêixe para as kalendas gregas o rasgar a rua, fazendo provisoriamente uma derivação em volta da igreja dos Anjos para servir emquanto não se construe a igreja nova, e dispondo as coisas de modo que o transito dos carros americanos e analogos se effectue pela nova rua que é em rampa suave, e vá, passando pelo viaducto de Arroyos, que já devia estar feito, para o bairro Estephania.

Se os nossos edis se decidirem a fazer isso, evitam algum grande desastre, merecem os agradecimentos da cidade e até o applauso da Sociedade Protectora dos Animaes.

O. S.

## A questão da distribuição do material circulante

Artigo XXX do questionario da 6.<sup>a</sup> sessão do congresso dos caminhos de ferro

POR

Léon Drouin

Inspector geral das linhas ferreas de Madrid a Cáceres e a Portugal, e do Oeste de Hespanha, de Medina a Salamanca e á fronteira e da Beira Alta

### Introdução

Com o fim de se proceder a um estudo profundo e uniforme da questão e de se obter conclusões comparaveis, estabeleceu-se, de accordo com M. M. Lunyt e Termidoro (que tinham sido encarregados de tratar tambem este assumpto em França e n'outros paizes), um questionario pormenorizado, que foi enviado ás administrações que fizeram parte do Congresso. Este questionario acha-se reproduzido no relatorio de M. Termidoro.

Agradeço ás administrações o precioso concurso que me concederam enviando-me as suas informações.

### Material de pequena velocidade

#### METHODO GERAL DE DISTRIBUIÇÃO

A distribuição do material nas rêdes hespanholas e portuguezas executa-se pelo methodo dos «distribuidores» de varios grãos.

As ordens de distribuição relativas a certos wagons podem ser dadas permanentemente, como succede para os wagons destinados a um percurso invariavel, transportando mercadorias explicitamente designadas.

Fazem excepção a este methodo:

Primeiramente, os wagons que pertencem a outras companhias;

Segundo, os wagons vãos, que em certas circunstancias são dirigidos, sem ordem especial, para uma estação ou para uma região determinada.

Estes wagons não chegam, portanto, a ser postos na situação de disponibilidade, são expedidos segundo a direcção fixada pelo chefe distribuidor, ou, como se diz geralmente, «mettidos na corrente».

Nas rêdes argentinas mais importantes applica-se o methodo da disponibilidade para um distribuidor unico, não havendo, portanto, n'estas rêdes, secções de distribuição.



**Distribuidores — Circumscripções e secções de distribuição**

Nas rêsdes hespanholas e portuguezas, os distribuidores do primeiro gráo são sempre os inspectores do movimento, coadjuvados, geralmente, pela estação da sua residencia.

Em determinadas rêsdes (Norte de Hespanha, C.<sup>a</sup> Real portugueza), os inspectores principaes teem a seu cargo as funcções de distribuidores de segundo gráo.

Finalmente o chefe distribuidor é sempre o chefe do movimento, o qual, segundo as rêsdes, funciona no segundo ou no terceiro gráo.

Como as inspecções principaes e as inspecções dependem da configuração da rêsde e da densidade do trafego, segue-se que variam muito as suas extensões e o numero de estações que n'ellas se comprehendem.

As circumscripções dos inspectores principaes teem:

No Norte de Hespanha, uma extensão de 379 a 918 kim. e um numero de estações de 49 a 114.

Na Companhia Real portugueza, uma extensão de 258 a 500 kim. e 36 a 73 estações.

As secções dos inspectores teem geralmente nas diversas companhias, salvo os casos excepçionaes, 150 a 265 kim. de extensão.

**Funcionamento dos distribuidores**

Na hora indicada pelo chefe do movimento todas as estações telegrapham ao seu inspector communicando-lhe o numero de wagons de cada serie que teem a mais do necessario para o serviço das 24 horas seguintes, ou o numero dos que lhe faltam para esse serviço.

Estabelecido o nivelamento no papel, realisa-se ulteriormente por meio de ordens telegraphicas (dadas por cada um dos inspectores ás estações da sua secção), communicam-se telegraphicamente as faltas ou excessos que houver ao distribuidor de segundo gráo, isto é, como dissemos, ao chefe do movimento ou aos inspectores principaes, que procedem agora a respeito das suas secções como os inspectores procederam a respeito das estações, e telegrapham, portanto, ao chefe do movimento (terceiro gráo) participando-lhe as faltas ou excessos.

Este ultimo dá as ordens para os movimentos de vehiculos entre as secções dos inspectores, quando funciona no segundo gráo, ou entre as circumscripções dos inspectores principaes, quando funciona no terceiro gráo.

O chefe do movimento (distribuidor geral) está sempre a par da situação que conhece pelos telegrammas, e pelos mappas que lhe são enviados pelas estações, e pelos inspectores ou inspectores principaes, de modo que possa sempre intervir a tempo quando fôr preciso, para rectificar esta ou aquella disposição que se adoptar, ou mesmo tomar a iniciativa de medidas que julgue uteis.

Em certas companhias, os inspectores de secções ou os inspectores principaes de circumscripções determinadas fazem directamente as suas trocas entre si emquanto teem material disponivel, recorrendo ao chefe do movimento apenas nos casos de excesso ou insufficiencia (C.<sup>a</sup> Real portugueza, Madrid Caceres-Portugal).

Ha ainda o caso de terem algumas estações d'uma secção constantemente necessidades de material e que são fornecidas pela secção vizinha que o tem, quasi sempre, em excesso. (Companhia Real portugueza).

**Ordem de distribuição d'execução permanente**

Estas ordens permanentes referem-se aos wagons destinados a percursos invariaveis.

Estes wagons, que estão constantemente empregados no transporte entre duas estações determinadas, são designados por uma inscripção especial e não podem ser utilizados para outros transportes senão no regresso e sem que se affastem do seu trajecto normal. (E' necessaria uma auctorisação para que se carreguem com destino a uma estação intermedia).

Eis alguns exemplos.

Transporte de coke de Lisboa a Madrid (Companhia Real, Madrid-Caceres-Portugal);

Transporte de pedras de Villalba a Madrid (Norte de Hespanha).

Estas categorias de wagons obedecem ao methodo do distribuidor, havendo apenas a notar que a sua rotação é fixada de um modo permanente em vez de ser regulada dia a dia.

(Continúa).

**PARTE OFFICIAL****Ministerio das obras publicas, commercio e industria****Direcção Geral das Obras Publicas e Minas****Repartição do Pessoal**

Tendo em consideração a intelligencia e zelo com que os engenheiros de 1.<sup>a</sup> classe, Antonio José Antunes Navarro e João Augusto d'Abreu e Souza, desempenharam, respectivamente, os cargos de chefes da repartição do pessoal e da repartição dos caminhos de ferro, da direcção geral das obras publicas e minas; ha Sua Magestade El-Rei por bem determinar que sejam louvados, em seu Real Nome, pelos serviços que prestaram n'aquellas commissões. Paço em 28 de dezembro de 1899. — *Elvino José de Sousa e Brito*.

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

E' 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 deslocaciones. Preceitua-se, finalmente, o modo de tornar, quanto possivel, effectivo o pagamento dos transportes por conta do estado, em harmonia com as disposições de 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 propor, 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 Sousa 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 Sousa e Brito*.

**Regulamento dos transportes de passageiros e materiaes pertencentes ao estado**

Artigo 1.<sup>o</sup> 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 excluídos do benefício d'estas reduções as despesas accessorias e o sello, que serão pagos integralmente.

Art. 2.º Para o effeito da concessão a que se refere a artigo 1.º, os transportes por conta do estado serão effectuados mediante guia ou requisição, devidamente authenticada, da qual conste, em relação a passageiros, o 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 commissão de serviço publico, de caracter permanente ou temporario, exigir frequentes deslocções 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 indicação 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 de 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 suplementar pela tarifa geral, mencionando-se no bilhete suplementar 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 adeantamento, em conta corrente das direcções com as diversas instancias officiaes auctorizadas 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. — REI. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Reembolsos.**—Por um accordo recente entre todas as linhas portuguezas (com excepção apenas da do Sul e Sueste, por estarem, por emquanto, separadas do serviço combinado com as demais, e das da Pova e Guimarães que é de esperar não tardem a entrar na combinação) foi estabelecido desde 10 do corrente um serviço que é de grande utilidade para o publico, e que vamos pôr em evidencia, para que os nossos leitores d'elle se aproveitem, pelas muitas facilidades que offerece a todas as relações commerciaes.

Referimo-nos á acceitação de remessas de qualquer natureza, gravadas com reembolso que o expedidor queira indicar para receber do consignatario, no todo ou em parte, o valor da remessa.

E' vulgarissimo qualquer commerciante receber uma encomenda de genero, feita por pessoa que não conhece e a quem, portanto, não quer confiar a sua mercado-

ria sem garantia de que o respectivo valor lhe será pago.

A não se utilizar da cobrança por meio de reembolso, o commerciante tem que exigir o prévio pagamento, o que desgosta muitas vezes o comprador que, sendo pessoa ou casa respeitavel, não recebe de bom grado esta prova de desconfiança, e tambem, por vezes, pela sua parte, não quer enviar quantia que póde sêr, e regularmente é, importante sem se assegurar de que lhe enviam a encomenda que fez e á sua satisfação.

Outro caso se dá egualmente frequente, e a que a nova disposição tomada pelas vias ferreas vem dar remedio: E' quando o comprador é o primeiro a não querer fazer a encomenda sem dinheiro á vista, e n'esse caso, ou tem que recorrer a intermediario que compre a fazenda e lha expeça, ou que mandar vale do correio, ou dinheiro para pagamento do genero.

N'um ou n'outro caso resultam demoras, gasto de correspondencia inutil e muitas vezes transtornos que prejudicam, e sóem destruir o negocio.

A acceitação de remessas gravadas com reembolso transforma por completo toda esta cadeia de inconvenientes n'uma perfeita facilidade em todas as operações e entre vendedores e compradores.

E' a mercadoria comprada a prompto pagamento em ponto muito distante da sua origem; e como que se todo o paiz e ainda fóra d'elle se transformasse n'um mercado enorme em que os generos se vendem com dinheiro á vista, simplificando as transacções até o simples systema da troca do artigo pelo seu valôr, no acto.

O que deseja adquirir, entra em negociação com o vendedor como se assomasse á banca do mercado ou ao balcão do estabelecimento; o vendedor sabe que o freguez não levará a fazenda sem deixar o dinheiro. A confiança ou a desconfiança não tem que intervir, nem que produzir os seus resultados por vezes prejudiciaes.

O expedidor ao enviar a remessa indica na sua nota de expedição, e n'um impresso que a estação lhe faculte, qual a importancia que deve ser cobrada ao consignatario no acto da entrega da remessa pela estação do destino.

Esta, n'aquelle acto, cobra do consignatario a referida importancia, operação facillima para este, visto que equivale a comprar o genero com dinheiro á vista.

A quantia cobrada é lançada a credito do expedidor, este avisado pela estação, vem recebê-la em troca de uma senha que lhe foi dada ao expedir a remessa—é simples e pratico.

O transporte do reembolso custa apenas a taxa correspondente pela tarifa mais reduzida.

Mas ha mais operações que, com quanto representem certas difficuldades para os caminhos de ferro, estes se prestam a executal-as a beneficio do publico:

Suppomos que, ao mesmo tempo que o expedidor envia a remessa com reembolso, o destinatario lhe manda pagar a sua importancia, ou ainda parte que seja;

N'este caso o expedidor quer annullar por completo, ou reduzir no importe, o reembolso que pediu.

Manda, pois, á estação em que expediu, um pedido n'esse sentido, devidamente assignado pela mesma pessoa que realisou a primeira operação, e acompanhado da senha com que deveria receber a importancia, no verso da qual fará a declaração do que deseja, e será satisfeito.

Cremos ter explicado bem o funcionamento e utilidade d'este novo serviço e daremos qualquer outra explicação que os nossos leitores desejem saber sobre elle, fazendo votos por que o publico aprecie, como o merecem, as vantagens que, por esta fórmula, as linhas ferreas lhe dão.



## SIGNAES DE CAUDA

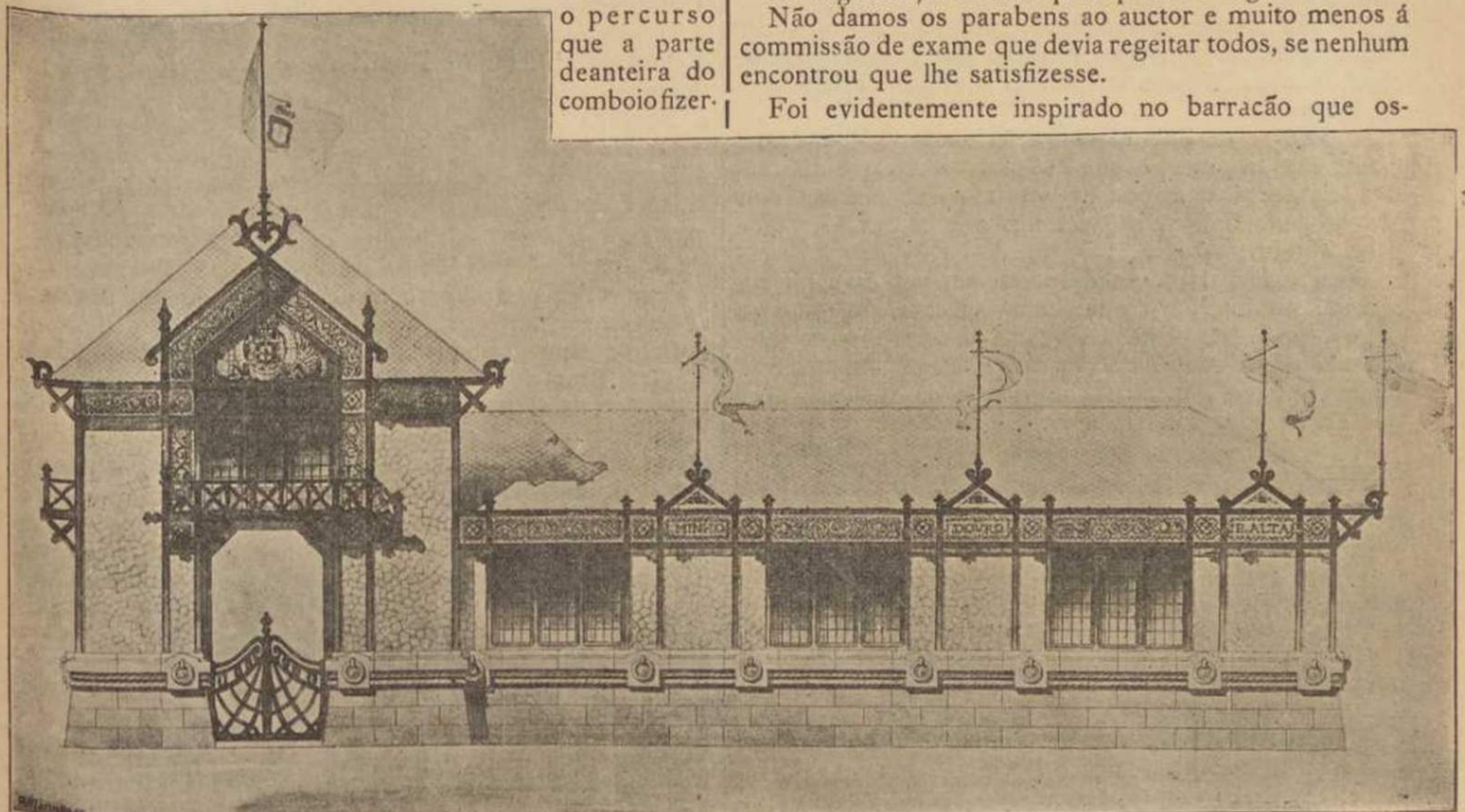
Acaba de ser adoptado nos comboios da companhia real um novo signal que é de grande utilidade para a segurança dos combois.

Referimo-nos ás placas de cauda, um grande disco vermelho collocado na face posterior do ultimo vehiculo, e destinado a indicar que o comboio vae completo, isto é, fazendo, para com as estações e a via, o mesmo serviço que, durante a noite, prestam os pharoes de cauda.

E' uma boa prevenção que não sabemos porque não está de ha muito adoptada em todas as linhas ferreas. E com effeito, não só nas portuguezas como em muitas estrangeiras, tal signal não existia, o que impedia que a passagem do comboio as estações e os guardas da linha pudessem de dia saber se o comboio seguia completo.

Com as placas já este caso não se dá.

Tendo-se dado qualquer separação de parte do comboio em marcha a falta da placa servirá de aviso durante todo o percurso que a parte deanteira do comboio fizer.



Pavilhão portuguez das mattas, caça e Pesca

## EXPOSIÇÃO DE PARIS

### Pavilhão portuguez das mattas, caça e pesca

Para podermos ter a collecção completa sem faltar um numero que nos interessa de perto, reproduzimos hoje o pavilhão portuguez das *mattas, caça e pesca*. Não é pelo prazer de pôrmos á estampa um modelo, tão proprio para dar uma ideia triste dos nossos dotes architectonicos e do nosso bom gosto.

E' para que ao menos se saiba como gastamos a grossa maquia com que o pequeno Portugal vae contribuir para a grande festa e para o magnifico negocio da França.

Já houve quem appropriasse o edificio do pavilhão a outro fim, mas a nós dá-nos a ideia d'um quartel da guarda fiscal na estrada da circumvallação!

As argollas já lá estão para prender o gado.

Não damos os parabens ao auctor e muito menos á commissão de exame que devia regeitar todos, se nenhum encontrou que lhe satisfizesse.

Foi evidentemente inspirado no barracão que os-

Assim, a primeira estação onde chegue, informar-se ha logo do que deu causa a essa falta e providenciará, e se não houver paragem n'essa estação, ainda assim ella fará o aviso, telegraphando á seguinte para que faça parar o comboio, e á anterior (emquanto não tiver recebido satisfactorias explicações da falta) para que detenha alli qualquer comboio que vá no mesmo sentido do que seguia sem placa.

Isto porque o comboio, sem aquelle signal, indica, em these, que o vehiculo a que elle pertencia ou outros ainda, ficou em transito, entre a ultima estação, em que passou completo e aquella em que a falta foi notada.

Parece-nos, todavia, que ainda não está completo esse signal, faltando a parte que deve servir ao machinista e ao conductor para igual verificação, isto é, a que deve servir, durante o dia, no local da lanterna durante a noite, e que póde ser uma bandeira de ferro tão saliente quanto o permita a cerca da linha.

tenta a pureza e elegancia das suas linhas juncto da ponte dos vapores da carreira de Cacilhas.

Os jornaes de Paris já caçoaram o projecto, apesar da reserva que teem de guardar para não melindrar os convidados.

Algumas nações como a Grecia e a Belgica constroem os seus pavilhões por fórma que podem depois desarmal-os e remettel-os para os seus paizes logo que seja encerrada a exposição.

Aproveitam assim a despesa feita, utilizando esses edificios para museus, e exposições parciais.

Aconselhamos a commissão da exposição portugueza a que faça outro tanto com os nossos pavilhões. E fazer um accrescente no contracto com o empreiteiro, a quem chamam feliz. D'este modo o pavilhão, se não se se aproveitar na guarda fiscal, serve muito bem para restaurante no parque da Avenida, ou aluga-se a alguma liquidadora de mobílias.



## Um cofre portuguez

O sr. Santos Chaves, proprietario da importante fabrica de moveis de ferro e serralharia na travessa da Cruz aos Anjos, veiu pessoalmente convidar-nos a ver nas suas officinas um cofre que vae ser enviado á exposiçãõ de Paris.

Accedendo a tão gentil convite, alli fomos e o que vimos maravilhou-nos, como agora terá succedido a todo o publico de Lisboa que tem admirado o referido cofre e uma cama que tambem vae a Paris, em exposiçãõ na rua do Carmo, na casa de estofador dos srs. Aguiar & Barros.

O cofre é de ferro, de grandes dimensões, artisticamente ornamentado no mais puro estylo Luiz XV, branco e dourado, constituindo, já por si, um elegantissimo adorno para o mais rico e aprimorado gabinete.

Isto no que se refere á sua feiçãõ como movel de adorno.

No que respeita á sua feiçãõ pratica, o cofre excede tudo quanto temos visto, mesmo nas grandes exposições onde os *Milners* enviam as suas mais aperfeiçoadas obras.

A porta é de dois batentes, fechando independentemente um do outro, o que constitue como que dois cofres siamezes que podem servir para guardar dois grupos de valores sem que tenha que se devassar uma parte ao abrir a outra.

Toda a fecharia de cada porta, em vez de estar encerrada no interior d'esta, como succede em todos os cofres, pôde ser vista á vontade, porque a parte interior da porta se separa por meio de uma mola, facilitando o exame e mesmo a reparaçãõ de qualquer peça que acaso se avarie.

O segredo, constante de seis rodizios com 150 letras, trava só por si as linguetas, sem necessidade da chave para quem assim quizer ter o cofre sem se servir de chave. Mas quem utilisar esta, tem que dar a volta e fechar o cofre, aliaz a chave estará presa. Isto é de grande vantagem, porque evita que, por esquecimento, se tire a chave, ficando o cofre aberto.

Durante o tempo em que a porta está aberta, toca uma forte campainha, o que facilmente se calcula quanta vantagem dá.

A tudo isto devemos juntar o mais aprimorado acabamentoo de todas as peças, funcionando com tal precisãõ, que o seu manejo é facil, leve, como de uma simples caixa de madeira, e a perfeita segurança na construcçãõ de fôrma que o seu conteudo seja perfeitamente defendido do fogo,

O auctor d'esta maravilha foi o intelligente mestre da fabrica, o sr. José Fernandes Rodrigues, um rapaz sympathico, tão modesto que parecia alheio ás felicitações que de todos recebia pelo trabalho que apresentou e que honra a industria portugueza.

Para que o conjuncto não desmereça, até a parte accessoria que é de madeira: a peanha e a cimalha teem grande perfeiçãõ honrando o artista que as esculpiu.

Como dissémos, vae tambem á exposiçãõ uma cama de ferro retorcido, systema portuguez, perfeitamente acabada e muito elegante.

O activo e intelligente proprietario da Fabrica Industria Lisbonense faz muito bem em se apresentar na exposiçãõ, podendo ter a certeza de que os seus productos serão devidamente apreciados e de que ninguem julgará favor a mais alta recompensa que alli recebam, porque não se fabrica melhor, mesmo nos grandes paizes.

## Caminhos de ferro na Europa

Segundo uma estatistica publicada pela direcção dos caminhos de ferro no ministerio das obras publicas de França a extensãõ total das linhas ferreas na Europa em 31 de dezembro de 1898 era de 269.743 kim. ou mais 6.539 do que no anno anterior.

A Allemanha figura	com	49.560
A Russia e Finlandia	"	42.535
A França	"	41.703
A Austria-Hungria	"	35.113
A Grã-Bretanha e Irlanda	"	34.668
A Italia	"	15.715
A Hespanha	"	13.048
A Suecia	"	10.240
A Belgica	"	6.089
A Suissa	"	3.708
A Hollanda	"	3.164
A Roumânia	"	3.051
A Dinamarca	"	2.605
A Turquia, Bulgaria e Rumelia	"	2.569
Portugal	"	2.362
A Noruega	"	1.981
A Grecia	"	952
A Servia	"	570
Malta e Jersey	"	110
		<u>269.743</u>

Com relação á superficie dos respectivos territorios vê-se que:

A Belgica tem	20,6 kim. por myriametro quadrado
A Grã Bretanha e Irlanda	10,9 " " " "
Malta e Jersey	10,0 " " " "
A Allemanha	9,2 " " " "
A Suissa	8,9 " " " "
A Hollanda	8,8 " " " "
A França	7,9 " " " "
A Dinamarca	6,8 " " " "
A Italia	5,5 " " " "
A Austria-Hungria	5,2 " " " "
A Hespanha	2,5 " " " "
Portugal	2,5 " " " "
A Suecia	2,3 " " " "
A Roumânia	1,9 " " " "
A Grecia	1,4 " " " "
A Servia	1,2 " " " "
A Turquia, etc.	0,9 " " " "
A Russia e Finlandia	0,8 " " " "
A Noruega	0,6 " " " "

Com relação ao numero de habitantes, a ordem é a seguinte:

A Suissa	tem 12,2 kim. por 10.000 habitantes
A Dinamarca	" 11,3 " " " "
A França	" 10,9 " " " "
A Allemanha	" 9,5 " " " "
A Noruega	" 9,3 " " " "
A Belgica	" 9,2 " " " "
A Grã Bretanha e Irlanda	" 8,6 " " " "
A Austria-Hungria	" 7,8 " " " "
A Hespanha	" 7,1 " " " "
A Hollanda	" 6,1 " " " "



A Roumânia	tem	5,1	km	por	10:000	habitantes
A Italia	»	5,0	»	»	»	»
Portugal	»	4,6	»	»	»	»
A Russia e Fin- landia	»	4,0	»	»	»	»
A Grecia	»	3,8	»	»	»	»
Malta e Jersey	»	3,4	»	»	»	»
A Turquia etc,	»	2,7	»	»	»	»
A Servia	»	2,5	»	»	»	»
A Suecia	»	2,0	»	»	»	»

Vê-se d'aqui que, tanto sob o ponto de vista da superfície territorial, como sob o da população, o nosso paiz está muito distanciado pela grande maioria das nações no que respeita a viação accelerada.

Entre a Russia e a Italia quanto á população; pouco acima da Suecia quanto á superfície.

## Vias ferreas allemãs na China

D'entre as nações industriaes que estão procedendo á partilha da China, obtendo importantes concessões ferro-viarias que vão servir de bases de operações na tactica commercial, nenhuma ainda imprimiu um caracter mais official á intervenção do respectivo governo do que a Allemanha.

Constituiu-se em Berlim a *Schantung Eisenbahn-Gesellschaft* para a construcção da rede de vias ferreas na provincia chinesa de Schantung que tem uma população de 36 milhões de habitantes.

A rede comprehende como linha principal a que vae do porto de *Tsintó* a *Weih sien* e *Tsinofu* no rio navegavel *Hoang Ho*, com um ramal para a mina de carvão de *Poschau*, a que devem accrescentar-se mais tarde duas linhas sahindo de *Itschufu* e unindo-se aos dois terminus da linha principal, fechando assim o circuito.

A construcção da secção de Tsintó a Weih sien deve estar prompta em dois annos, e o resto em tres.

O governo imperial assumiu a concessão pelo tratado sino-allemão de 6 de março de 1898 e constituiu aquella sociedade para a construcção e exploração, tomando todas as precauções necessarias a fim de que não deixe de ter todo o cunho d'uma companhia allemã.

O pessoal administrativo será allemão, o material de construcção de proveniencia allemã.

As relações com as auctoridades chinezas serão estabelecidas por intermedio do governador imperial allemão no districto de Kiautschau ou por intermedio do embaixador allemão em Pekim. O governador estabelecerá as tarifas no fim d'uma exploração de 10 annos.

O traçado será approvedo pelo governo allemão.

O capital foi fixado em 54 milhões de francos. Auctorizou-se excepcionalmente a creação d'um numero de acções de dividendo igual á das do capital da primeira emissão.

O governo allemão é quem concede á companhia os terrenos necessarios.

E' ainda este governo quem tem a participação nos lucros na razão de  $\frac{1}{20}$  quando forem de 5 % a 7 %, e n'uma proporção crescente d'alli para cima.

Tambem o governo allemão estabeleceu o direito de resgatar a concessão pagando o valor do material e um capital representando 25 vezes o dividendo médio dos ultimos 5 annos, e o de entrar na posse effectiva das linhas no fim de 60 annos.

Não parece uma concessão em territorio alheio.

A China entra em tudo isto como materia tributavel. Fala-se d'ella porque o terreno em que assentam

as construcções é chinez e porque são chinezas as mercadorias e os passageiros que hão de dar os *taels* necessarios para a constituição dos lucros do governo allemão.

Com este andar nem o rabicho fica aos amarelllos habitantes do Celeste imperio.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Agosto

(Valores em mil réis)

Importação para consumo		1898	1899
I — Animaes vivos .....	2.008.310	1.353.244	
II — Materias primas para artes e industrias .....	13.692.293	15.135.843	
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	3.868.910	4.395.683	
IV — Substancias alimenticias .....	8.756.331	9.663.236	
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	1.804.757	2.140.209	
VI — Manufacturas diversas .....	2.303.726	2.384.893	
Taras .....	48.599	70.833	
Total .....	32.482.926	35.043.943	

### Exportação nacional e nacionalisada

I — Animaes vivos .....	2.385.425	2.124.440	
II — Materias primas para as artes e industrias ..	3.512.905	3.352.837	
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	1.500.899	1.840.366	
IV — Substancias alimenticias .....	10.963.086	10.699.055	
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	62.104	84.770	
VI — Manufacturas diversas .....	1.142.173	1.327.659	
Total .....	19.566.592	19.429.127	

Não está incluído n'este quadro o valor do ouro e da prata, em barra e em moeda.

## Desastre n'um tremvia

Custou a vida a 28 pessoas este terrivel desastre que se deu no tremvia electrico de *Shelton*, proximo de *Stratford* no estado de Connecticut dos Estados Unidos da America.

O carro seguia com velocidade exagerada e descarriou sobre uma ponte, andando assim 25 metros. Foi bater contra o parapeito, que deitou abaixo, e precipitou-se no rio, de uma altura de 16 metros.

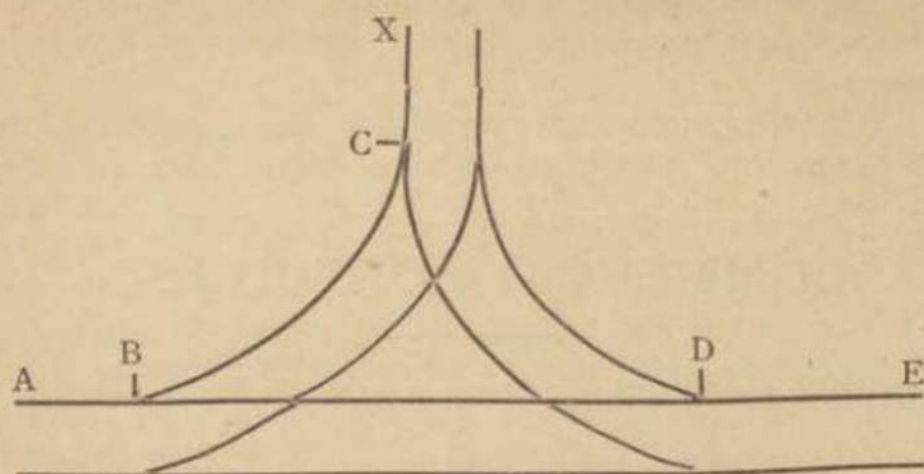
Na queda, o carro inverteu-se, ficando com o fundo para cima. Ao chegar abaixo, o motor cahiu sobre os passageiros que eram 48. Os que escaparam não devem ter ficado entusiasmados com as grandes velocidades.

## MANOBRAS DE WAGONS

Um quebra-cabeças sobre manobras tem corrido toda a imprensa estrangeira, apparecendo mesmo nos jornaes mais technicos, mais scientificos. Não devemos, por isso, ter escrupulo em reproduzilo.



N'uma estação a configuração das linhas é a seguinte:



Havia dois wagons carregados, um para seguir no comboio ascendente, isto é, no sentido A E, outro para o descendente E A mas o factor encarregado do carregamento, por inadvertencia, resguardou na linha B C o wagon que devia ir no ascendente e na D C o outro. Na parte entre a agulha C e o limite X não cabia mais que um wagon, não podendo, portanto entrar lá a machina.

Ao chegar, porém, o comboio ascendente, o chefe fez desengatar a locomotiva e com ella fez a manobra, não só fazendo seguir o wagon do desviu B C á cauda do comboio no sentido A, para E, como deixando n'essa linha o outro que estava entre C e D, prompto a ser tomado pelo comboio que viesse no sentido E A.

Como o fez? E' o que poderá averiguar quem tiver tempo e paciencia para estas frivolidades.

E o primeiro que nol-o dissér verá, se a isso nos autorisar, o seu nome no proximo numero.

## Escala comparada dos rendimentos de fundos

Tomando as cotações de fundos e dos papeis de credito mais conhecidos nas bolsas estrangeiras, referidas ao dia 2 de janeiro, vê-se que dão os seguintes rendimentos.

3 0/0 francez.....	3,01
3 0/0 amortisavel idem.....	3,05
3 1/2 0/0 1894 idem.....	3,47
Obrigações de Cuba 86 6 0/0.....	2,13
Egypto 3 0/0 garantido.....	2,83
Suissa 3 0/0 1890.....	3,06
Belgica 3 0/0.....	3,09
Tunis 3 0/0 1892.....	3,09
Noruega 3 0/0 1888.....	3,40
Russia 3 0/0 1891.....	3,49
Suecia 3 1/2 0/0 1895.....	3,56
Russia 3 1/2 0/0 1894.....	3,68
Divida egypcia ou unificada.....	3,84
Russia 4 0/0 consolidada.....	3,93
Russia 4 0/0 1889.....	3,98
Hungria 4 0/0 1881.....	4,00
Austria 4 0/0 ouro.....	4,08
Italia 5 0/0.....	4,23
Pontificio 1886 5 0/0.....	4,25
Russia 4 0/0 interior.....	4,29
Ottomana 4 0/0.....	4,29
Divida convertida ottomana.....	4,41
Portugal 3 0/0.....	4,55
Obrigações dos tabacos portuguezes.....	4,59
Brazil (Funding).....	5,88
Hespanha, exterior.....	5,44
Brazil 4 0/0.....	6,77

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 31 de Janeiro de 1900.

A *Independencia Belga* publicou ha dias um artigo sobre o nosso paiz de que destacamos os seguintes periodos:

«Sem embargo de incontestavel melhoramento, a situação do thesoiro nem por isso é menos difficil. Os *comités* dos crédores de Inglaterra, França, Alemanha, Belgica e Hollanda tomaram, em commum, a resolução, de não admitirem, não deixarem cotar nas suas Bolsas, nenhum emprestimo portuguez, enquanto o governo não chegar com elles a accordo n'um *modus vivendi* acceto por unanimidade.

«O governo portuguez encarregou um novo homem de confiança de continuar as negociações encetadas com os credores estrangeiros. E no emtanto, por causa das exigencias d'estes ultimos e dos limitados recursos de Portugal, não ha esperanças de ver estas negociações chegarem a termo com brevidade. Conserva-se, no emtanto, a esperança que se poderá, mais tarde, concluir um accôrdo logo que no estrangeiro se conhecer o melhoramento real das finanças de Portugal.

«Decerto, para se chegar a esse resultado, preciso seria que o governo diminuisse o sacrificio pedido aos credores na lei do *convenio* que preparou. Seria preciso, primeiro que tudo, supprimir o regresso annual do deficit do orçamento portuguez, e no circulo dos amigos do sr. Espregueira ha plena confiança a este respeito».

Quer isto dizer que não teremos conversão sem dar mais dinheiro aos crédores estrangeiros, o que é justamente o impossivel para o actual estado das finanças portuguezas.

O publico em geral está já informado ha tres dias a esta parte do que se passou e passa na finança, no commercio, etc., pelas innumeras revistas, chronicas e informações que diversos jornaes publicam.

Assim, coincidindo a data da publicação da nossa, apenas com tres dias de intervalo, pouco podemos acrescentar ao já sabido.

Em geral todos os titulos teem subido, o que demonstra credito e existirem disponibilidades.

Houve comtudo pequenas excepções, mais por circumstancias naturaes que por qualquer razão forte, como uma insignificante descida nas accções do Banco de Portugal, no Banco Ultramarino e na Companhia dos Phosphoros, effeito da liquidacão d'amanhã. Estas, porém, que ainda ante-hontem se haviam vendido a 81\$000 e hontem a 80\$900 e 81\$200 já hoje alcançaram 81\$800 com raros vendedores.

Em vista das informações que temos, a companhia está habilitada a dar não só o mesmo dividendo anterior, como ainda mais.

As accções da C.<sup>a</sup> de Moçambique, depois de baixarem ha poucos dias a 13\$000, obtiveram 14\$000 com bastantes operações.

A prazo houve grande movimento.

As obrigações do 1.<sup>o</sup> grau cahiram alguns tostões, por effeito do cambio influenciado pela melhoria do do Rio a 7 9/16, por alli se notar boa colheita; e o mesmo succedeu ás accções da C.<sup>a</sup> dos Tabacos e outros titulos com agio no coupon.

Grande escacez de obrigações da Companhia das Aguas, de coupon, tendo ellas ganho n'um mez o valor do juro, e sem vendedores.

Não damos a primazia ás inscripções por isso que já toda a gente sabe que o assentamento se mantem invariavelmente em 32,90 e os coupons em 32,65; o 4% 88 em 17\$500; 4% 90 em 42\$000 e 4 1/2 49\$000.

As condições geraes do mercado de fundos não é má, nota se no emtanto uma certa irresolução da parte dos que precisam empregar os seus capitais, em presença, diga-se a verdade, d'uma já grande variedade de titulos a escolher.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 15/16	36 13/16	Desconto no Ban-	
» cheque....	36 5/8	36 1/2	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	775	776	No mercado....	6 1/2 0/0
» cheque.....	780	783	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	314	316	res.....	229
» cheque....	320	321	Cambio Brazil...	7 11/16
Francfort 90 d/v...	314 1/2	316 1/2	Premio da libra..	2\$050
» cheque...	320 1/2	321 1/2	e	
Madrid cheque....	1.020	1.030		2\$100



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa: Inscriptões de assent.	32,60	32,92	32,90	32,90	32,90	-	32,90	32,90	-	32,90	32,92	32,90	32,95	-
» coupon	32,65	32,63	32,65	32,65	32,65	-	32,65	32,65	32,90	32,65	32,65	32,65	32,65	-
Obrig. 4 1/2 1888 .....	-	-	17,000	17,000	17,150	-	-	-	17,300	17,700	18,000	17,800	17,500	-
» 4 1/2 1890 assent. ....	-	-	-	-	42,000	-	-	-	-	42,000	42,000	-	-	-
» 4 1/2 1890 coupon. ....	-	42,000	-	-	42,000	-	-	-	-	42,000	-	-	-	-
» 4 1/2 1890 assent. ....	48,000	48,000	48,200	-	48,500	-	-	-	48,400	48,700	-	49,000	49,000	-
» 4 1/2 1890 coup. int. ....	-	48,000	-	48,500	48,500	-	48,500	48,400	-	48,400	47,500	48,800	-	-
» 4 1/2 1890 externo. ....	-	45,100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	127,000	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal .....	134,500	134,500	134,500	134,700	134,400	-	134,500	134,500	-	134,400	134,400	134,200	134,000	-
» » Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	123,000	123,000	-	-	-	-
» » N. Ultramarino .....	110,000	109,800	-	110,000	-	-	110,500	110,600	111,000	111,500	113,700	114,000	-	-
» » Lisboa & Açores .....	-	-	121,000	120,800	121,000	-	121,000	121,000	121,000	121,000	121,000	121,000	121,000	-
» Tabacos coupon ...	114,000	114,000	113,600	-	114,000	-	114,000	114,000	114,000	114,000	-	113,500	-	-
» Comp.ª Real. ....	-	17,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,200	-	-
Obrig. prediaes 6 1/2 1888 .....	-	93,000	93,150	-	93,000	-	-	-	-	93,000	-	93,000	93,000	-
» » 5 1/2 1888 .....	90,700	90,500	-	90,500	90,200	-	90,500	90,500	-	90,500	90,400	90,500	-	-
» C.ª Real 3 1/2 1.º grau .....	75,600	75,600	75,600	77,000	77,400	-	77,300	77,500	-	77,500	-	77,500	-	-
» » 3 1/2 2.º grau .....	23,700	-	-	-	-	-	23,200	23,200	-	-	-	22,800	22,500	-
» C.ª Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa .....	-	73,700	73,600	74,000	-	-	-	74,500	74,500	74,500	-	74,500	-	-
Paris: 3 1/2 1888 portuguez .....	23,25	23,35	23,50	23,45	23,30	23,60	23,25	23,15	23,50	23,50	23,10	22,90	-	-
Accções Comp.ª Real. ....	67	-	65	66	66	-	66	66	66	66	66	66	-	-
» Madrid Cáceres. ....	29	29	30	30	30,50	33	33	38	36,30	37	38	35,25	-	-
» Norte de Hespanha. ....	201	204	205	202	199	205	203	203,50	203	202	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza ...	268	272	271	268	265	270	268	-	266,50	265	-	-	-	-
» Andaluzes .....	260	262	265	259	257,50	260	257	255,50	260	255	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau .....	290	295	294	296	298	297	298	298	298	296,50	298	297	-	-
» » 2.º grau .....	89,50	89	91	90	90	90	90	290	90	90	88,50	87,50	-	-
» C.ª Beira Alta .....	79	79	78	78,50	99	79	79	79	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres .....	94	95	95	95	96	97	98	99	99	100	99,50	99,25	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	278	279	278,50	281	281	281,50	275,50	279	278,50	279,50	-	-	-	-
Londres: 3 1/2 portuguez .....	22,87	22,90	23,12	23,25	23,12	23	23	23	23,12	22,87	22,87	22,75	-	-
Obrig. Atravez Africa .....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdã: Atravez Africa ...	56,50	-	-	-	53	53	53	53	53	53	53	53	56,88	-
Bruxellas: Atravez Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900-99			1899-98			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales		Kil.	Totales		1900-99	1899-98	1900-99	1899-98
			Réis	Réis		Réis	Réis				
COMPANHIA REAL	8 14 Jan.	693	74.216.000	107.093	693	72.698.737	104.904	144.985.000	145.397.474	-	412.474
	15 21 "	"	70.447.000	101.655	"	72.698.737	104.904	215.432.000	218.096.211	-	2.664.211
	8 14 Jan.	380	8.310.000	21.868	380	8.159.263	21.471	15.455.000	16.318.526	-	863.526
	15 21 "	"	7.872.000	20.715	"	8.159.263	21.471	23.327.000	24.477.789	-	1.150.789
Sul e Sueste .....	24 31 Dez.	475	22.480.283	47.326	475	27.203.514	57.270	950.159.346	953.510.279	-	3.350.933
	1 7 Jan.	"	14.895.270	31.358	"	15.588.900	32.818	14.895.270	15.488.900	-	693.630
Minho e Douro .....	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta .....	17 23 Dez.	253	7.378.497	29.164	253	7.006.027	27.691	338.343.841	307.608.065	30.735.776	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu .....	19 25 Nov.	105	1.870.488	17.814	105	1.682.297	16.021	72.885.881	63.603.365	9.282.516	-
	26 2 Dez.	"	2.165.271	20.621	"	2.000.327	19.050	75.051.152	65.603.692	9.447.460	-
	3 9 "	"	1.934.695	18.425	"	1.483.177	14.125	76.985.847	67.086.869	9.898.978	-
Guimarães .....	10 16 Dez.	34	1.553.505	39.808	34	1.328.215	39.065	85.841.946	79.559.779	6.282.167	-
	1 7 Jan.	"	1.629.680	47.931	"	1.785.710	52.520	87.471.626	81.345.489	6.126.137	-
Porto á P. e Famalicão	24 31 "	"	1.330.844	39.142	"	1.733.774	50.993	88.802.470	83.079.263	5.723.207	-
	16 31 Out.	64	5.974.478	93.351	64	6.532.523	102.070	83.902.386	87.865.731	-	3.963.345
Norte de Hespanha ..	23 31 Dez.	3672 Ps.	2.249.231	612	3672 Ps.	2.185.563	595	102.614.254	96.405.191	6.209.063	-
	1 7 Jan.	"	1.494.146	408	"	1.451.932	397	1.494.146	1.451.932	42.214	-
Madrid—Zaragoza—Alicante .....	8 14 "	"	1.766.742	483	"	1.711.395	468	3.260.889	3.163.327	97.562	-
	24 31 Dez.	3650	1.751.550	479	3650	1.878.895	514	89.953.486	86.473.830	3.479.656	-
Andaluzes .....	1 7 Jan.	"	1.335.875	365	"	1.385.300	379	1.335.876	1.385.300	-	49.424
	8 14 "	"	1.659.675	454	"	1.691.681	463	2.995.551	3.076.981	-	81.430
Madrid—Caceres ...	24 31 Dez.	1067	518.039	485	1067	523.925	491	19.195.994	19.390.776	-	194.782
	1 7 Jan.	"	315.597	295	"	301.203	283	315.597	301.203	14.394	-
Zafra a Huelva .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1 7 Jan.	429	63.262	147	429	62.400	145	63.262	62.400	862	-
Zafra a Huelva .....	8 14 "	"	59.582	138	"	68.537	159	122.845	130.938	-	8.093
	15 21 "	"	58.774	137	"	65.887	153	181.619	196.825	-	15.205
Zafra a Huelva .....	1 7 Jan.	180	27.452	152	180	19.460	108	27.452	19.460	7.992	-
	8 14 "	"	33.629	186	"	31.089	172	61.082	50.550	10.532	-
Zafra a Huelva .....	15 21 "	"	42.479	235	"	35.620	197	103.561	86.170	17.391	-



## Ponte pensil de Lewistown a Queenstown

E' muito notavel esta ponte recentemente construida e lançada sobre o Niagara, 13 kim. a jusante das quedas e perto do lago Ontario, para estabelecer a comunicação entre a raia dos Estados-Unidos e a do Canada.

A distancia entre os encontros em que amarram os cabos é de 345.<sup>m</sup>, mas o vão fica menor porque, em cada margem, ha dois pilares metallicos em que os ditos cabos se apoiam, reduzindo-se assim a distancia a 265.<sup>m</sup>.

Esta distancia é vencida n'um só tramo, tendo as vigas ou banzos lateraes 4.<sup>m</sup>,6 de altura e estando de 9.<sup>m</sup>,6 de eixo a eixo. São ligeiramente parabolicos com a flecha de 0.<sup>m</sup>,65.

Como as margens são muito declivosas, succede que os encontros de alvenaria teem pequena altura (6.<sup>m</sup> do lado dos Estados-Unidos e 8.<sup>m</sup>,6 do lado do Canada), sendo muito elevados os pilares metallicos, verdadeiras torres que evitam as grandes oscillações que a ponte teria se o vão fosse tamanho.

Os cabos são formados de 14 fios de aço de 0.<sup>m</sup>,0625 de diametro, reunidos por tensores construidos com barras de aço e mettidos em cimento nos pontos de amarração.

Entre os pilares metallicos estende-se a curva parabolica dos cabos. Rectificada dá 290.<sup>m</sup>.

A parte mais original da obra consiste na adopção dos pilares.

Foi começada esta ponte em 1898. Substitue outra construida em 1890. Custou 2.500 000 francos.

O constructor foi o sr. E. W. Serrell.

## Grandes percursos sem paragem

As companhias inglezas, installando entre os carris n'algumas estações as tinas canaes d'alimentação d'on-de os tenders aspiram a sua agua durante a marcha dos comboios expressos, teem conseguido montar o serviço de viagens sem paragens, em percursos consideraveis.

A *Great Western Railway* tem um comboio entre *Londres* e *Exeter* (312 kim.) que gasta apenas 3 h. e 43 minutos no caminho, o que corresponde á velocidade média de 83.<sup>k</sup>9 por hora.

O rapido de *Londres* a *Bath* da mesma companhia gasta 1 h. e 57 m. a percorrer 173.<sup>k</sup>4, o que dá 88.<sup>k</sup>9 por hora.

Na *London and North Western*, ha 15 comboios que percorrem mais de 161 kim. sem paragem, e 7 que percorrem mais de 241 n'estas condições.

Na *Great Northern* ha 19 percursos sem paragens, superiores a 161 kim.

Na *Great Eastern* ha um comboio que percorre sem paragem 211 kim., entre *Londres* e *North Waltham*.

## Tremvias de ar comprimido

Nova York está explorando o systema de tremvias movidos pelo ar comprimido.

O ar é comprimido á pressão de 168 kig. por c. q. em quatro cylindros. O seu arrefecimento faz-se pela circulação da agua do *North-River*.

As carruagens pesam 9,5 toneladas estando vazias

sendo 2,7 da caixa, 2000 do caixilho ou truck, 1,9 dos reservatorios de ar, 0,65 para cada um dos dois motores que teem, e 1,6 para accessorios.

Os reservatorios de ar comprimido são cylindros de chapas de aço com 24 c. de diametro e 7.<sup>m</sup>5 de comprimento.

Antes de entrar n'esses reservatorios, o ar passa n'um aquecedor com 1.600 litros de agua á pressão de 15 kig., depois de um expansor que abaixa a sua pressão a 23 kig. e finalmente por um injecto que o humedece. O ar assim preparado actua depois nos cylindros de alta pressão e os embolos movem um dos eixos do vehiculo, e em seguida em dois cylindros de baixa pressão, cujos embolos movem o segundo eixo.

A velocidade regula-se variando a admissão ou a expansão por meio de duas alavancas que estão á disposição do machinista.

A casa dos reservatorios permite um percurso de 24 kim.

Este systema tem contra si o ser pesado e complicado, mas tem sido adoptado n'outros pontos.

## O conselheiro Louis de Perls

Festejou-se em 3 de dezembro ultimo com um banquete solemne em S. Petersburgo o 25.<sup>o</sup> anniversario da posse do sr. Perls no lugar de director do trafego internacional dos caminhos de ferro russos.

O conselheiro Louis Perls entrou em 1874 para a repartição internacional dos caminhos de ferro russos, adjunto á *Grande Sociedade dos caminhos de ferro russos*, tendo sido escolhido pela União Allemã-Russa.

Creou a União franco-belga-allema-russa e a União austro-hungara uma que teem actualmente 628 allemães, 750 francezas, 139 belgas, 325 austro-hungaras que tanto teem contribuido para o desenvolvimento das relações commerciaes d'esses paizes.

Nasceu em 1836. E' funcionario do ministerio das estradas e comunicações e gerente da União Russa que se occupa das relações internacionaes das companhias russas e dos caminhos de ferro de Estado que explora actualmente 27.000 kilometros.

Auxiliou efficazmente a criação das tarifas internacionaes e a convenção de Berne.

O principe Chilkoff, ministro das estradas e comunicações do imperio, enviou-lhe uma mensagem de felicitações pelo progresso devido á sua iniciativa durante tão largo periodo de tempo, dirigida pelas administrações de caminhos de ferro russas. As administrações do caminho de ferro Sud Est prussiana e Marienburg Allava offereceram-lhe um rico album e as administrações russas um precioso cofre de prata artisticamente cinzelado.

De todos os paizes da Europa lhe foram enviados parabens.

D'aqui endereçamos tambem modestas e calorosas felicitações ao nosso antigo assignante.

## Publicações recebidas

*Almanach Bertrand* — Do conjuncto de um editor, emprehendedor e activo, o sr. José Bastos, e de um escriptor intelligente e bom compilador, o sr. Fernandes Costa, resultou apparecer no mercado um livrinho encantador, o *Almanach Bertrand*, para o corrente anno, um pouco no genero dos almanachs Hachette, pelas curiosas e instructivas tabellas e esclarecimentos que apre-



senta, todos estes assumptos de interesse são entermeados de um sem numero de artigos amenos, proverbios, anedotas, problemas, conselhos, finissimas gravuras, retratos, vistas, um nunca acabar de coisas varias que constituem um recreio instructivo para muitos dias.

A livraria Bertrand tem-se visto em difficuldades, por certo, para satisfazer todos os pedidos de tão bello livrinho.

**Diccionario das seis linguas.** — Recebemos a 8.<sup>a</sup> série dos fasciculos publicados d'este notavel diccionario linguistico, que tão grande acceitação tem merecido, prova evidente de sua utilidade enorme e extrema barateza.

Consta o diccionario de tres partes distinctas. A primeira trata desenvolvidamente da pronunciação de cada uma das linguas em relação aos individuos falando respectivamente as outras cinco. A segunda é propriamente o texto alphabetico do diccionario, sendo a base empregada o francez e seguindo-se-lhe a traducção do mesmo vocabulo nas outras cinco linguas, inglez, hespanhol, allemão, italiano e portuguez. A terceira parte é um indice geral de todas as palavras das seis linguas para o francez, permittindo assim, achado o equivalente n'esta ultima lingua, o conhecimento da traducção desejada em todas as outras linguas ou simplesmente n'uma d'ellas.

A presente série alcança até a palavra *plissure*, o que indica o adeantamento da publicação.

O preço é apenas 30 réis por cada fasciculo semanal de 16 paginas.

**O Occidente;** o n.º 758. — Um numero primoroso, todo dedicado em gravuras e artigos á memoria de Castilho, cujo centenario passou no dia 26 de janeiro. As illustrações são: retrato de Antonio Feliciano de Castilho aos 17 annos e fac-simile da sua assignatura nos termos de matricula da Universidade de Coimbra; retrato do Visconde de Castilho, copia do quadro do professor Lupi; Lapa dos Esteios; casas na rua da Torre de S. Roque, onde nasceu, e na rua do Sol ao Rato, onde falleceu Castilho.

Os artigos são: *Chronica Occidental*, por D. João da Camara; No centenario do grande poeta, por Ramos Coelho; Castilho, por Victor Ribeiro; Castilho na Lapa dos Esteios, por Caetano Alberto; Os grandes homens, por Franz; Castilho, por Julio Cesar Machado; O Medico á Força, por D. João da Camara; O Presbyterio, por A. F. de Castilho; Os grandes cegos, por Silva Pereira.

**Calendario Freire.** — Este activo industrial teve a amabilidade de nos offerecer o calendario-reclamo das suas officinas de typographia e lithographia.

Agradecemos-lhe a galanteria, mas a nossa gratidão não nos leva a achar bom o que o não é. A execução d'este trabalho deixa muito a desejar... que o seu editor tenha menos idolatria pelas proprias obras.

As officinas do sr. Freire produzem trabalhos perfectos; apresentar como *specimen* uns borrões chamando-lhes chromos como quem se envaidece de mostrar producto tão perfeito, é prejudicial aos creditos de tão bons artistas.

Isto dizemos porque a franqueza é o nosso principio litterario.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Caminhos de ferro do Estado.** — Tiveram approvação superior as seguintes resoluções do conselho superior dos caminhos de ferro do Estado:

Nas linhas do Sul e Sueste, transporte de pedra cal-

careza do Algarve, pela tarifa muito reduzida, de 5,8 réis applicavel a mineiro de ferro, e nas do Minho e Douro e Sul e Sueste, redução de 50 % aos grupos de socios de sociedades scientificas, litterarias ou artisticas em excursões, organisadas pelas respectivas sociedades; e 25 % aos grupos de artistas e 50 % nas respectivas bagagens, animaes e mobílias.

**Ascensor.** — O sr. João Brée, que tem propensão para os projectos de viação na capital, e que em tempo estudou um tunnel partindo do Rocio, fez á camara municipal de Lisboa novo pedido insistindo por concessão. O sr. Oliveira Soares, vereador do pelouro dos tremvias e ascensores, apresentou em sessão camararia uma proposta para essa concessão. A camara nomeou uma commissão de 3 dos seus membros para estudar o pedido que deve ser discutido n'outra sessão.

**Caminho de ferro do Algarve.** — Vão progredindo com regularidade os trabalhos da construcção do ramal de Tunes a Portimão. A machina chega já á estação de *Alcantarilha* e conta-se poder começar a exploração brevemente da estação de *Poço Barreto*.

**Caminho de ferro de Momugão.** — Continua a manter-se o augmento de receitas que tanto tinham declinado nos annos anteriores. No periodo decorrido desde 1 de julho até 23 de dezembro ultimo o rendimento foi de 184.835 rupias, isto é, mais 100.496 rupias do que em igual periodo de 1898.

Bom é que obtenhamos receitas que ao menos compensem os sacrificios que custou, ainda que não dê lucros.

Ao habil governo do sr. coronel Machado se deve em parte este incremento.

**Lourenço Marques.** — Segundo nos diz o nosso estimado correspondente, devido á guerra entre o Transvaal e a Inglaterra estava quasi paralisado o tráfego d'esta linha ferrea, achando-se os comboios reduzidos a 1 ascendente de passageiros e 2 de mercadorias. Pelo mesmo facto o serviço da nossa alfandega de Lourenço Marques acha-se tambem estacionario.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Vae effectuar-se a fusão das vias ferreas de *Santander a Cabezon* e de *Oviedo a Infesto* para a construcção da linha de *Santander a Oviedo*. Os delegados da *Compañia de los ferrocarriles Economicos de Asturias* celebraram uma conferencia com o conselho de administração do *Ferrocarril Cantabrico*, de que resultou esse accordo.

A companhia do *Cantabrico* prolonga a sua linha até *San Vicente de la Barquera* e o dos *Economicos de Asturias* continuam a sua até *Arriondas*.

Além d'estas obras, cuja exploração se fará unindo respectivamente os mencionados troços a cada uma das companhias, começa-se-ha um ramal desde *San Vicente* a *Llanes* e outro de *Arriondas* a *Llanes*, com o que se unem as vias.

Calcula-se que os trabalhos fiquem promptos no fim de 3 annos e meio.

Começaram as obras para o estabelecimento da dupla via na linha do litoral da Companhia *Madrid á Zaragoza y Alicante*, entre *Barcelona* e *Mataró*.

Parece que se suspenderam as negociações entabuladas pelo banco *Anglo-Español* para a construcção da via ferrea directa de *Madrid a Santander*.

Foi concedido á companhia do caminho de ferro de *La Robla a Valmaseda* a ampliação da sua linha de *Valmaseda a Zorrosa*. A concessão foi feita por 99 annos.

Na linha haverá 7 estações.



Em Tudela celebrou-se uma reunião ou comício para protestar contra a construção da via ferrea electrica de *Pamplona a Logroño* pela forma auctorizada pelo conselho provincial.

Começaram os trabalhos do funicular de Tibidabo em Barcelona.

Deve proceder-se á arrematação d'um tremvia a vapor que aproveite a estrada de 3.<sup>a</sup> ordem de *Oviedo a Campo de Caso em Gijón*.

Parece todavia que se anda n'isto ás avessas do costume, porque, segundo um periodico local, já está occupada a estrada e construida a linha.

### França

**Caminho de ferro de interesse local.** — Segundo a ultima estatística publicada oficialmente, que se refere ao dia 1.<sup>o</sup> de janeiro de 1898, havia em França n'essa data concessões de 5,278 km. de vias ferreas de interesse local.

A maior parte d'estas linhas tem a garantia do Estado.

As linhas são de via normal, de via estreita e funiculares ou de cremalheira.

Estavam construidos 1.654 km. da 1.<sup>a</sup> categoria

„ „ 2.542 „ da 2.<sup>a</sup> „

„ „ 4 „ da 3.<sup>a</sup> „

As linhas da 1.<sup>a</sup> categoria deram de receitas 11.815.870 frs. e de despesas 8.413.350 frs.

As linhas de via estreita 8.421.154 e 7.391.538 frs.

As funiculares ou de cremalheira 1.090.227 e 528.747 frs.

### Italia

Do relatorio apresentado na assembléa geral ordinaria de 24 de novembro ultimo pela *Sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterraneo* consta o seguinte relativamente ao exercicio de 1898-1899.

Receitas brutas 142.00.723 liras ou mais 8.012.156 do que no anno anterior.

Os resultados do trafego foram:

Passageiros .....	51.416.382 liras	1. <sup>a</sup> rede principal, 2.255.012	na secundaria
G. V. ....	10.405.795	„ „	313.131
P. V. accelerada.....	5.369.854	„ „	1.0373
P. V. ....	68.413.555	„ „	2.731.355
Outras receitas.....	18.2518	„ „	33.147
	130.587.794		5.213.019

As receitas em 97-98, 96-97, 95-96, 94-95 foram respectivamente de 134.088.567, 130.614.067, 129.091.149, 121.484.854.

O producto kilometrico nos mesmos exercicios 23.385, 22.385, 22.878, 22.792, 22.254.

No ultimo exercicio esse producto foi de 24.597.

As despesas compõem-se do modo seguinte:

Administração.....	5.199.992 liras	na rede principal, 374.281	na secundaria
Obras e conservação...	14.074.644	„ „	1.920.525
Material e tracção.....	33.797.76	„ „	2.090.429
Movimento e trafego...	31.079.945	„ „	1.631.806
Despesas geraes.....	5.097.664	„ „	398.273

As despesas das linhas exploradas por conta exclusiva da sociedade subiram a 1.526.582 liras.

Na *Companhia dos caminhos de ferro da Sicilia* as receitas brutas deram 16.906.245 liras contra 14.668.990 de despesas.

O lucro permittiu lançar 388.875 liras a fundo de reserva que fica em 3.793.339 liras, e distribuir o dividendo de 7 % ou de 35 liras por acção, que foi tambem o dividendo distribuido no anno passado.

Estão completos os estudos da linha *Siena-Massa-Marittima*. A linha partirá de *Siena* tocando em *Rosia, Monticiano, Chiusdino* e minas de cobre de *Boccheggiano*, subindo a *Prata* e descendo a *Massa*. Tem o desenvolvimento de 67 km. com rampas máximas de 25 ‰ e raios mínimos de 300<sup>m</sup>.

O orçamento é de 12.841.000 liras.

### Allemanha

A rede allemã media em 30 de junho ultimo 47.119 km. assim distribuidos:

Caminhos de ferro do Estado 43.704 ou 92,75 %.

Linhas particulares exploradas pelo Estado 99 ou 0,21 %.

Linhas particulares 3.316 ou 7,04 %.

As principaes rêsdes são:

Prussia e Hessen .....	29.243 km.
Baviera.....	5.397 „
Saxonia.....	2.541 „
Württemberg.....	1.703 „
Alsacia e Lorena.....	1.583 „
Baden.....	1.471 „

As linhas de bitola normal medem 86.270 km. As linhas em dupla via teem o desenvolvimento de 16.537 km. Por cada 100 km. quadrados de territorio ha 8,78 km. de via ferrea e por cada 1.000 habitantes 879 metros.

### Hungria

Foi concedida a construcção d'uma linha ferrea de bitola normal da estação de *Nagy-Tapolcsany* na linha do valle de *Neutra* á estação de *Trencsén* tocando em *Bossany, Chinora, Nadlandy, Kis-Sztricsé, Alsó-Nastier, Szoblahó, Turna, Bella e Biskupier*.

Foi concedida tambem uma outra de bitola reduzida (0,80) da cidade de *Szatmar Némethi* á estação de *Karoly-Erdod*.

### Bulgaria

Foi aberta á exploração a linha *Roman-Plevna-Chumla*, pela qual se realisa a comunicação de oeste a este ao principado, ligando *Sofia* com o mar Negro em *Vasna*.

### Montenegro

Segundo a *Revue d'Orient*, o governo montenegrino tem adeantadas as negociações com um syndicato belga e um grupo hungaro para a construcção d'uma via ferrea que parta do porto de *Antivari* no *Adriatico* e vá dar a *Cettinje e Podgoritsa*. Assim se desvia o trafego dos portos austriacos de *Cattaro e Risano*, dos quaes Montenegro é tributario.

### Republica Argentina

Foram construidos no anno de 1898 nos territorios da republica, segundo a memoria publicada recentemente pelo ministerio das obras publicas, 1.062 kilometros de vias ferreas que, addicionados aos anteriormente em serviço, perfazem 15.817.

No primeiro semestre de 1899 estavam construidos mais 450 kilometros, o que dá 16.273.

D'entre elles ha tres que são do estado e medem 1.954 kilometros; 17 de propriedade particular sob jurisdicção nacional, com 12.684 kilometros; 4 particulares sob jurisdicção provincial, com 1.179 kilometros.

São de via larga 9.721 kilometros em 11 linhas; 1.250 de via média em 3 linhas; 4.842 de via estreita em 10 linhas.

Ha ainda 9 vias ferreas secundarias e tremvias a vapor que dão um conjunto de 493 kilometros.

Em 1899 inauguraram-se 36 novas estações. O material circulante é o seguinte:

1.195 locomotivas, 1.540 carruagens de passageiros com 75.171 assentos, 901 bagageiras, 23.924 vagons com a capacidade de 358.633 toneladas.

Em 1898 as vias ferreas transportaram 16.704.450 passageiros e 8.828.534 toneladas de carga, notando-se que houve um augmento nos passageiros e uma diminuição na carga relativamente a 1897, o que é attribuido á perda de colheitas.

As receitas foram de 33.063.653 pesos em ouro e as despesas de 19.117.118.

Nas linhas do Estado as receitas foram de 1.220.499 pesos e as despesas 1.292.157.

A administração do Estado deu portanto prejuizo.

## NOTAS VARIAS

**Funicular submarino.** — Um engenheiro francez, espirito mais inventivo do que pratico, projecta construir um funicular entre *Calais e Dover*. O cabo passaria sobre uns enormes tambores assentes nas duas costas, e seria movido por poderosas machinas. A este cabo amarrar-se-hiam por meio de pinças ou grimpos os vehiculos em que entrariam os viajantes que desejassem este systema de navegação submarina. Se as machinas parassem, os vehiculos soltavam-se e vinham fluctuar á superficie, como umas boias!



**Kéramo.** — E' o nome d'um novo material de construcção que foi lançado no mercado allemão recentemente. E' feito de residuos de vidro, tratados por um processo que lhe tira a transparencia e a fragilidade, conservando-lhe a dureza, a resistencia aos agentes atmosfericos e chimicos. E' proprio para revestimento de muros e sobrados. Presta-se a decorações.

**Monocarril.** — Dá-se como certo que se vae construir uma via ferrea aerea de tracção electrica entre *Manchester* e *Liverpool*, pelo systema do monocarril *Behr*.

A imprensa franceza protesta já contra a denominação, affirmando que o invento é do francez *Lastigue* e não do inglez *Behr*. E parece-nos que tem razão.

**Assentos elasticos.** — Tem-se reconhecido que, quando ha choques de comboios, se dá um grande numero de ferimentos nas pernas dos passageiros. A aproximação brusca dos bancos tende a amputar os membros inferiores.

Um inventor imaginoso mas macabro, *M. Ragou*, propõe para substituir os assentos actualmente em uso, que são de armação rigida, por outros, elasticos. Ha umas laminas de madeira horisontaes ligadas por molas que podem mover e de modo a dobrarem-se para traz os assentos, em vez de resistirem quando dois comboios se *telescopam*; lá vae o verbo novo.

E' interessante o invento, mas faz arripiar.

**Aquecimento das carruagens dos comboios.** — Dizem-se maravilhas da invenção de *D. Tommari* para o aquecimento electrico das carruagens de vias ferreas. Ha um dynamo na bagageira de *fourgon* que fornece a corrente que circula pelo comboio. Os fioa inserem-se no conductor principal, e vão enrolar-se em helices nos fogões, em que ha um recipiente com uma substancia, cujo calor de fusão seja grande, como o acetato, de sodio crystallizado, e o hyposulphito de sodio.

Logo que a velocidade do comboio é bastante a corrente, manifesta-se com ella o augmento de temperatura.

**A introdução das linhas ferreas.** — Eis uma pequena lista dos annos, em que foram á exploração os primeiros tróços de caminhos de ferro nos diversos paizes do mundo.

Em 1829 inaugurou-se a linha de *Liverpool* a *Manchester* em Inglaterra.

Em 1835 a de *Bruxellas* a *Macheln* na Belgica, construida pelo estado.

Em 1835 a de *Nuremberg* a *Fuerth*, na Allemanha.

Em 1837 as secções de *Leipzig* a *Dresde*, na Saxonia, e de *Vienna* a *Praga* na Austria.

Em 1838 a de *S. Petersburg* a *Zars Koy Silo* na Russia.

Em 1841 a de *Paris* a *Versailles* em França, e a de *Strasburgo* a *Basilea*.

Em 1843 a de *Basilea* a *S. Luiz* na Suissa.

Em 1848 a de *Barcelona* a *Mataró* na Hespanha.

Em 1850 na Australia, e no Mexico.

Em 1853 em Portugal a de *Lisboa* ao Carregado.

Em 1854 na Noruega.

Em 1856 no Egypto,

Em 1856 na Suecia.

**Vias ferreas aereas.** — Diz-se que vae estabelecer-se uma via ferrea aerea entre *Philadelphia* e *Atlantic City*, do systema *Smith*, que espera conseguir n'ella uma velocidade de 160 kilometros por hora.

A linha, em viaducto constante, tem tres carris, sendo o do meio destinado ao transporte da corrente electrica. As carruagens são de aço, de dimensões superiores ás

ordinarias, e com a forma exterior de barcos submarinos para se diminuir a resistencia do ar.

Assim se constituem *projecteis* com a velocidade de 0<sup>m</sup> por segundo. Depois de construida falaremos.

**Telegraphia sem fios.** — *Marconi*, o celebre inventor d'este prodigioso systema de telegraphia electrica, ao regressar dos Estados Unidos no paquete *Saint Paul*, antes de chegar ás costas da Inglaterra, fez communicação para *The Needles* pelos seusapparelhos.

Recebeu resposta e noticias da guerra do Transvaal. Estes telegrammas imprimiram-se a bordo, e foram vendidos, os *jornaes*, sendo o producto destinado ao fundo dos naufragos.

O primeiro despacho foi transmittido quando o navio estava á distancia de 97 milhas de *Needles*.

**Placas girantes electricas.** — Nas grandes estações das vias ferreas já ha muito que se substituiu a manobra a braços pela manobra a vapor ou a hydraulica, como a temos na estação central do *Rocio*.

Todavia, apparece agora um apparelho, de installação facil porque pode adaptar-se a qualquer placa, ou ponte girante, que torna as manobras ainda mais commodas e que naturalmente virá a applicar-se em todas as estações em que houver uma fonte de electricidade, por exemplo para a illuminação.

O apparelho consiste n'um motor resensivel montado n'um caixilho de gusa formando um carro que tem um nome sonoro — *donkey*. A roda motriz assenta no carril circular do fosso.

**Corta vento.** — Estão-se construindo n'algumas locomotivas e carruagens esporões triangulares destinados a cortar o vento, tornando mais facil o movimento dos vehiculos. Nos tremvias electricos é muito sensivel a economia de corrente electrica.

**Transatlanticos.** — A viagem do *Oceanic*, paquete da *White Star Line*, que se considera o maior da sua classe, realisa-se em 6 dias e 2 horas, entre a Inglaterra e os Estados Unidos. Foi construido no estaleiro da casa *Harland e wolff*.

Tem machinas que dão 23.000 cavallos indicados. Gasta por dia 400 toneladas de carvão.

## ARREMATACÕES

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Venda de tubos de latão

No dia 21 de fevereiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (*Rocio*) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 165 tubos de latão quasi novos.

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

Lisboa, 18 de janeiro de 1900.

#### Fornecimento d'arame d'aço galvanizado

No dia 21 de fevereiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (*Rocio*) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de arame d'aço galvanizado.

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

Lisboa, 23 janeiro de 1900.

#### Fornecimento de ferros diversos

No dia 28 de fevereiro 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 ferros diversos.

As condições estão patentes em Lisboa, na Repartição Central dos Armazens (edifício da estação de S<sup>ta</sup> Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 25 de Janeiro de 1900.

### Caminho de ferro de Guimarães

#### Venda de remessas e objectos abandonados

No dia 25 de fevereiro proximo ás 12 horas da manhã, na estação de Guimarães, proceder-se ha á venda-em hasta publica, em conformidade com o artigo 169.º das tarifas geraes d'este caminho de ferro das remessas retardadas ha mais de dois mezes e em seguida designadas:

1 caixa com vinho, 1 engenho de pau, 1 barril vasio, 1 pacote de sarapilheiras, 1 caixa com vinho, 1 garrafão com vinho 2 pipas vasias, 1 barril vasio.

Egualmente serão vendidos os differentes objectos encontrados

nas carruaguens, estações e linha, desde 1 de agosto a 31 de dezembro do anno findo.

Os consignatarios das remessas acima indicadas e dos objetos extraviados dentro d'este periodo, ficam avisados de que poderão ainda reclamar a sua entrega pagando as quantias em debito, devendo para esse effeito dirigir-se, até a vespera d'aquelle dia, ao serviço do trafego d'este caminho de ferro, no Porto, rua de Cedofeita n.º 291.

Porto, 20 de janeiro de 1900.

### Caminhos de ferro do Porto á Pova e Famalicão

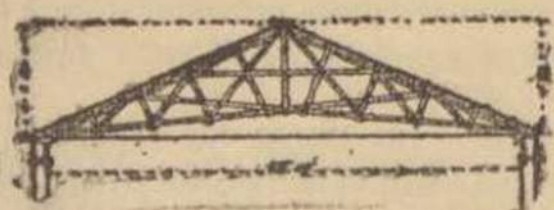
#### Fornecimento de impressos

Até o dia 6 de fevereiro proximo, recebem-se propostas para o fornecimento dos impressos precisos para consumo no anno de 1900.

As condições acham-se patentes em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás duas da tarde, na repartição da fiscalisação e estatistica d'este caminho de ferro, á praça de Mousinho de Albuquerque.

Porto, 10 de janeiro de 1900.

# M. H. LUMMERZHEIM & C.<sup>A</sup>



WONDELGEM-LEZ-GAND  
BELGICA

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos.

Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

# Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000\$000 RÉIS

ESCRITÓRIOS { 13, Largo do Corpo Santo  
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

**Agencias nas seguintes localidades:** Abrantes, Alcobaça, Alemquer e Merceana, Almada, Alvaizere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Oliveira, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

Compram-se os n.ºs 276 d'esta GAZETA, ou agradece-se aos nossos assignantes, que não colleccionem, nos cedam esse exemplar.



# 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 (correspondência 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 Sasseti.

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

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

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

**PORTO** Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente 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. — 15000 a 15400 réis diários.

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

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

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

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

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

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

**CINTRA** Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 15600 réis a 25000 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 marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

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

**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 accomodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 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.

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

**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 accomodações. 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. Accomodações 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. **Reichstag**. Sahirá a 9 de Fevereiro.  
Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.º



**Africa Oriental** pelo canal de Suez, vap. all. **König**. Sahirá a 23 de Fevereiro.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Barcelona**, Cette e Marselha vap. fr. **St. Mathieu**. Sahirá a 4 de Fevereiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bordeaux** vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 13 de Fevereiro.  
Agencia das Messageries Maritimes. Rua Aurea, 32, 1.º



**Havre** e Anvers, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a 16 de Fevereiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.



**Havre** e Liverpool, vap. ingl. **Jerome**. Sahirá a 5 de Fevereiro.  
Agente, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10.



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. port. **Loanda**. Sahirá a 11 de Fevereiro. Empresa Nacional de Navegação. R. da Prata, 8, 1.º



**New York** vap. port. **Oevenum**. Espera-se a 2 de Fevereiro.  
Agente, J. Patricio Alvares Ferreira. Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Pará e Manaus**, vap. ingl. **Madeirense**. Sahirá a 4 de Fevereiro.  
Agentes, Garland Laidley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. all. **Taquary**. Sahirá a 6 de Fevereiro.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos vap. fr. **Caravellas**. Sahirá a 23 de Fevereiro.  
Agente, Augusto Freire, P. Municipio, 19.



**Rio de Janeiro** e Santos, (via Madeira) vapor port. **Alvares Cabral**. Sahirá a 15 de Fevereiro.  
Mala Real Portuguesa, P. do Municipio, 6.



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta) Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. port. **Açor**. Espera-se a 5 de Fevereiro.  
G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Southampton**, vap. ingl. **Atrato**. Espera-se a 7 de Fevereiro.  
Agente, James Rawes & C.ª. R. dos Capellistas, 31, 1.º

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de Fevereiro de 1900

COMPANHIA REAL				Lisboa Povoal Lisboa				Alfarellos Camp.ª Alfarellos				Faro Algez Faro			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.	3-3 t.	8-39 n.	8-30 m.	2-11 t.	8-15 m.	10-10 m.	5-40 m.	7-45 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	3-5 t.	4-3 t.	4-20 t.	5-29 t.	4-5 t.	5-57 t.	11-5 m.	12-49 t.	4-20 t.	6-15 t.	1-45 t.	3-55 t.
9-10 m.	9-47 m.	8-10 m.	8-47 m.	5-45 t.	7-4 t.	5-15 m.	6-39 m.	6-50 t.	7-12 n.	2-30 m.	7-27 m.	5-15 m.	5-30 m.	6-30 m.	6-44 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	7-50 m.	8-39 n.	8-30 m.	9-17 n.				
10-10 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.												
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.	2-25 t.	3-2 t.												
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.												
4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.												
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.												
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.												
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.												
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.												
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.												
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.												
10-40 n.	11-17 n.	10-40 n.	11-17 n.												
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.												
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.												
12-30 n.	1-35 n.	12-30 n.	1-31 n.												
C. Soudre Algez C. Soudre				Lisboa Porto (d) Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				Lisboa Faro Lisboa			
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-35 m.	8-39 n.	4-15 m.	5-31 t.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-50 m.	8-59 n.	5-15 m.	6-39 m.	7-45 m.	8-15 m.	4-45 m.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	8-30 m.	9-15 m.	6-31 t.	7-25 m.	7-45 m.	8-15 m.	4-45 m.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	9-10 m.	10-17 n.	7-45 t.	8-34 n.	7-45 m.	8-15 m.	4-45 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-10 m.	11-17 n.	8-30 m.	9-10 n.	7-45 m.	8-15 m.	4-45 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.	7-45 m.	8-15 m.	4-45 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	7-45 m.	8-15 m.	4-45 t.	6-30 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.
11-15 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.												
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-35 t.												
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.												
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 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.	10-30 n.	10-50 n.												
C. Soudre P. Arcos C. Soudre				Lisboa V. Alcant. Lisboa				Lisboa Badajoz Lisboa				Lisboa Faro Lisboa			
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	8-30 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-45 t.	8-30 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-45 t.	8-30 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-45 t.
				8-45 n.	9-30 n.	5-40 m.	6-45 t.	8-45 n.	9-30 n.	5-40 m.	6-45 t.	8-45 n.	9-30 n.	5-40 m.	6-45 t.
				10-30 n.	11-15 n.	6-45 t.	7-25 m.	10-30 n.	11-15 n.	6-45 t.	7-25 m.	10-30 n.	11-15 n.	6-45 t.	7-25 m.
Lisboa Sacavem Lisboa				Lisboa Guarda Lisboa				Lisboa Santarem Lisboa				Lisboa Entranco Lisboa			
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	8-30 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-45 t.	8-30 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-45 t.	8-30 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-45 t.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	8-45 n.	9-30 n.	5-40 m.	6-45 t.	8-45 n.	9-30 n.	5-40 m.	6-45 t.	8-45 n.	9-30 n.	5-40 m.	6-45 t.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.	10-30 n.	11-15 n.	6-45 t.	7-25 m.	10-30 n.	11-15 n.	6-45 t.	7-25 m.	10-30 n.	11-15 n.	6-45 t.	7-25 m.
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 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.												
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.												
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.												
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.												
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.												

a) directos — b) pela linha do Oeste — c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto Campanhã — e) só aos domingos e dias sant. — f) às 3.ª e 6.ª feiras — g) às 2.ª e 6.ª feiras — h) só no dia 23 de cada mez — i) só às 4.ª e sabbados — j) às 2.ª feiras — m) às 5.ª e dom. — n) só aos sabbados — o) não se faz aos sabbados — p) às 3.ª feiras — r) às 5.ª e domingos — s) só nos dias uteis.