

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

SUMMARIO

UM NOVO PERIGO.....
A REDE AO NORTE DO MONDEGO.....
PARTE OFFICIAL — Portarias de 15 e 22 de Fevereiro do Ministerio das
Obras Publicas.....
INFORMES SOBRE VIAGENS.....
TARIFAS DE TRANSPORTE.....
O NOSSO BRINDE DE 1900.....
EXPOSIÇÃO DE PARIS (Ilustrado).....
NOTAS DE VIAGEM, XXI.....

Paginas

66	A QUESTÃO DA DISTRIBUIÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE.....	71
66	PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	72
67	PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	72 e 73
67	A QUESTÃO DOS DESASTRES NAS LINHAS INGLEZAS.....	74
68	TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	74
68	LINHAS PORTUGUEZAS.....	74
68	LINHAS ESTRANGEIRAS.....	75
69	NOTAS VARIAS.....	76
69	AVISOS DE SERVICO.....	77
69	ARREMATACOES.....	77
69	AGENDA DO VIAJANTE.....	78
69	HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 19 00.....	70
70	VAPORES « SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	98



Exposição de Paris — Portico monumental

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

UM NOVO PERIGO

SABE-SE bem no nosso paiz como tem sido prejudicial para a agricultura portugueza a pauta alfandegaria da França, que impede ou quasi prohibe a importação dos nossos vinhos, os quaes, para poderem concorrer com os de Hespanha e de Italia, tinham de ser vendidos por preços muito inferiores aos do custo da sua producção.

A nossa vizinha, cujo governo, depois dos desastres coloniaes, tanto se tem dedicado aos trabalhos de expansão commercial, conquistando novos mercados, activando as relações já existentes nas republicas da America do Sul e Central e promovendo outras, não só nas nações da sua lingua, mas no Brazil, conseguiu tambem da França o beneficio da pauta minima, que desequilibra inteiramente a balança commercial contra nós.

Na Italia, a despeito de antigos resentimentos e agravos provenientes da guerra de tarifas em que mutuamente se prejudicavam as duas nações conjunctas, celebrou-se um novo tratado de commercio que deu aos productos agricolas italianos as vantagens da pauta minima.

Em Portugal parece que a preocupação dos governos se reduz a fazer eleições e a tentar negociações de empréstimos que sempre falham, tomando-se como coisa de menor monta a celebração de tratados de commercio com as nações que absorviam a nossa exportação e que a ella estavam já afeitas.

Perdemos duplamente com isso, visto que temos de vender por preços irrisorios e que os nossos concorrentes se assenhoreiam do mercado, substituindo-nos e modificando o gosto do publico que acabará por nos pôr inteiramente de lado.

O que se está dando no Brazil e em França com os nossos vinhos pôde servir de exemplo demasiado eloquente.

Pois o mal ainda se aggrava no meio d'este marasmo contemplativo dos poderes publicos, hesitantes entre os desejos de meia duzia de industrias artificiaes (ainda em gestação e que só podem viver sem medrar na atmospheria especial d'uma protecção requintada, como plantas exóticas que nem fructificam na atmospheria quente das estufas) e as reclamações dos verdadeiros productores que exploram o solo agricola ou mineralogico.

N'estas indecisões o Brazil vae augmentar os nossos prejuizos a pesar da conhecida boa vontade e da decantada aptidão diplomatica do secretario Lampreia; a França cortou por completo a compra dos nossos vinhos e ameaça maiores perigos ainda.

Todavia continuamos com o nosso ministro do Brazil a passeiar em Lisboa, e a respeito de tratados de commercio com a Allemanha e França esperamos. Só se fez o da Russia por causa dos seus petroleos e o dos Estados Unidos, com que damos mais do que colhemos, por se haver feito o da Russia.

A França quer gastar 750 milhões de francos para augmento da sua marinha de guerra. Pensa nos rancores da sua vizinha d'além da Mancha, no incidente de Fachoda, e vae armar-se. Não deseja porém fazer um novo emprestimo, e por isso o ministro da fazenda, M. Cailloux, vae tomando diversas medidas para, dentro dos recursos ordinarios e extraordinarios, fazer face a esta despesa.

Uma d'essas medidas consiste simplesmente no seguinte: a criação d'uma dupla tarifa alfandegaria, minima e maxima, relativa aos productos coloniaes importados do estrangeiro.

A pauta maxima duplica os direitos actuaes e appli-

ca-se aos productos dos paizes que não consideram a França como nação mais favorecida.

Já não são só os vinhos a soffrer, o mal vae tambem chegar ao cacáo, ao café, á borracha etc.

Parece que as negociações do principal paiz exportador de café — o Brazil, que ameaça com a sua nova pauta as exportações francezas, não são extranhas ao caso. Mas a nós fere-nos tambem de ricochete.

E' o proteccionismo feroz e exclusivista.

Se até a Grã Bretanha, livre cambista por tradição, vae entrando n'esse caminho!

A nossa situação economica reclama cuidado pelo presente e pelo futuro. Compramos o carvão que dá a força á nossa industria, compramos o trigo para o pão de cada dia, compramos muita cousa mais.

Satisfazer esses encargos era facil d'antes, mesmo com uma balança commercial muito inclinada para fóra, porque tinhamos o contrapeso de ouro dos empréstimos do costume.

Esse contrapeso porém mudou de prato. Já não vem de fóra dinheiro e temos de pagar em ouro os nossos encargos, exagerados ainda a despeito do corte providencial com que se castigou a sua taxa excessiva.

Se não vendermos o que produzimos, embora não compramos fóra, não podemos pagar o que se deve.

E' por isto que entendemos que a primeira obrigação dos governos deve ser esta, de promover a valorisação dos nossos productos naturaes, tanto do continente e ilhas como das colonias, deixando para o segundo plano as reformas politicas, guerreiras e as reformecas de uso interno, de mero apparato, que esfalfam o pessoal do «Diario do Governo» e que já não illude ninguém. Reformas que nos lembram os comparsas dos theatros — sempre os mesmos mas com outros fatos.

Antes remediar os males já feitos e conjurar os perigos que surjam de novo.

A RÊDE AO NORTE DO MONDEGO

Por decreto de 15 d'este mez, que publicamos no lugar respectivo, foi approvado o plano geral das vias ferreas a construir ao norte do Mondego, proposto pela respectiva commissão.

Este plano, como verá quem tiver, como nós, o cuidado de o comparar com o primitivo projecto apresentado pela commissão, diverge d'este em pontos importantes, e são esses que vamos pôr em evidencia, acompanhando a referencia das observações que a analyse nos suggere.

Seguiremos a ordem da enunciação das linhas approvadas pelo decreto:

1.º—O pequeno ramal de via reduzida de S. Pedro da Cova foi transformado não só em via larga como constituindo parte de uma linha chamada «marginal do Douro», que vae do kilometro 2,500 d'esta linha a Gondomar, Entre-os Rios, e Mosteiró ou Aregos, onde de novo liga com a linha do Douro.

Esta linha fica, como se vê, desdobrada, servindo a nova de dupla via para facilitar o trafego que é muito intenso entre Porto e Penafiel, ao mesmo tempo que adquirirá o movimento das povoações das duas margens do Douro que não são hoje servidas por caminho de ferro.

2.º—A linha de Braga a Ponte de Barca que primitivamente se projectara em via larga passa a ser de via estreita, sendo proposto o seu prolongamento até Arcos de Val de Vez e Monsão, a ligar com a marginal do Minho.

Se os principaes elementos do tráfego que a linha Valença-Melgaço pretende adquirir para a do Minho fossem arrancados só ao troço entre Melgaço e Monção, seria a nova linha também um concorrente da do Minho, porque, embora de via reduzida, o percurso será menor pelo interior do que pelo litoral.

Mas não ha duvida de que a região atravessada é fertilissima e bem capaz de ella, só por si, alimentar o movimento da linha.

3.º—Tambem é novo, e de grande utilidade, o ramal de Pocinho ás minas de Roboredo.

4.º—A projectada linha de Lamego a Castro Daire e Vizeu foi mudada para entroncar em Tarouca com a da Regua a Villa Franca das Naves, e prolongada de Vizeu a Mangualde.

Não percebemos a vantagem de afastar de um ponto tão importante como Lamego o entroncamento das duas linhas, encravando-o n'um ponto sem valor commercial.

O prolongamento de Vizeu a Mangualde fará divergir para a linha da Beira Alta o melhor do tráfego de aquella linha e mesmo o de Vizeu, com prejuizo do actual ramal.

5.º—Como compensação projecta-se uma nova linha que ligará Vizeu com Foz-Tua.

E' uma boa solução para garantir ás duas linhas, hoje existentes em poder da mesma companhia mas separadas entre si, todos os elementos de tráfego que se permutem com Mirandella e Bragança.

Para receios é, porém, que esta linha, ladeada por outras duas, como sentinellas vigilantes—a do Valle do Corgo e a de Villa Franca das Naves a Pocinho e Miranda do Douro—padeça de falta de alimento necessario para a sua subsistencia.

6.º—Egualmente o novo plano approved prolonga a linha projectada do Valle do Lima, seguindo de Ponte da Barca a Lindoso, na fronteira da provincia d'Orense.

Construirá um dia a Hespanha uma linha que, vindo d'Orense, ligue com essa? E' mais que duvidoso, porque seria condemnar, para as relações internacionaes, toda a parte de Orense a Guillarey e Valença, uns bons 102 kilometros, o que é importante. A linha de Lindoso ficará, pois, um «fundo de sacco» sem futuro... e sem presente.

7.º—Finalmente temos incluída na rede approved a linha do Valle do Vouga e seu ramal de Albergaria-a-Velha para Aveiro; linha já concedida, que tem companhia já organizada e que, sendo a ultima do quadro, será a primeira que chegará á realisação — se não fôr a unica de todo este bello projecto que muitos consideram musica celestial, mas que nem por isso é menos que muito louvavel no alto alcance da sua concepção.

Esta linha vem substituir, no projecto antigo a de Recarei a Castro Daire, que, em verdade, não abundava em razões de ser, muito mais desde que as povoações marginaes do Douro ficam bem servidas pela nova linha de Entre-os Rios,

A commissão concluiu, portanto, por acceitar o primitivo projecto, ampliando-o até em pontos que, como se vê, são importantes, e o melhoram consideravelmente no seu conjunto.

Uma interrogação, porém, suggere o exame d'este plano.

Para a sua realisação não podemos contar unicamente com os recursos do thesouro. Seria encargo bem superior ás forças de um erario mesmo menos desfalcado do que o nosso.

A lei de 14 de julho de 1899 concede todas as vantagens a companhias ou empresas que realisem a construção de vias ferreas em determinadas e muito favoraveis condições.

Pódem a essas empresas ser confiadas todas as linhas a que este projecto se refere?

Cremos bem que não. Ha entre ellas algumas que são verdadeiras concorrentes das existentes, mesmo das exploradas pelo Estado, ou a que este tem interesses ligados por lhes garantir o rendimento.

Entregar essas linhas á exploração particular seria para aquellas um verdadeiro prejuizo.

Necessario se torna, pois, que o governo se manifeste sobre quaes das novas linhas reserva para si e quaes entregará á industria particular, para que assim esta possa — se quizer — pôr-se em campo.

E achamos que deverá fazel-o, porque a lei lhe dá garantias e vantagens que nenhuma outra lhe concede, tão liberaes e tão animadoras.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral das obras publicas e minas

Repartição de obras publicas

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidação de garantia de juro, relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1899 (1.º semestre do anno economico de 1899 a 1900), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre superior ao minimo necessario para o estado pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contrato de 23 de novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho tecnico de obras publicas de 15 d'este mez, approvar a referida liquidação na importancia de 37:841\$673 réis de garantia de juro relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1899, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que se pague á mencionada companhia a referida liquidação na importancia de 37:841\$673 réis.

Paço, em 22 de fevereiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta do engenheiro inspector geral, conselheiro João Joaquim de Mattos, do engenheiro de 1.ª classe, conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, e do engenheiro de 2.ª classe, Antonio Lourenço da Silveira, proceda ao exame do troço do ramal de Tunes a Portimão e Lagos, dos caminhos de ferro do sul e sueste, comprehendido entre a estação do Algoz e Poço Barreto, afim de verificar se está nas condições de poder ser aberta á exploração publica. Paço, em 22 de fevereiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Tendo o juiz presidente do tribunal do commercio de Lisboa communicado em officio de 21 de novembro ultimo ter sido de clarada a fallencia da companhia do caminho de ferro do Mondego: ha por bem Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o disposto no artigo 12.º do decreto de 9 de novembro de 1893, nomear o conselheiro Alfredo Pereira, presidente do conselho fiscal, que nos termos d'aquelle artigo tem de gerir os negocios da referida companhia. Paço, em 22 de fevereiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Tendo sido satisfeitas as prescripções constantes do decreto de 6 de outubro de 1898, que confiou respectivamente a duas commissões technicas o estudo do plano de viação accelerada que deve ser adoptada nas regiões do patz do norte do Mondego e ao sul do Tejo, e conformando-me com o parecer datado de 13 de janeiro ultimo, do conselho tecnico de obras publicas: hei por bem approvar o plano geral das vias ferreas ao norte do Mondego.

go, que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de fevereiro de 1900. = REI. = *Elvino José de Souza e Brito.*

Tarifas de transporte

Especial n.º 10.—Começa hoje a vigorar nos caminhos de ferro do Minho e Douro, esta nova tarifa es-

Plano geral das vias ferreas ao norte do Mondego

Designação das linhas	Pontos principais das linhas	Largura de via Metros	Linhas ou redes com que se ligam
Alfandega ao Porto de Leixões.	Alfandega, Miragaia, Oiro, Foz, Mattosinhos, Leixões.	1,67	Linhas do Minho e Douro.
Circumvallação do Porto	Kilometro 2,5 da linha do Minho e Douro, Areosa, Senhora da Hora, Leixões.	1,67	Linhas do Minho e Douro, do Porto á Póvoa e Famalicão, e da alfandega do Porto a Leixões.
Mirandella a Bragança (prolongamento da linha de Tua).	Mirandella, Macedo de Cavalleiros, Bragança....	1	Linha de Foz-Tua a Mirandella.
Guimarães — Cavez....	Guimarães, Fafe, Moreira de Rei, Refoios, Cavez..	1	Linhas de Trofa a Guimarães, de Guimarães a Braga e do Valle do Tamega.
Valle do Tamega.....	Livração, Amarante, Cavez (pela margem direita do Tamega), Chaves, fronteira.	1	Linhas do Douro, Guimarães a Cavez e Valle do Corgo.
Linha marginal do Douro — primeiro troço e ramal de S. Pedro da Cova.	Kilometro 2,5 das linhas do Minho e Douro, Gondomar, Entre-os-Rios, S. Pedro da Cova.	1,67	Linhas do Minho e Douro.
Prolongamento da linha do Minho.	Valença, Monsão, Melgaço.....	1,67	Linhas do Minho e do Alto Minho.
Alto Minho.....	Braga, Ponte da Barca, Arcos de Valle do Vez, Monsão.	1	Linhas do Minho, de Braga a Guimarães e ramal de Braga.
Pocinho a Miranda do Douro:			
Pocinho ás minas do Roboredo.	Pocinho, Minas de Roboredo.....	1,67	Linha do Douro.
Pocinho — Miranda do Douro.	Pocinho, Moncorvo, Mogadouro, tendo por terminus um ponto entre Miranda do Douro e Vimioso.	1	Linhas do Douro.
Pocinho — Villa Franca das Naves.	Pocinho, Foscão, proximidades da Meda, Corisca da, Villa Franca das Naves.	1	Linhas do Douro e Beira Alta.
Braga — Guimarães....	Braga, Taipas, Guimarães.....	1	Linhas do Alto Minho, de Guimarães a Cavez e ramal de Braga.
Regua—Villa Franca das Naves.	Regua, Lamego, Tarouca, Moimenta da Beira, Villa da Ponte, Trancoso, Villa Franca das Naves.	1	Linhas do Douro, da Beira Alta, de Vizeu ao Tua e de Vizeu ás proximidades de Tarouca.
Tarouca—Vizeu—Mangualde.	Tarouca, Castro Daire, S. Pedro do Sul, Vizeu, Mangualde.	1	Linhas da Regua a Villa Franca das Naves, ramal de Vizeu a Foz-Tua, Beira Alta.
Linha marginal do Douro (segundo troço).	Entre-os-Rios, a ligar com a linha do Douro na estação de Mosteiró ou Aregos.	1,67	Linhas do Douro e primeiro troço da linha marginal do Douro.
Valle do Corgo.....	Regua, Villa Real, Villa Pouca de Aguiar, tendo por terminus um ponto da linha do Valle do Tamega, junto a Vidago.	1	Linha do Douro e Valle do Tamega.
Vizeu — Foz-Tua.....	Vizeu, proximidades de Moimenta da Beira (margem esquerda do Tavora), Foz Tua (estação da linha do Douro).	1	Linhas do Douro, Regua a Villa Franca das Naves, ramal de Vizeu a Santa Comba Dão, Tarouca a Mangualde.
Valle do Lima.....	Vianna (pela margem esquerda do Lima), Ponte da Barca, Lindoso.	1	Linhas do Minho e Alto Minho.
Valle do Vouga e ramal de Albergaria-a-Velha para Aveiro.	Vizeu, Vouzella, Oliveira de Frades, Sever do Vouga, Albergaria-a-Velha, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira, Villa da Feira, Espinho e Aveiro	1	Linhas do Norte, de Vizeu a Santa Comba Dão, de Vizeu a Tua, de Tarouca a Mangualde.

Paço, em 15 de fevereiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Direcção geral dos correios e telegraphos

Inspecção geral dos telegraphos

1.ª Divisão

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos do artigo 157.º do regulamento para o estabelecimento, exploração e fiscalização dos serviços telegraphicos de 10 de dezembro de 1892, que estão patentes na 1.ª divisão da inspecção geral dos telegraphos, durante o prazo de quinze dias, a contar do dia 23 de fevereiro de 1900, os projectos apresentados pela companhia carris de ferro do Porto para o estabelecimento da tracção electrica n'aquella cidade, desde a rua da Restauração á praça da Batalha, desde a praça da Batalha á estação do caminho de ferro em Campanhã e na rua de Santa Catharina entre a rua de Santo Antonio e Formosa, devendo todas as reclamações contra a sua approvação serem dirigidas á referida inspecção geral.

Lisboa, 22 de fevereiro de 1900. = Peló conselheiro director geral, *Alfredo Pereira.*

pecial de grande velocidade, applicavel ao transporte de excursionistas de associações scientificas, sociedades de recreio, alumnos de esabelecimentos de ensino pertencentes ao Estado, companhias artisticas e combóys de recreio. No proximo numero a daremos, como annexo aos nossos assignantes.

Informes sobre viagens.—Temos recebido ultimamente numerosos pedidos de informes sobre viagens, especialmente no estrangeiro e por vezes grandes excursões a que se não pôde fixar itinerario sem longo trabalho, apesar da longa pratica de manusear guias.

Alguns d'esses pedidos não são de assignantes nossos, e prevenimos de que só a estes nos é possível responder, estando promptamente á sua disposição sempre que nos peçam informes, itinerarios, preços de transporte, de alojamentos em hoteis, de diligencias e outros meios de viação etc.

O nosso brinde de 1900

Na impossibilidade de darmos este anno, como brinde, um novo mappa, resolvemos offerecer á sorte a todos os nossos assignantes e annunciantes de Portugal um **brinde original e de grande valor** que, estamos certos, merecerá o applauso de todos e provará, ao mesmo tempo que a importancia que esta *Gazeta* tem tomado, a boa vontade da empresa em agradar áquelles que a acompanham e auxiliam.

Consistirá o brinde em

UMA VIAGEM A PARIS incluindo:

Bilhete de ida e volta no caminho de ferro, desde *qualquer* estação das linhas portuguezas de onde o interessado comece a viagem;

Alojamento e comida em Paris, durante 10 dias;

Entradas (5) na Exposição.

Subida á torre Eiffel.—*Visita ás catacumbas e esgotos da cidade e principaes monumentos, museus, etc.*

Um guia descriptivo da viagem.

E possivelmente:

Espectaculo (logar de platéa) em um ou mais *theatros*;

Excursão a Versailles.

Todas as mais diversões, commodidades e vantagens que a empresa puder conseguir para o viajante, de forma a tornar-lhe esta viagem absolutamente interessante e notavel.

O sorteio realizar-se-ha por uma das ultimas loterias do mez de junho, o que será annuciado com muita antecedencia, tendo direito ao brinde aquelle dos nossos subscriptores cujo numero da assignatura seja igual aos ultimos tres algarismos do numero do premio maior n'essa loteria. Pelo recibo em poder dos nossos assignantes facil é desde já verificar, cada um, qual, ou melhor, quaes os numeros com que entra no sorteio.

O numero da assignatura é o que, nos recibos, figura á direita no angulo superior.

Caso a loteria escolhida tenha 7.000 numeros, o nosso assignante n.º 712, por exemplo, ficará habilitado a receber o brinde se o premio maior sahir em qualquer dos n.ºs 712, 1.712, 2.712, 3.712, 4.712, 5.712 ou 6.712.

Os novos assignantes entrarão nos numeros que ha vagos; os annunciantes receberão, a tempo, indicação dos numeros com que, nas mesmas condições, ficam habilitados.

Se a sorte designar pessoa ou entidade que não queira aproveitar-se do brinde, nem mesmo da faculdade que lhe damos de o ceder (não vender) a outra pessoa tambem assignante, reverterá elle a favor dos demais subscriptores, sendo annuciado novo sorteio, logo que tal declaração seja feita a esta redacção.

Como se vê, não é com fins interesseiros que damos este brinde, e tanto que não terão direito a elle os compradores *avulso*. Só, pois, os nossos assignantes (e os annunciantes, por assimilação, poderão obter esta vantagem.

Nos subseqüentes numeros iremos informando os leitores dos detalhes d'esta notavel *viagem gratuita*.

EXPOSIÇÃO DE PARIS

Era bem digna d'um portico monumental, grandioso, rico e solemne, a soberba exposição universal de 1900. O architecto René Binet comprehendeu nitidamente a necessidade de produzir uma obra de vulto, que attesta

o seu talento, e predispõe o publico para a admiração das maravilhas encerradas no recinto da exposição.

René Binet, o laureado discipulo da *Ecole des Beaux Arts*, é ao mesmo tempo um arrojado e genial architecto e um pintor distincto. As suas aguarellas, cheias de côr como alegres symphonias, reproduzem os monumentos das civilizações orientaes que visitou, recortando-se no fundo luminoso do céu. O seu lapis, o seu pincel, preferem as grandes linhas magestosas e as bellas côres matizadas e abertas. Ninguém mais proprio para esta obra bizarra.

Ligou-se com Alphonse Gentil, moço architecto, orientalista tambem. Affinidades artisticas. Foi o seu collaborador. A alliança d'estes dois temperamentos tinha de ser fecunda.

Na parte de esculptura Anatole Guillot, a quem se devem os prodigiosos frisos do Trabalho, contribuiu notavelmente para a belleza do conjunto.

Assim se completou uma trindade d'artistas dignos da sua epocha e da sua obra maravilhosa, verdadeira porta do palacio do sonho.

O estylo, se o tem bem distincto, é o hispano-arabe, mas sublimado em requintes de phantasia e em raptos arrojados, audaciosos e imponentes.

Um arco grandioso, tendo no fecho a prôa de navio, symbolica do municipio de Paris, debaixo d'uma corôa triumphal. Em cima eleva-se, soberba e esbelta, sobre um globo, a figura monumental da Paz dominando o mundo.

Largamente aberta, convida as multidões a entrar e, como que a saudal-as, do alto, a figura da Paz parece recitar o verso de Dante modificado: Deixae vossos pezares, oh vós que entraes!

O arco faz-se abobada no interior, abobada magica em que as fadas prenderam rendas preciosas e multicoloridas.

Ha alli a grandiosidade dos arcos de triumpho, e a delicadeza das esculpturas orientaes; monumental e gracil, imponente e esbelta, lembra as mesquitas arabes e as joias de ourivesaria da idade média.

O portico consta essencialmente de tres grandes arcos deseguaes sobre os quaes assenta uma vasta cupula coroada pela estatua da Paz.

Nos intervallos d'esses arcos ostentam-se umas originaes estatuas em que numerosas lampadas d'incandescencia brilham de noute com fulgores mais vivos do que os dos diamantes—as estatuas da electricidade.

As esculpturas do friso são duas obras primas. Representam a marcha do trabalho. Operarios de todas as profissões, edades e sexos, artistas, homens de letras, tudo segue ousadamente para a frente.

Ha vida e movimento. Parece sentirem-se os passos e o ruido da multidão que corre para o labor quotidiano com a segurança de que cumpre um dever social e physiologico.

Cada friso mede 9^m,5 de comprimento por 2^m de alto.

O vão do arco é de 20 metros e mede 45^m, desde o solo ao fecho. Teem quasi o duplo os delgados mirantes lateraes. A construcção cobre 2.800^m quadrados. Tem o esqueleto metallico, sendo o resto de alvenaria leve, coberta de chapas esmaltadas e brilhantes.

A cupula cobre 500^m quadrados.

Pódem entrar por alli, mostrando o seu bilhete, milhares de pessoas em cada hora.

Deixando-se o portico, entra-se n'uma praça semicircular d'onde irradiam 58 corredores normaes para canalisarem a multidão. Calculando-se que cada corredor dá vasão a 17 pessoas por minuto, sahem d'alli 986 pessoas ou perto de 60.000 por hora.

Por alli seguiremos tambem acompanhando os nossos leitores como humildes cicerones.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

Vianna, a bella cidade.—A estação.—O porto.—A ponte.—O monte Santa Luzia.—Passeio a Ponte do Lima.

Na minha nota anterior deixei a descripção da viagem ao entrar em Vianna, e se semelhantemente tivesse deixado um companheiro de viagem na bella patria do sr. ministro da fazenda, iria muito socegado encontrar-o agora, um mez depois, certo de que não o acharia aborrecido, porque, apesar de ser inverno, nem por lá ha lama como a do Chiado de Lisboa, justamente porque, ao que se vê, a camara de lá sabe cumprir a sua missão—o que a de cá ignora o mais santamente que o podem fazer pessoas tão conspicuas...

Vianna é, com effeito, uma cidade tão acesa que um viajante francez, mr. Merson, disse que ella era «a mais encantadora, a mais limpa e a mais amavel das cidades que se podem visitar em Portugal».

Faz honra a uma cidade ser assim apreciada por estrangeiros, e Vianna do Castello merece-o, porque aquellas lisongeiras palavras—reconhece-o quem a visita—são um punhado de verdades.

A sua estação do caminho de ferro é, depois da de Campanhã, a mais vasta, sendo só por si a mais artisticamente elegante, a mais luxuosa mesmo, de toda a rede do Minho e Douro.

Além d'isso, a situação d'essa estação em relação á cidade é das melhores, servindo directamente a povoação junto da qual fica.

Sae-se sobre uma larga escadaria que defronta com uma bonita avenida que communica com o coração da cidade, a qual se estende ao longo do rio, em terreno levemente accidentado, em que as estreitas ruas da parte antiga da povoação se espreguiçam e tortoejam.

E que deliciosas margens as d'aquelle rio, e que bella avenida a que o ladeia, vasta, defrontando com a outra margem em que se avistam bellas campinas extensas e verdejantes, e habitações luxuosas guardadas por jardins.

A avenida é sustentada em toda a sua enorme extensão por um muro que a alinha sobre as aguas, interrompido, por vezes, para formar docas d'abrigo.

Bello porto aquelle se a foz não estivesse assoriada a ponto de não deixar entrar senão embarcações de pouca calagem.

As ruas de Vianna são formadas por alguns bons edificios e palacios antigos de fachadas ornamentadas e apparencia respeitavel.

O palacio da camara municipal, em estylo manuelino, é um d'esses.

Na extremidade da linha dos caes está o antigo castello de S. Thiago, que deu o sobrenome á cidade.

Interiormente correm duas ruas parallelas a esses caes, onde se acham os principaes estabelecimentos.

No largo em que estas se reúnem, fica o edificio do correio e telegrapho. Falo d'elle para o separar das outras construcções sérias e correctas a que me referi.

Realmente, para dar maior vastidão ás repartições postaes, um constructor qualquer teve a idéa estrombotica de edificar por fóra do predio e na frente d'este, um pavilhão de madeira, especie de chalet que mascara as portas e parte das janellas do segundo pavimento.

Um horror!

Atravessando-se a linha ferrea, chegamos, do lado direito d'esta, á falda do monte de Santa Luzia.

Subindo essa montanha gosa-se, lá do alto, o mais maravilhoso panorama que se póde desejar. A vista desarmada alcança uma extensão enorme.

N'esse alto foi collocada a estatua de Christo em bronze, artisticamente executada pelo distincto escultor sr. Queiroz Ribeiro.

Não esqueçamos tambem uma visita á grandiosa ponte do caminho de ferro e da estrada, uma das mais importantes do paiz, e a mais notavel obra de ferro de toda a rede do Minho e Douro.

Tem, entre os encontros, 563 metros de extensão, mas juntando-lhe a parte viaducto das duas margens, dos quaes o da esquerda tem 90 metros e o da direita 80, perfaz a extensão total de 733 metros.

E' metallica e dividida em 2 tramos extremos de metros 47,50 de vão cada um e 8 intermedios de 58^m,50. As fundações dos 9 pilares e a do encontro sul foram feitas a ar comprimido, á profundidade de 20 a 23 metros abaixo da estiagem. Os pilares são de pedra.

Sobre o taboleiro por onde a via ferrea passa nos dois extremos, outro assente no cimo das vigas que formam parede á linha, constituindo um pavimento que serve, por meio de suaves rampas d'acesso, tambem em viaducto, á ligação da estrada ordinaria com a cidade.

Este duplo pavimento é sustentado por columnas de ferro formando um conjuncto elegante.

As vigas da parte principal da ponte são rectas, de rotula de malha larga, sem prumos ou montante e só com diagonaes.

Toda a obra foi construida pela casa Eiffel em um anno prefixo.

Muitos e deliciosos passeios se podem realizar desde Vianna, ás duas margens do Lima, á do Oceano e a outros pontos de um pittoresco notavel pela vegetação que alli é uberrima por toda a parte.

O passeio a Ponte do Lima é obrigatorio pelas belezas que todos dizem ter, e que se imagina que tem esse percurso á beira do Lima, por margens ajardinadas.

Tambem pela carta, em pequena escala, parece que a estrada segue junto ao rio, o que naturalmente faz prever um trajecto pittoresco.

Não é, porém, assim; a estrada vae sempre afastada da margem o bastante para que não se vejam as aguas nem a margem opposta, por entre continuas e ininterruptas propriedades, bem tratadas, não ha duvida, mas que pela sua successão e uniformidade das culturas não offerecem variante que possa interessar.

E' como se percorressemos uma extensa horta, de 23 kilometros, que tal é a distancia a Ponte do Lima.

Horizonte é sempre o mesmo; aspecto do caminho o mesmo sempre.

Uma monotonia completa, só interrompida pelo bello aspecto da propriedade do sr. conde de Bertandos, a meio caminho.

Em todo o caso, como do mal o menos, convem ajustar o trem para ir pela margem direita e voltar pela esquerda, por Darque; sempre, por esta, se atravessa um bocado de pinhal sobranceiro ao rio, o que dá certa variedade.

N'este caso o trem custa mais caro, sendo, regularmente, o preço 27500 réis, indo e voltando por Bertandos, e 37000 réis regressando por Darque.

Ponte do Lima é uma pequena villa um pouco pittoresca do alto dos seus muros, com alguns bons edificios, sendo o principal o grandioso e antigo palacio do Marquez; muito antiga, algo suja e sem interesse especial.

Esquecia-me dizer que Vianna é uma das terras onde se come melhor e mais barato, em Portugal. Nos hoteis chega a enfastiar vir tantas iguarias e a fartura do serviço.

Aviso aos glutões.

A questão da distribuição do material circulante

Artigo XXX do questionário da 6.^a 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 à fronteira e da Beira Alta

(Continuação)

Wagons pertencentes a outra companhia

Os wagons pertencentes a companhias diferentes são devolvidos, *ex officio*, para o ponto de entrada na rede, ou para o ponto do transito mais proximo da companhia proprietaria, segundo as convenções que houver com as companhias vizinhas.

Podem em geral ser carregados com destino ao ponto de restituição, ou aos que estiverem para além d'este na companhia proprietaria, e tambem com mercadorias do trafego local destinados a uma estação situada no percurso que devem seguir, mas com a condição de não ser excedido o praso normal da restituição.

Wagons postos *ex-officio* na corrente

Quando se formam constante ou temporariamente correntes de transporte n'um certo sentido entre duas regiões d'uma rede (muitas vezes uma das regiões está condensada n'uma unica estação de expedição, ou de recepção), organisa-se, para fazer face ás necessidades de material que se notam d'uma maneira continua nas estações de expedição, correntes de wagons vasio, principalmente das estações destinatarias das mercadorias para a estação ou para a região de expedição.

Estes wagons, postos *ex officio* na corrente, tem por fim assegurar mais particularmente os transportes que se seguiram nas redes consideradas.

Correntes permanentes

Fructos da região de Valencia com destino a Madrid, (Norte de Hespanha—Madrid Zaragoza-Alicante);

Minerios e productos metallurgicos de Bilbao e Santander para Madrid e outros destinos (Norte de Hespanha);

Gados dos planaltos de criação de Buenos Ayres (Buenos Ayres Great Southern Railway);

Hulha para todos os destinos (Norte de Hespanha—Madrid-Zaragoza-Alicante, Madrid-Caceres-Portugal).

Gados das Asturias, Galliza e Castella, para Madrid (Norte de Hespanha). (Ha aqui uma particularidade interessante: estes wagons são devolvidos, *ex-officio*, ao nó do ramal de Venta de Baños, onde a distribuição pelas tres regiões está a cargo do inspector principal).

Correntes temporarias

Finalmente, em casos excepcionaes, todos os wagons d'um typo determinado disponiveis n'uma, ou muitas regiões são dirigidos, durante uma epocha fixada, para uma outra região a fim de se poderem executar transportes extraordinarios, (transporte de gado da Estremadura para as Asturias na primavera e, em sentido inverso no outomno, Madrid-Caceres-Portugal). Se

estas correntes atravessam muitas secções de repartição, as ordens são dadas pelo chefe do movimento, que indica quando podem as estações intermedias utilizar estes wagons na sua passagem sem lhes alterar a direcção.

Póde ainda haver expedições especiaes de material vasio para as estações tendo vias disponiveis, ou para as regiões d'utilisação eventual, quando houver superabundancia n'uma certa região, sem que haja falta e pedido n'outra região. N'estes casos as estações podem deter na passagem o material quando o utilisem.

Equipamento

Todas as cordas estão presas aos wagons (excepto na companhia real portugueza em que parte das cordas são independentes, e as companhias argentinas em que as cordas são todas moveis).

Todas as coberturas são independentes. As companhias julgam geralmente que é preferivel ter as cordas e cabos amarrados fixamente para se evitarem os extravios, visto ser o custo de duas cordas bastante pequeno para que não seja muito dispendioso dotar com ellas os wagons, poupando se as especialisações do material.

Os wagons plata fórmis são equipados na proporção d'um terço para dois terços.

As companhias preferem unanimemente as coberturas moveis, julgando que seria necessario immobilisar um capital demasiado consideravel para poder dotar com ellas um numero sufficiente de wagons descobertos, e para evitar as especialisações que obrigariam a percursos inuteis de wagons vasio. Pensar tambem que as coberturas independentes podem ser conservadas em melhor estado, apesar das arrecadações, visto fazerem-se-lhes revistas frequentes nas estações em que se centralisam.

Emfim, geralmente as companhias preferem empregar o seu proprio equipamento a empregar o das companhias vizinhas. A substituição faz-se no ponto de passagem.

As coberturas são distribuidas segundo as regras seguidas para a distribuição do material circulante.

Emprego dos wagons cobertos na falta dos descobertos

As estações que teem mercadorias para carregar em wagons descobertos, e que só teem wagons cobertos disponiveis, não podem, em geral, utilizar estes sem ordem superior.

Em algumas companhias as estações estão auctorisadas para os empregar no caso de falta de wagons descobertos, quando as mercadorias se destinam a uma estação que precisa de wagons cobertos ou nos casos de extrema urgencia que deve ser justificada.

Escassez de material

Nes casos de escassez de material os meios empregados para activar a rotação são:

Uma fiscalisação muito severa dos estacionamentos exercida nos proprios locais, e feita pela comparação dos mappas diarios do material com as folhas dos comboios. Facilita muito o trabalho a organisação d'um graphico das existencias por estação na repartição central. As estações teem uma tendencia geral para conservar mais material do que precisam; é este um ponto para que deve dirigir-se mais particularmente a attenção do distribuidor. (Notas especiaes, lançadas no cadastro dos empregados, relativas á sua maior ou menor actividade em dispensar o material, estimulam utilmente o seu zelo.)

A descarga *ex officio* pelas companhias das mercadorias cuja conservação pertence ao commercio.

A organização de comboios facultativos ou especiaes.

Deve notar-se que a rotação do material se activa normalmente pela remessa em grande velocidade para as estações destinatarias de guias de marcha que permitam fazer-se logo a escripturação de recepção e a preparação antecipada dos avisos aos destinatarios.

(Continúa).

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

T. Norat—Cours pratique de résistance des matériaux.—Com este titulo modesto e illustre engenheiro Norat compendiou as lições que tão distinctamente professa na *Société d'enseignement professionnel du Rhône*.

E' este livro repositório das principaes formulas de resistencia com applicação a numerosos exemplos praticos.

Tem a indole d'applicação d'um *aide mémoire* e a superioridade que lhe resulta do desenvolvimento com que são tratados os differentes problemas, tornando-se assim valioso auxilio para os que se occupam de estudos d'esta natureza.

Agradecemos o exemplar que nos offereceu o seu editor, a acreditada livraria do Sr. Charles Béranger, de Paris, e que vae enriquecer a nossa livraria.

Os numeros illustrados do Diario de Noticias.—Não nos tinhamos ainda occupado do primoroso numero extraordinario que o mais antigo jornal popular do paiz publicou pelo principio do anno, e já nos chega outro numero igualmente bello, talvez mesmo mais caracteristicamente portuguez, que aquella empresa acaba de publicar.

Estas publicações foram inventadas pelos grandes jornaes estrangeiros com o fim de perpetuarem a sua memoria, porque são livros que ficam, enquanto que a folha diaria desaparece só se conservando os raros exemplares das bibliothecas publicas, e para as formar aproveitavam esses jornaes os grandes elementos de que dispõem, tanto para parte typographica como para a gravura, os artistas desenhadores, os collaboradores litterarios etc.

Entre nós, apresentar uns numeros illustrados como estes era até ha poucos annos, mais que difficil, impossivel, enquanto os novos processos graphicos não foram applicados com a perfeição necessaria. Hoje as officinas do *Commercio do Porto* estão produzindo trabalho digno de figurar ao lado do mais perfeito do estrangeiro, e realisada assim a alliança entre a parte graphica, a artistica e a mais apurada direcção da publicação, a isso devemos estes dois primores que o *Diario de Noticias* poz no mercado e que são tudo que ha de mais elegante, fino, espirituoso e attrahente.

Qualquer d'estes dois numeros—o do anno bom e o do Carnaval—são indispensaveis nas mais elegantes bibliothecas.

Se o do Natal é um encanto de firmeza e arte, o do Carnaval é uma delicia de colorido e espirito.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos Artigos 29, 30 e 32 dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria para o dia 14 de Março, p. f. pela

1 hora da tarde, na sede da Companhia Rua Nova do Carvalho n.º 71—2.º andar—para discussão e votação do relatorio do anno findo e do parecer do Conselho Fiscal.

Não reunindo numero sufficiente de accionistas para poder funcionar esta Assembleia, fica definitivamente convocada para o dia 29 de Março no mesmo local e hora.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1900.—O Presidente da Assembleia Geral, José Mesquita da Rosa.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 28 de fevereiro de 1900.

Na politica que se relaciona com a finança, apenas, durante a quinzena, se deu um facto de certa importancia — as declarações do sr. ministro da Fazenda, feitas na camara alta, em resposta umas perguntas do sr. Hintze Ribeiro, sobre as negociações entabuladas no estrangeiro, com os nossos crédores, declarações que não pareceram sufficientemente claras a boa parte dos ouvintes, e que é natural que o não fossem porque o assumpto não é, já de si, d'uma clareza que faça vertigens.

Vertigens nos faz a ideia que alguns ouvintes dizem ter transparecido nos entrefolhos d'esse discurso, de uma certa allusão a futuro emprestimo a levantar no estrangeiro.

Ha males que veem para bens, diz o proverbio, e o mal de que estamos padecendo, desde ha oito annos tem-nos feito o grande bem de nos impedir de recorrer ao crédito, comprometendo, mais do que hoje está, a nossa situação.

Se assim continuarmos; com os progressos da nossa agricultura e um pouco da nossa industria, com o desenvolvimento das nossas colonias, ainda podemos ter esperanza de um dia, não proximo mas tambem não demasiadamente affastado, chegarmos a uma situação desafogada e podermos sacudir as pressões que hoje nos opprimem.

Do que o paiz precisa não é de ouro emprestado pelo agiota europeu e americano com a mira nos lucros e no largo producto do penhor, mas do ouro ganho honradamente pelo trabalho activo e intelligente. E' este que realisa o duplo fim de dar o bem estar e servir de incentivo aos progressos dos paizes que o recebem.

O sr. ministro da Fazenda já deu eloquente prova do seu bem pensar pondo um travão na roda da circulação fiduciaria; fiamos que não será a sua firma que cancellará novos titulos de emprestimo estrangeiro, por mais acariciadoras que sejam as offertas de generosos e desinteressados prestamistas.

O movimento bolsista, como o politico, limitou-se a uma semana, porque os ultimos dias foram consagrados ás ferias carnavalescas. Mas n'essa semana as operações tomaram certa actividade, sustentando as cotações de todos os titulos e fazendo mesmo subir alguns.

Para isso concorreu a abundancia de papel cambial vindo do Brasil; e mais se espera, visto o cambio melhorar continuamente, tendo já ultrapassado o escalão dos 8.

Com o cambio que hoje ficou a 8 $\frac{1}{4}$ e o preço da libra a 37, os 100 réis portuguezes, papel, custam no Rio 455 réis, enquanto que ainda ha pouco valiam 520 réis. Esta consideravel differença tem feito partir de cá muitas ordens para envio de fundos.

Disseram os jornaes que já chegaram as rodellas de nickel para a nova moeda que vaê ser cunhada com toda a urgencia para ser lançada no mercado.

Não vemos com entusiasmo esta medida porque já suspeitamos, com boas razões que o nickel virá substituir a prata meuda, como é da lei, mas deixará subsistir as cedulas que andam n'um estado asqueroso. Assim o resultado será mais peso no bolso e a mesma sujidade na carteira.

Não só as cedulas deviam ser retiradas do giro, mas tambem as notas de 500 e até as de 10000 réis, se fosse possivel, a maior parte das quaes já estão sujissimas.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	37	36 $\frac{15}{16}$	Desconto no Ban-	
" cheque...	36 $\frac{5}{8}$	36 $\frac{1}{2}$	co de Portugal.	5 $\frac{1}{2}$ 0/0
Paris 90 d/v.....	778	780	No mercado	6 0/0
" cheque.....	785	787	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	314	316	res	226
" cheque	320	321	Premio da libra..	20000
Francfort 90 d/v...	314 $\frac{1}{2}$	316 $\frac{1}{2}$	a	
" cheque...	320 $\frac{1}{2}$	321		2080
Madrid cheque	1.025	1.035		

Cotações nas Bolsas portuguesas e estrangeira

BOLSAS	FEVEREIRO											
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	-
Lisboa: Inscrições de assent.	32,90	33,90	33,85	-	33,60	33,60	33,61	33,80	-	-	33,90	-
» coupon	33,95	33,85	33,80	33,75	33,60	33,50	33,57	33,75	-	-	33,75	-
Obrig. 4 0/0 1888	17 500	17 500	17 500	17 450	-	-	17 500	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	43 200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	43 000	-	-	43 000	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	49 700	50 000	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	-	49 000	-	49 100	-	-	49 300	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	136 300	136 300	136 500	136 600	136 600	136 900	136 800	137 800	-	-	137 000	-
» » Commercial	116 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino ..	-	112 000	108 000	108 000	-	108 100	108 000	108 000	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores	116 000	-	-	-	-	116 000	-	116 000	-	-	116 000	-
» Tabacos coupon ...	110 000	110 100	110 400	-	110 800	112 000	112 500	113 000	-	-	117 500	-
» Comp.ª Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0	-	-	93 500	93 400	-	-	93 500	-	-	-	-	-
» » 5 0/0	90 000	90 500	90 400	90 400	90 600	90 600	90 500	-	-	-	90 300	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	77 300	-	77 400	77 500	77 500	-	77 500	-	-	-	77 300	-
» » 3 0/0 2.º grau	-	22 650	22 600	22 650	22 700	22 600	22 650	22 650	-	-	22 600	-
» C.ª Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa	74 500	74 500	74 500	-	-	74 200	74 000	74 200	-	-	74 000	-
Paris: 3 0/0 portuguez	22,90	23	23,05	23	23,40	23,50	23,95	23,82	23,60	22,75	-	-
Accções Comp.ª Real	65	66	66	65	65	-	65	66	-	66	-	-
» Madrid Caceres.	37	37	37	37	37	37	37	-	-	37,75	-	-
» Norte de Hespanha.	202	201	200	-	201,50	202	200	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza ...	265	264	-	266	273	275	272	-	-	-	-	-
» Andaluzes	-	267	265,50	-	268,50	-	270	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	298	298,50	298	298	-	298	298	298	298,50	298	-	-
» » 2.º grau	-	85,25	-	86,25	-	-	86,50	86	-	86	-	-
» C.ª Beira Alta	82,50	83,50	83	83,50	83	83	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	-	105	110	-	111	111	110	110	109	107	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	291	290	292	290	290	289	290	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez	22,87	22,75	22,75	22,87	23	23,12	23,75	23,62	23,50	23,57	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa ...	57	57,75	-	57	-	57,88	57,88	57,88	57,88	57,88	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	58	58	58	58	58	58	58	58	54	58	-	-

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	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1900-99	1899-98	1900-99	1899-98
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	5 11 Fev.	693	67.436.000	97.310	693	67.035.108	96.731	414.236.000	427.292.997	-	13.056.997
	12 18 »	»	62.332.000	89.945	»	67.035.108	96.731	476.568.000	494.328.105	-	17.760.105
	5 11 Fev.	380	8.155.000	21.460	380	8.060.892	21.212	46.593.000	48.801.003	-	2.208.003
	12 18 »	»	7.429.000	19.550	»	8.060.892	21.212	54.022.000	56.861.895	-	2.839.895
Sul e Sueste	22 28 Jan.	475	18.043.400	37.986	475	20.363.920	42.871	67.296.520	73.558.680	-	6.262.160
Minho e Douro	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	15 21 Jan.	253	6.332.910	25.031	253	5.232.855	20.683	18.755.149	16.557.239	2.197.910	-
Nacional—Mirandella e Vizeu	22 28 »	»	5.779.829	22.845	»	5.178.625	20.468	24.554.978	21.735.864	2.819.114	-
Guimarães	1 7 Jan.	105	1.384.886	13.189	105	1.295.544	12.338	1.384.886	1.295.544	89.342	-
Porto á P. e Famalicão	8 14 »	»	1.366.968	13.018	»	1.567.717	14.930	2.751.854	2.863.261	-	111.407
Norte de Hespanha ..	15 21 »	»	1.532.226	14.592	»	1.373.076	13.076	4.284.080	4.236.337	47.743	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	1 7 Jan.	34	1.359.710	39.991	34	1.323.805	38.935	1.359.710	1.323.805	35.905	-
Andaluzes	8 14 »	»	1.364.785	40.140	»	1.245.455	36.631	2.724.495	2.569.260	155.235	-
Madrid—Caceres ...	15 21 »	»	1.209.765	35.581	»	1.190.070	35.002	3.934.260	3.759.330	174.930	-
Zafra a Huelva	18 30 Nov.	64	3.755.120	58.673	64	3.993.806	62.403	92.042.748	97.187.274	-	5.144.526
Madrid—Zaragoza—Alicante	29 4 Fev.	3672 Ps.	1.637.301	445	3672 Ps.	1.633.519	444 Ps.	8.389.621	8.104.189	285.432	-
Andaluzes	5 11 »	»	1.828.213	500	»	1.826.003	499	10.217.834	9.930.192	287.642	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	29 4 Fev.	3650	1.717.946	470	3650	1.683.545	461	8.954.023	8.101.267	-	47.244
Andaluzes	5 11 »	»	1.612.729	441	»	1.698.093	465	9.666.952	9.799.360	-	132.408
Madrid—Zaragoza—Alicante	21 28 Jan.	1067	367.522	344	1067	329.266	308	1.370.234	1.279.374	91.360	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	29 4 Fev.	»	478.130	448	»	475.547	445	1.848.864	1.754.921	93.943	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	5 11 Fev.	429	61.629	143	429	62.423	145	365.792	381.993	-	16.200
Madrid—Zaragoza—Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	29 4 Fev.	180	44.102	245	180	31.061	172	182.240	144.280	37.960	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	5 11 »	»	33.105	183	»	28.125	156	215.346	172.405	42.940	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	12 18 »	»	38.441	213	»	24.115	133	253.787	196.521	57.266	-

A QUESTÃO DOS DESASTRES NAS LINHAS INGLEZAS

O *Board of Trade* apresentou ao parlamento um *bill* para tornar obrigatório na exploração das linhas ferreas o systema de engates automaticos. Este projecto de lei tinha por fim diminuir o numero de desastres dos empregados ferro-viarios.

Levantou-se uma viva opposição a este *bill* e o governo nomeou uma comissão d'inquerito sobre as causas de desastres d'esta especie, encarregando tambem esta comissão de apresentar um relatorio sobre a possibilidade da adopção de meios que attenuasse o numero de accidentes.

A comissão, composta das summidades da sciencia e do serviço de vias ferreas, apresentou o seu relatorio que se divide em 4 partes:

1.^a Sobre o numero de accidentes, e suas causas e proporção de empregados mortos ou feridos em relação ao numero total dos mesmos empregados; 2.^a Engates de wagons; 3.^a Propostas secundarias para diminuir o risco; 4.^a Faculdade da intervenção do Estado.

Do relatorio se conclue que em 1898 o numero de empregados mortos (não entrando os operarios das officinas e os empregados das repartições) foi de 542, e que o numero de feridos se elevou a 12.979. D'entre estes, 504 mortos e 4.149 feridos, foram-no em virtude do movimento dos comboios.

O maior numero de desastres deu-se nas manobras de comboios de mercadorias, que muitas vezes se realisam de noite.

D'aqui infere que o engate automatico como se usa nos Estados Unidos é para aconselhar.

Não póde porém impor-se ainda o uso de um determinado systema de engate.

A comissão entende que convem modificar o material de modo que:

1.^o as alavancas de freio actuem dos dois lados dos wagons;

2.^o se supprimam quanto possivel as manobras com prolonga;

3.^o se installe freios de ar ou de vapor em todas as locomotoras;

4.^o se illuminem bem todas as estações e vias de resguardo em que se fazem manobras de agulhas;

5.^o se colloquem fios e hastes de transmissão de modo que não embarcem o transito, se adoptem alavancas que possam abater-se parallelamente á via nos logares de transito do pessoal;

6.^o se disponham os escriptorios, repartições etc. de modo que não obrigue o pessoal a circular na linha;

7.^o se installe signaes nas linhas de resguardo;

8.^o se adoptem tubos manometricos que não constituam perigo para o pessoal nos casos de ruptura;

9.^o se colloquem as caixas de ferramentas e os tubos de nivel de agua de modo que não seja necessario ao pessoal da machina ir á parte posterior do *tender*;

10.^o se prohiba que os comboios, mesmo em manobras, fóra dos limites da estação ou das vias de separação (*trigue*) marchem sem um wagon-freio.

11.^o se adoptem meios mechanicos ou haja operarios vigias nas brigadas da separação da via.

Quanto á accção do Estado, a comissão entendendo que o serviço dos guarda-freios, agulheiros e operarios da via, é mais perigoso do que outros que estão sob a tutela do Estado, alvitra que conviria legislar a fim de que o *Board of Trade*, que exerce a fiscalisação das companhias ferro-viarias, intervindo na exploração, no

material nas questões operarias e na velocidade dos comboios, tenha tambem a missão de inspeccionar e regulamentar o trabalho dos agulheiros, operarios, guarda-freios e assentadores de linhas, prescrevendo que determinadas porções de linha se considerem perigosas em determinados casos, e tomando todas as precauções aconselhadas pela prudencia para a protecção contra desastres em determinados casos.

A comissão diz, todavia, que se não deve embaraçar demasiado o serviço das companhias e lembra que se escolham para fiscaes pessoas de grande competencia pratica na direcção dos caminhos de ferro.

TRACÇÃO ELECTRICA

Italia

Foi pedida a concessão necessaria para transformar em tracção electrica o systema de tracção animal usado nas linhas urbanas dos tremvias de *Napoles*.

Foi pedida igualmente a concessão d'uma linha de *Cento* a *San Giovanni* em *Persiceto* com o subsidio de 5.000 libras por kim. durante 70 annos.

Estados Unidos

Como já não bastam ás necessidades crescentes da população de *Nova York* as linhas ferreas existentes, vae construir-se uma nova linha que terá tracção electrica e segue sempre em tunnel sob as principaes ruas d'esta grande cidade.

Está feito o projecto para um caminho de ferro que vá desde *Hudson* a *East River* e se ligue a todas as grandes linhas ferro viarias das quaes fica sendo um prolongamento.

Assim os passageiros podem dirigir-se logo aos centros principaes dos negocios.

Haverá uma linha principal entre *City Hall* e *Metrose Avenue* que terá 35 kim., a maior parte dos quaes em subterraneo, e 9 em viaducto.

Na parte de maior transito terá 4 vias para permittir a circulação de dois comboios com paragem em todas as estações e de dois expressos.

A galeria terá structura metallica com vigas e columnas de aço.

Calculam-se as despesas em 70 milhões de dollars.

Hespanha

Foi pedida a concessão d'um tremvia com motor electrico de *San Fernando* a *Chiclana*.

Executaram-se os primeiros trabalhos na estação de *Torrelanega* a *Santander*, na linha do Norte para o estabelecimento d'um tremvia electrico. O potencial é fornecido pela *Sociedad electrica Montañesa*.

Vae estabelecer-se brevemente um tremvia electrico de *Valadolid* a *Tordesillas*.

Foram pedidas em *Santander* as concessões de tres tremvias electricos para passageiros e mercadorias: de *Lierganes*, *La Cava* da a *Solares*, da estação a *Sarran* na linha de *Ontaneda* a *Villacarriedo* e *Selaya*, e de *Auquera* a *Potes*.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ramal de Portimão.—Será inaugurado ainda este mez, no dia 12 talvez se a comissão nomeada para o exame der o seu parecer a tempo, o troço entre *Algoz* e *Poço Barreto*.

Barreiro a Cacilhas.—O sr. engenheiro Serrão, incumbido do estudo d'este projecto, foi levado a adoptar um dique no Tejo para evitar grande expropriação. Projectando este dique, veio-lhe a ideia de aproveitar a caldeira de agua que elle comprehende para utilizar a força das marés. Está trabalhando n'este sentido.

A exploração só poderá ser feita, por enquanto, com caracter do provisoria, attendendo a não se acharem ainda construidos os edificios para os diversos serviços d'uma exploração regular.

Em vista d'isso o conselho de administração deliberou que, para o transporte dos passageiros e recovas, sejam applicadas as tarifas, geral e especiaes, em vigor, facultando-se ao trafego d'aquelle troço todas as vantagens que são concedidas ás linhas ferreas do sul e sueste. Quanto ao transporte de mercadorias em pequena velocidade, será applicada a tarifa geral dentro do ramal, addicionando-se os respectivos preços aos das tarifas applicaveis á estação do entroncamento de Tunes.

A exploração será feita por quatro comboios ordinarios e 2 tremvias.

Tunnel D. Carlos.—Vae ser illuminado a luz electrica este tunnel, para o que já começaram os trabalhos de instalação. A corrente é fornecida pela Companhia do Gaz do Porto.

Benguella.—O *Diario*, n'um dos dias da proxima semana, deverá publicar uma portaria nomeando a comissão executiva, que deve presidir aos trabalhos para se conseguir a realisação do caminho de ferro de Benguella.

Vapores do Sul e Sueste.—O conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado occupou-se na ultima sessão do pedido da camara municipal do Seixal para o estabelecimento de carreiras entre aquella villa e Lisboa, feitas pelos vapores do sul e sueste, resolveu o conselho que lhe não compete fazer concorrência a empresas de navegação, em serviço extranho ao das suas linhas.

E' justo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A companhia da via ferrea de *Langreo* está distribuindo o dividendo de 35 pesetas por acção, relativo ao exercicio de 1899.

Pelas condições do convenio de fusão das duas companhias *Cantabrica* e de *Oviedo a Infiesto* com a de *Santander a Bilbao*, a companhia do Cantabrico deve construir dentro do praso de cinco annos a linha de *Cabezon de la Sal a San Vicente de la Barquera e Llanes*, e analogamente a das Asturias as linhas de *Infiesto a Arriendas e Llanes*.

N'essa epocha cada linha participa no trafego geral de *Oviedo a San Sebastian* ou, talvez então, de *Oviedo a Irun*.

A companhia do Cantabrico foi auctorisada ha pouco para a construcção da linha de *Infiesto a Cabezon de la Sal e Santander*.

Foi feita á *Companhia Industrial para Hespanha* a concessão d'uma linha ferrea de via estreita de *Cartejon* na linha de *Tudela a Bilbao* e de *Zaragoza a Olvega* passando por *Agreda*. Olvega está n'uma região mineira.

O governo foi auctorisado a outorgar a concessão d'uma linha de um metro de bitola entre *Elizondo* na provincia de *Navarra* a *Irun* na de *Guipuzcoa*.

A companhia da via ferrea de *La Robla a Valmaseda* vae emitir 5.000 obrigações para occorrer ás despesas do prolongamento da sua linha de *Valmaseda a Zorroza*.

Foi dada auctorisação para a concessão d'uma linha de via estreita entre a estação de *Almorox* e *Sotillo de la Adrada*. A estação de *Almorox* fica na linha de *Madrid a Villa del Prado*.

As commissões de Paris e de Barcelona e a junta de Madrid da companhia das vias ferreas de *Madrid a Zaragoza e Alicante* approvaram os projectos para as grandes obras que devem executar-se na estação da cidade de Barcelona.

Os projectos são do engenheiro Moristany.

A nova estação ficará no local em que está a actual. Modificar-se-hão as actuaes estações de mercadorias de *San Beltran, Sans, Clot, San Andres*. Constroe-se uma nova estação nas *Docas*. N'esta haverá as machinas productoras da força electrica que se applica á illuminação e ao movimento das placas rotatorias, zorras para mudanças de via, etc.

Tambem se constroe um apeadeiro entre o passeio da *Gracia* e a rua de *Clarís*.

A estação é de estylo neo-grego e tem dois pavimentos, dando a fachada principal para o passeio da *Alfandega*.

No meio d'este corpo incide uma grande nave com 200 metros de comprimento por 63 de largura contendo 8 vias independentes, destinadas 4 a comboios que sahem e 4 aos comboios que entram.

No pavilhão da esquina com a rua *Ocata* deve haver um *hotel terminus* para 200 hospedes, tendo no andar inferior restaurante, banhos, etc.

As bilheteiras estão n'um vestibulo de 48 metros por 24, ao lado d'este pavilhão.

Foi auctorisada a concessão para construir e explorar, sem subvenção do Estado, uma linha ferrea de via larga e de via estreita entre a estação de *Veriña* na linha de *Leon a Gijon* e o porto de *Musel*.

Deve começar brevemente a exploração entre *Amer e Las Planas*, secção da via ferrea de *Olot a Gerona*.

A linha *Linares a Almeria* recebeu da Allemanha tres novas locomotoras, construidas na fabrica *Krauss & C.*

Foi auctorisado por lei de 19 de janeiro a concessão d'uma via ferrea economica da estação de *Benicolet* na linha de *Almansa a Benicolet* ao porto de *Gandia*.

A companhia da via ferrea de *Manresa a Berga* vae pôr em circulação no mez de abril algum material novo—carruagens *fourgons* ou bagageiras, locomotoras e wagons.

Julga-se que ficarão brevemente promptos os trabalhos na secção de *Moreda a Isnalloz* na linha de *Moreda a Granada*.

Tem havido alta na cotação dos valores ferro viarios das principais linhas.

França

A estação do *Caes d'Orsay*, que a Companhia do Caminho de ferro de Orleans está construindo, deve ser aberta á circulação no mez de julho proximo. As obras teem tomado um desenvolvimento tal, que no 1.º de maio a fachada exterior do edificio estará completamente desembaraçada dos andaimes, e o caes achar-se-ha restituído á circulação.

A ornamentação do tecto da sala de leitura do novo edificio foi confiada a Benjamin Constant. Cormon, outro pintor notavel, executará os frescos do *hall* central, cuja cupula é de vidro. Dameron, Bourgeois e Joubert encarregaram-se da decoração do vestibulo. A construcção do Grande Hotel *Terminus* acha-se tambem muito adeantada. Este hotel, que terá trezentos quartos, é um annexo importante da estação monumental actualmente em via de acabamento.

A fachada será coroada de tres magestosas estatuas de 5 metros de altura: «Nantes», devida ao cinzel de Injalbert; «Toulouse», ao de Marqueste; e *Bordeus*, ao de Hugues.

Turquia

A escola superior technica de Charlottenburgo (Berlim) foi incumbida pelo governo de rever os projectos d'uma ponte sobre o Bosphoro, e de elaborar com urgencia um novo projecto.

A ponte deve ser construida só para uma via ferrea, sendo a sua altura tal que possam passar por debaixo os navios.

Deve tambem ter poucos pilares. Será illuminada a luz electrica.

A construcção é feita por conta do governo allemão que perceberá uma portagem pelos peões, carruagens e comboios que utilisem a ponte.

E' uma ponte transcontinental, ligando a Europa á Asia
Os francezes separaram dois continentes rasgando o isthmo de Suez; os allemães ligam dois continentes com aquella ponte cujo arco representa a alliança de duas civilisações tão distinctas.

Italia

A rede *Mediterranea* teve no 2.º semestre de 1899 o seguinte rendimento:

Passageiros.....	26.810.936	liras
Grande velocidade.....	5.627.408	"
Pequena velocidade accelerada.....	2.728.288	"
Pequena velocidade.....	34.922.124	"
Productos fóra do trafego.....	41.037	"

A rede *Adriatica* no mesmo periodo teve:

Passageiros.....	23.529.853	liras
Grande velocidade.....	4.849.925	"
Pequena velocidade accelerada.....	6.191.859	"
Pequena velocidade.....	31.339.577	"
Fóra do trafego.....	440.236	"

Na rede *Simla* foram tambem:

Passageiros.....	1.798.322	liras
Grande velocidade.....	244.447	"
Pequena velocidade accelerada.....	99.203	"
Pequena velocidade.....	2.551.849	"
Fóra do trafego.....	25.455	"

Uma estatistica italiana dá para o numero total de viajantes estrangeiros que visitaram a Italia em 1897 o crescido numero de 12.677.327 assim repartidos:

1.ª classe.....	6.210.813
2.ª ".....	5.668.444
3.ª ".....	389.070

Suppondo-se que os passageiros de 1.ª classe dispndiam 25 liras por dia, os de 2.ª 20 liras e os de 3.ª 10, chega-se a calcular em 278 milhões de liras o que gastaram na Italia estes forasteiros, não contando o que deram ás companhias ferroviarias, isto é, mais de cerca de 7.550.000, liras porque se não contam os bilhetes das linhas italianas fóra dos itinerarios das viagens circulatorias.

No anno de 1897 avalia-se em 9 milhões de liras a contribuição dos viajantes estrangeiros nas linhas italianas.

Os viajantes que adoptam o transporte maritimo regulam por 40.800, que deixam na Italia 19 milhões de liras. O total dá cerca de 306 milhões por anno, o que é uma bonita cifra.

D'onde se vê que os museus d'arte e as ruínas da antiga civilização de Roma são um excellente capital pelo optimo juro que rende á Italia moderna.

Quem dera que para Portugal houvesse uma transfusão semelhante de ouro que fortalecesse a nossa anemia economica!

Suissa

Na linha do *Gothardo* a exploração em 1899 deu o seguinte resultado:

Passageiros.....	2.466.870	
Receita.....		7.420.866 fr.
Bagagens toneladas.....	7.777	
Receita.....		668.961 fr.
Gado, cabeças.....	131.328	
Receitas.....		579.802 fr.
Mercadorias toneladas.....	1.002.988	
Receita.....		10.509.940 fr.
Receitas totaes.....		19.169.369 "
Receita kilometrica.....		69.454,25 "
Productos diversos.....		828.890 "
Receitas geraes.....		19.998.260,75 "
Despesas.....		10.171.220,14 "
Despesa kilometrica.....		36.852,21 "
Rendimento liquido.....		9.827.040,61 "
Excesso sobre 1898.....		1.155,150 "

Argelia

Foi inaugurada solememente a linha de *Djemian-bu-Rerga* a *Ain-Sefra* da companhia franco-argeliana.

NOTAS VARIAS

Cabos telegraphicos. — E curiosa a seguinte estatistica das companhias inglezas que possuem e exploram cabos telegraphicos: Só se comprehendem as principaes:

Eastern Telegraph C.º, Londres,	83 cabos,	48.087 kim.
Eastern South African Tel. C.º,	13 cabos,	16.525 kim.
Eastern Extension Australasia and China Tel. C.º	27 cabos,	32.261 kim.
Anglo American Tel. C.º	15 cabos,	22.765 kim.
Western Union Tel. C.º	12 cabos,	13.597 kim.
Brazilian submarine Tel. C.º	6 cabos,	13.680 kim.
West India and Panama Tel. C.º	22 cabos,	8.639 kim.
Western and Brazilian Tel. C.º	16 cabos,	11.397 kim.
Central and South American Tel. C.º	New York,	14 cabos,
		13.890 kim.
South American cable C.º	2 cabos,	3.795 kim.
African direct Tel. C.º	8 cabos,	5.451 kim.
West African Tel. C.º	11 cabos,	5522 kim.
West Coast of America Tel. C.º	8 cabos,	3.640 kim.

Póde dizer-se que os cabos principaes estão na mão dos inglezes.

Leis de protecção operaria. — Foram apresentados ao senado hespanhol projectos de lei relativos á protecção e segurança dos operarios nos estabelecimentos fabris.

Os projectos são os seguintes:

Sobre o descanso dominical.

Sobre o trabalho das mulheres e dos menores.

Sobre os desastres operarios.

Na legislação portugueza já está regulamentado o trabalho dos menores e das mulheres. O nosso redactor tambem já estudou alli um projecto relativo a desastres, não se havendo ptoseguido porém n'este trabalho que ficou por ultimar.

A Hespanha regulando o descanso dominical satisfaz aos desejos expressos na conferencia de Bruxellas.

Ensino de electricidade industrial. — Foi creado na *Escuela de Artes e Oficios* em Hespanha uma cadeira para o ensino de electricidade industrial, destinada aos operarios e capatazes que se dediquem a este ramo. Começou a funcionar em 2 de janeiro, com quatro lições oraes e duas lições praticas por semana.

Accumulador «Union». — Constituiu-se em França uma companhia com o capital de 600.000 francos para a exploração do accumulador d'este nome, que foi adoptado pelos omnibus electricos de Berlim. A fabrica será installada em *Neuilly sur Marne*.

Parece que o rendimento e a duração d'este accumulador são muito satisfactorios.

Cobrador automatico. — Tem-se installado n'algumas linhas electricas allemãs um curioso aparelho que torna dispensavel o cobrador dos passageiros e o revisor.

E' o cobrador automatico Beyer. O passageiro que entra no carro lança a moeda correspondente á passagem n'uma ranhura sob a qual ha um prato ligado ao mecanismo, que funciona á maneira das balanças automaticas. No aparelho ha um contador mechanico e uma disposição em virtude da qual se fecha a ranhura da admissão das moedas quando se tem vendido o numero de bilhetes correspondentes á lotação dos carros. Ao mesmo tempo apparece uma bandeira dizendo *completo*.

E' pena que não possa descontar os passageiros que sahem durante o transitio.

Panamá. — Démos aqui noticia da sahida da commissão technica, presidida pelo engenheiro Etienne, para o canal de Panamá, aonde ia examinar as obras executadas e obter elementos para a elaboração d'um relatório necessario nos termos dos estatutos.

A commissão que chegou a Colombo em 20 de março de 1898 entregou este relatório que acaba de ser publicado integralmente pela *Compagnie nouvelle du Canal de Panama*.

O relatório, que é interessantissimo, faz a historia da companhia, enumera as obras anteriores a outubro de 1895, faz a descrição topographica e geologica das duas vertentes do Pacifico e do Atlantico, estuda a dematologia da região, a mortalidade no pessoal europeu, o regimen dos cursos de agua, e entra na critica do projecto.

O relatório chega ás conclusões de que o projecto se póde executar dentro do praso estabelecido e dentro da despesa prevista, isto é, dentro de 10 annos e 512 milhões de francos.

Assim se abrirá á grande navegação o canal, supprimindo se o obstaculo do isthmo colombiano.

O volume de terras a remover ascende a 50.808.400 mc.

A commissão prefere o projecto em que o ramal de passagem,

isto é, o que corresponde á linha divisória das aguas ou á cumeada, fique com a cota de nível de 20,5.

Para a alimentação do canal deve reunir diversos rios e ribeiros, e entre elles o rio *Chagres* cujas cheias dariam uma reserva de agua recolhida n'um lago artificial com 6.000 hectares de superficie, um pequeno mar interior.

A trincheira central de *la Culebra* teria uma profundidade que chegaria a 90^m. Nunca se abriu sulco tão profundo por mão de homem á superficie do globo!

Emfim, o que ha a fazer é tanto, precisando-se tambem de tantos milhões de francos para que isso se consiga, que nos não deve surprehender o facto de ter ficado em projectos e relatorios.

Estatística inglesa.—Um estatístico londrino fez varios estudos sobre o trafego das linhas inglezas, chegando ás seguintes conclusões:

Nos 36.000 kim. de vias ferreas inglezas ha em cada momento do dia ou da noite em circulação 15.000 comboios de passageiros e de mercadorias com 50.000 carruagens e wagons;

O numero de kilometros percorridas em 24 horas é de 1.600.000;

O numero de passageiros em 24 horas é de 5 milhões.

No mesmo tempo são transportadas 1.750.000 toneladas de mercadorias.

A despesa média de cada um dos 40 milhões d'habitantes por dia em viagem nas linhas ferreas é de 35 réis.

Cada habitante viaja 37 vezes por anno.

Em cada dia vendem-se nos bilheteiros 6.000.000 de bilhetes.

Progressos nas construcções navaes.—Falando dos progressos realizados nos ultimos 60 annos, diz sir William White relativamente aos navios a vapor:

A sua velocidade augmentou, passando de 8,5 nós a 22,5.

Os barcos teem um comprimento triplo, uma largura dupla, um deslocamento 10 vezes maior. Os passsgeiros passaram de 100 a 2.000 n'um barco. As machinas são 40 vezes mais fortes.

A proporção do consumo de carvão por c. v. reduziu-se á terça parte.

Queimavam-se 550 toneladas de carvão para transportar 2.000 toneladas atravez do Atlantico com a velocidade de 8,5 nós: hoje transportam-se 20.000 com a velocidade de 22 nós, queimando 3.000 toneladas.

Uma tonelada do peso da machina com a pressão de 12 libras dava 2 cavallos vapor; hoje cada tonelada dá 6 a 7 c. v.

Que dirão os nossos netos dos progressos realizados e da utilização dos gases liquefeitos na mechanica?

Exposição.—Realisa-se no mez de Junho proximo, em Londres, na *Agricultural Hall*, uma exposição internacional de trem-vi.

Admittem-se vehiculos montados de todos os systemas: por cabos, por ar comprimido, a gaz, a vapor, electricos, etc.

Podem expôr-se tambem todos os accessorios, desde as caldeiras aos dynamos e freios.

Impressão pelos raios X—Como os raios Roentgen atravessam os corpos opacos não metallicos e são detidos por estes, imaginou-se um processo para a impressão que existe essencialmente em escrever com uma tinta especial tendo particulas metallicas em suspensão, fazendo depois actuar no papel os raios X que impressionam uma chapa photographica nos pontos não protegidos, obtendo-se assim provas negativas ou invertidas.

Querendo-se provas positivas, a tinta é uma mucilagem que repelle a tinta gorda metallica que se dá sobre o papel com um rolo. D'este modo a parte impressionada é aquella em que se escreveu.

Assim se podem reproduzir ou tirar muitas copias de desenhos, documentos etc. com grande fidelidade e rapidez.

Carbonato de calcio—Este precioso corpo que, como se sabe, é a materia prima para o fabrico do gaz acetylene já se fabrica em duas fabricas do vizinho reino— a de *San Quirce de Besora* e a de *Berga*, havendo mais algumas em construcções.

Em Portugal foi pedido ao ministerio das obras publicas o privilegio de introduccão d'essa nova industria, privilegio que garantia o introductor contra a concorrência durante 10 annos, mas não concedido, sem divida por motivos muito ponderosos.

Entretanto continuamos a importar do estrangeiro o carbonato que tão bem poderíamos fabricar aqui.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Restabelecimento de comboios

Desde 26 do corrente, fica restabelecida a communicacão com Hespanha dos comboios, n.º 123 que sahe da Torre das Vargens para Badajoz ás 3.30 da tarde e n.º 124 que sahe de Badajoz para Torre das Vargens ás 5.40 da manhã.

Lisboa, 24 de feveeiro de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 2 de março proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 8.000 kilogrammas de massaroquinha.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 45.000 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento da importância total da arrematação por aquelle dos concorrentes ao qual fôr feita a adjudicação.

O primeiro deposito terá logar na thesouraria d'estes caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção.

As condições da arrematação estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 15 de feveeiro de 1900.

Companhia do Caminho de ferro do Porto
à Pova e Famalicão

Fornecimento de carvão para locomotivas

Na direcção da exploração d'este caminho de ferro recebem-se propostas em carta fechada, até ás 11 horas da manhã do dia 7 do proximo mez de março, para o fornecimento de 600 a 800 toneladas de carvão de Cardiff, 1.ª qualidade, duas vezes crivado, para locomotivas, segundo as condições dos annos anteriores e que podem ser examinadas todos os dias não santificados, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no escriptorio da companhia, á praca de Mousinho de Albuquerque.

Porto, 16 de feveeiro de 1900.

CONCURSOS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Admissão de praticantes

Está aberto o concurso para a admissão de alumnos nas Escolas de Praticantes de Lisboa e de Coimbra.

Para serem admittidos ao concurso devem os candidatos apresentar, junto ao pedido escripto pelo proprio punho, os seguintes documentos:

1.º Certidão de exame de instrucção primaria e de outras habilitações que tive em;

2.º Certidão de idade demonstrando que não tem menos de 15 nem mais de 25 annos de idade, se se destinar ao serviço de estações; nem menos de 18, nem mais de 30 annos, se se destinar ao serviço de comboios;

3.º Certidão de folha corrida comprovando o seu bom comportamento.

Os pedidos serão dirigidos ao Engenheiro em chefe da Exploração, estação de Santa Apollonia, em Lisboa, até 10 de março proximo futuro.

Lisboa, 16 de feveeiro de 1900.

M. Gonsalves

CIRURGIÃO-DENTISTA

CONSULTORIO—R. NOVA DO ALMADA, 69

RESIDENCIA—LARGO DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

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

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

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

LISBOA João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, al-
e mão, 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 flô-
res artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da
Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1.ª class, Eng-
lish family hotel — Proximo de theatros e centro da
cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira or-
dem, 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. Nu-
mero telefonico, 450.

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

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

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

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

ALGOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e ex-
tremamente aceados. Cozinha excellente. Car-
ros 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 primei-
ra 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. Cosi-
nha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Madrid — Magnifica si-
tuaçào. — Excellentes aposen-
tos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direc-
ção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES Hotel Central. — De 1.ª ordre — Cuisine et ser-
vice français — Salles de lecture et de conversa-
tion — Gran confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos con-
fortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 réis a
2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposen-
tos 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.

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

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, trans-
portes maritimos pelas mais importantes car-
reiras 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.

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

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem. — Serviço es-
merado. — Sala de reunião. — Bons quartos com
esplendida vista, etc. — Bilhar, laWntennis, croquet e outros jogos
— Preços rasoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FARO Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commo-
dos 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 es-
merado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha
Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodi-
dades e economia. — Preços: em agosto e ou-
tubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis;
na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as esta-
ções de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Na-
zareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

SOBRADO DE PAIVA Restaurante Hotel de Alfre-
do Augusto Ribeiro. — Este ho-
tel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus
hospedes as melhores commodidades.

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

SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurante e Café Orien-
tal. — Casa recommendavel pelo
aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas
accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfis-
ter Godenzi & C.ª

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabeleci-
mento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuo-
so pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão → LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Em 5 de março

O paquete **Thames**, para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres.

Para Cherbourg e Southampton

O paquete **Thames**, esperado em 22 ou 23 do corrente. Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL				Lisboa Povea Lisboa				Alfarellos Porto Alfarellos				Faro Algez Faro			
C. Sodré		Cascaes		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.	
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.	8-50 n.	8-20 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.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 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.	Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa Pampilhosa Lisboa				BEIRA ALTA			
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	5-45 t.	7-4 t.	5-15 m.	6-39 m.	6-0 m.	11-23 t.	1-0 t.	5-58 t.	Figueira	Pamp.	Figueira	
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	6-50 m.	11-22 n.	2-30 m.	7-27 m.	5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa Cintra Lisboa				Coimbra Figueira Coimbra				4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-13 m.	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	7-1 m.	4-5 t.	5-57 t.	11-5 m.	12-49 t.	8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.	—	—	9-17 n.	11-0 n.	11-28 n.	5-44 m.	9-15 n.	2-20 m.
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	10-45 m.	11-35 m.	9-15 m.	10-13 m.	Aveiro Porto (d) Aveiro				FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA			
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.	3-10 m.	5-48 m.	4-10 t.	6-51 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-32 m.
4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.	1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.	—	—	10-10 n.	1-26 n.	Mangualde Guarda Mangualde			
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.	Ovar Porto (d) Ovar				10-42 n.	1-35 n.	1-25 n.	4-25 m.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.	5-40 m.	7-4 m.	11-20 n.	12-42 t.	MINHO E DOURO			
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-0 t.	7-8 t.	5-0 t.	5-40 t.	1-10 t.	2-29 t.	4-45 t.	6-5 t.	Porto	Rio Tinto	Porto	
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.	6-40 t.	8-2 n.	6-20 t.	7-41 t.	7-20 m.	7-35 m.	8-45 m.	9-0 m.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.	Espinho Porto (d) Espinho				4-50 t.	5-5 t.	5-10 t.	5-23 t.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.	8-5 m.	8-58 m.	6-40 m.	7-31 m.	Porto Braga Porto			
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-50 n.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	8-40 m.	9-28 m.	7-30 m.	8-20 m.	4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	Lisboa Porto Lisboa				11-15 m.	12-8 t.	10-10 m.	11-0 m.	8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.	2-15 t.
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.	7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	5-37 t.	4-15 t.	5-7 t.	12-30 t.	1-30 t.	11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.	7-10 t.
12-30 n.	1-35 n.	12-50 n.	1-31 n.	8-30 m.	11-20 n.	8-15 m.	11-45 n.	10-25 n.	11-13 n.	8-40 n.	9-29 n.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 t.
U. Sodré Algez U. Sodré				11-5 m.	11-45 n.	10-25 m.	11-58 t.	SUL E SUESTE				Nino Braga Nino			
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	4-30 t.	5-42 m.	4-20 t.	5-42 m.	Lisboa	Setubal	Lisboa		5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.	9-45 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-31 t.	7-42 m.	7-10 t.	8-0 m.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.	Porto Valença Porto			
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-30 n.	11-42 m.	10-30 n.	11-42 m.	7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.	10-0 m.	8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	Lisboa Figueira Lisboa				12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.	4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.	10-55 m.	5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	7-35 m.	8-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	—	—	2-45 t.	4-45 t.	Porto Vianna Porto			
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9-0 m.	Lisboa Faro Lisboa				4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
11-45 n.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.	Vianna	Valença	Vianna	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	8-30 m.	5-55 t.	8-15 m.	9-31 t.	Lisboa Extremoz Lisboa				7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	11-0 m.	12-45 m.	10-25 m.	11-58 t.	7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.	10-0 m.	Porto Barca d'Alva Porto			
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	8-45 t.	10-45 m.	4-20 t.	5-42 m.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.	6-45 t.
3-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	10-30 n.	7-42 m.	7-10 t.	8-0 m.	Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto			
3-55 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	Lisboa Badajoz Lisboa				7-5 m.	7-40 m.	5-55 m.	6-30 m.	4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	6-31 t.	7-45 m.	8-16 m.	9-25 m.	10-0 m.	Regoa Barca d'Alva Regoa			
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	11-0 m.	12-45 m.	10-25 m.	11-58 t.	10-30 m.	11-5 m.	10-20 m.	10-55 m.	4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	8-45 n.	10-30 n.	7-13 m.	6-45 t.	12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.	1-5 t.	GUIMARÃES			
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	Lisboa Guarda Lisboa				2-40 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-35 t.	Porto	Guimaraes	Porto	
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	2-31 t.	Lisboa	Evora	Lisboa		4-45 m.	8-55 m.	4-40 m.	8-15 m.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	11-0 m.	10-37 n.	4-0 t.	5-42 m.	Lisboa Evora Lisboa				8-0 m.	11-06 m.	11-20 m.	2-15 t.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa Santarem Lisboa				4-30 t.	5-0 t.	6-30 m.	7-30 n.	11-0 m.	3-12 t.	4-0 t.	7-10 t.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-30 m.	9-20 m.	12-35 t.	1-42 t.	Lisboa Pias Lisboa				5-30 t.	8-32 n.	6-50 t.	10-30 n.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	6-42 t.	7-5 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	Casa Branca Evora Casa Branca			
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	Lisboa Entrenco. Lisboa				2-50 t.	3-49 t.	7-0 t.	7-47 t.	7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.	7-30 n.
Lisboa Sacavem Lisboa				1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.	5-9 m.	Lisboa Algez Tunes				a) directos — b) pela linha do Oeste —			
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	10-10 n.	5-15 m.	5-30 m.	6-30 m.	6-44 m.	c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-			
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	Lisboa Santarem Lisboa				Casa Branca Faro Casa Branca				Campanhã — e) só aos domingos e dias sant.			
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.	8-30 m.	9-20 m.	12-35 t.	1-42 t.	Lisboa Pias Lisboa				— g) às 3. ^{as} e 6. ^{as} feiras — h) às 2. ^{as} e 5. ^{as}			
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.	11-0 m.	1-41 t.	5-0 t.	6-42 t.	Lisboa Algez Tunes				feiras — i) só no dia 23 de cada mez — j) só			
10-30 m.	11-14 n.	11-45 m.	12-29 t.	Lisboa Entrenco. Lisboa				Lisboa Algez Tunes				às 4. ^{as} e sabbados — l) às 2. ^{as} feiras — m) às			
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.	1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.	5-9 m.	Lisboa Algez Tunes				5. ^{as} e dem. — n) só aos sabbados. — o) não se			
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	10-10 n.	Lisboa Algez Tunes				faz aos sabbados. — p) às 3. ^{as} feiras. — r) às			
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	Lisboa Algez Tunes				Lisboa Algez Tunes				5. ^{as} e domingos — s) só nos dias uteis.			
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	Lisboa Algez Tunes				Lisboa Algez Tunes							
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	Lisboa Algez Tunes				Lisboa Algez Tunes							

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Bundesrath**. Sahirá a 9 de Março. Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.º



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



Bahia, Rio Janeiro e Santos (via Madeira), vap. port. **Malange**. Sahirá a 14 de Março. Mala Real Portuguesa, T. da Ribeira Nova, 20.



Barcelona, Certe e Marselha vap. fr. **St. Paul**. Sahirá a 7 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeos (em direitura), vap. fr. **Portugal**. Sahirá a 13 de Março. Agencia das Messageries Maritimes. Rua Aurea, 32, 1.º



Bordeos (em direitura), vap. fr. **Cordillere**. Sahirá a 2 de Março. Agencia das Messageries Maritimes. Rua Aurea, 32, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 12 de Março. Agencia das Messageries Maritimes. Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Anvers, vap. fr. **St. Barnabé**. Sahirá a 11 de Março. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10.



Havre e Liverpool, vap. ing. **Augustine**. Sahirá a 3 de Março. Agentes, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10.



La Pallice e Liverpool, vap. ing. **Orelana**. Espera-se a 3 de Março. Agente, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **Bolama**. Sahirá a 4 de Março. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



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



Pará e Manaus, vap. ing. **Amazonense**. Sahirá a 8 de Março. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, vap. ital. **Rio Amazonas**. Sahirá a 21 de Março. Agentes, Orey Antunes & C.^a P. dos Remolares,



Pará e Manaus, vap. ital. **Colombo**. Sahirá a 28 de Março. Agentes, Orey Antunes & C.^a P. dos Remolares.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos vap. fr. **Colonia**. Sahirá a 4 de Março. Agente, Augusto Freire, P. Municipio, 19, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. ing. **Thames**. Sahirá a 5 de Março. Agente, Mala Real Inglesa, R. d'El-Rei, 31, 1.º



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres e mais portos do Pacifico, vap. ing. **Oravia**. Espera-se em 5 de Março. Agente, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º



Southampton, vap. ingl. **Clyde**. Esperado a 7 de Março. Agentes, James Rawes & C.^a R. dos Capellistas, 31, 1.º

Dynamite gomme



Fabrica na Trafaria

1\$100 réis o kilo

PREÇOS { **Dynamite n.º 1**, cada kilogramma..... 1\$000 réis } Caixas completas de 25 kilos, postas nas estações de Lisboa ou Porto.
 „ „ „ „ „ „ „ „ „ 540 „
Capsulas duplas, a caixa de 100 — 540 rs. — Triples 800 rs. — Quintuplas 950 rs.
Mecha alcatroada, meada de 2", 20, 65 réis, encaixotamento extra.

Agentes em Lisboa

Agentes no Porto

LIMA MAYER & FILHOS — RUA DA PRATA, 59

JOSÉ RODRIGUES PINTO E PINHO — RUA DO ALMADA, 111