

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: Antwerpia, 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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

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

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 (Illustrado).....	
NOTAS DE VIAGEM, XXI.....	

Paginas	A QUESTÃO DA DISTRIBUIÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE.....	71
	PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	72
	PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa—Câmbios, descontos e aços—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	72 e 73
66	A QUESTÃO DOS DESASTRES NAS LINHAS INGLEZAS.....	74
66	TRACÇÃO ELECTRICA.....	74
	LINHAS PORTUGUEZAS.....	74
	LINHAS ESTRANGEIRAS.....	75
67	NOTAS VARIAS.....	76
68	AVISOS DE SERVICO	77
68	ARREMATAÇÕES	77
69	AGENDA DÓ VIAJANTE.....	78
69	HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1900.....	78
70	VAPORES & SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	79



ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Exposição de Paris — Portico monumental

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 prohíbe a importação dos nossos vinhos, os quais, para poderem concorrer com os de Espanha e de Italia, tinham de ser vendidos por preços muito inferiores aos do custo da sua produção.

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 repúblicas da America do Sul e Central e promovendo outras, não só nas nações da sua língua, mas no Brazil, conseguiu também da França o benefício da pauta mínima, que desequilibra inteiramente a balança commercial contra nós.

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

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 irrisórios e que os nossos concorrentes se assenhoreiam do mercado, substituindo-nos e modificando o gosto do público que acabará por nos pôr inteiramente de lado.

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

Pois o mal ainda se agrava no meio d'este marasmo contemplativo dos poderes públicos, hesitantes entre os desejos de meia duzia de industrias artificiais (ainda em gestação e que só podem viver sem medrar na atmosphera especial d'uma protecção requintada, como plantas exóticas que nem fructificam na atmosphera quente das estufas) e as reclamações dos verdadeiros produtores que exploram o solo agrícola ou mineralógico.

N'estas indecisões o Brazil vae aumentar os nossos prejuízos a pesar da conhecida boa vontade e da decadência diplomática do secretário 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 passear em Lisboa, e a respeito de tratados de commercio com a Alemanha e França esperamos. Só se fez o da Russia por causa dos seus petróleos 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 aumento da sua marinha de guerra. Pensa nos rancores da sua vizinha d'álém da Mancha, no incidente de Fachoda, e vae armá-la. Não deseja porém fazer um novo empréstimo, e por isso o ministro da fazenda, M. Cailloux, vae tomado diversas medidas para, dentro dos recursos ordinários e extraordinários, fazer face a esta despesa.

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

A pauta máxima duplica os direitos actuais e appli-

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

Já não são só os vinhos a sofrer, o mal vae também chegar ao cacau, ao café, à borracha etc.

Parece que as negociações do principal país exportador de café — o Brazil, que ameaça com a sua nova pauta as exportações francesas, não são estranhas ao caso. Mas a nós fere-nos também 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 económica 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 coisa 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 valorização dos nossos productos naturaes, tanto do continente e ilhas como das colônias, deixando para o segundo plano as reformas políticas, guerreiras e as reformas de uso interno, de mero apparato, que esfalfam o pessoal do «Diário 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 logar respectivo, foi aprovado o plano geral das vias ferreas a construir ao norte do Mondego, proposto pela respectiva comissão.

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

Seguiremos a ordem da enunciação das linhas aprovadas 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 quilometro 2,500 d'esta linha a Gondomar, Entre-os-Rios, e Mosteiro 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 tráfego 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 trafego que a linha Valença-Melgaço pretende adquirir para a do Minho fossem arrancados só ao troço entre Melgaço e Monção, seria a nova linha tambem 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 trafego 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 trafego que se permitem com Mirandela e Bragança.

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

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

Construirá um dia a Hespanha uma linha que, vindo d'Orense, ligue com essa? E' mais que duvidoso, porque seria condenar, para as relações internacionaes, toda a parte de Orense a Guillarey e Valençá, 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 incluida na rēde aprovada 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 realisaçāo—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 commissāo concluiu, portanto, por aceitar o primitivo projecto, ampliando-o até em pontos que, como se vê, são importantes, e o melhoraram consideravelmente no seu conjunto.

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

Para a sua realisaçāo 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 construcção 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 elles 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 OFICIAL

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 económico de 1899 a 1900), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre superior ao minimo necessário 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 technico de obras publicas de 15 d'este mez, aprovar 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 23 de fevereiro de 1900.—Elvino José de Sousa e Brito.

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissāo 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 comunicado 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'aquele 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 acelerada que deve ser adoptada nas regiões do paiz do norte do Mondego e ao sul do Tejo, e conformando-me com o parecer datado de 13 de janeiro ultimo, do conselho technico de obras publicas: hei por bem aprovar o plano geral das vias ferreas ao norte do Monde-

go, que baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negócios 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. — REL. — Elvino José de Souza e Brito.

Plano geral das vias ferreas ao norte do Mondego

Designação das linhas	Pontos principaes das linhas	Largura de via Metros	Linhos ou redes com que se ligam
Alfandega ao Porto de Leixões.	Alfandega, Miragaia, Oiro, Foz, Mattosinhos, Leixões.	1,67	Linhos do Minho e Douro.
Circumvalação do Porto	Kilometro 2,5 da linha do Minho e Douro, Areosa, Senhora da Hora, Leixões.	1,67	Linhos do Minho e Douro, do Porto á Povoa 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	Linhos de Trofa a Guimarães, de Guimarães a Braga e do Valle do Tamega.
Valle do Tamega.....	Livracão, Amarante, Cavez (pela margem direita do Tamega), Chaves, fronteira.	1	Linhos 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	Linhos do Minho e Douro.
Prolongamento da linha do Minho.	Valença, Monsão, Melgaço.....	1,67	Linhos do Minho e do Alto Minho.
Alto Minho	Braga, Ponte da Barca, Arcos de Valle do Vez, Monsão.	1	Linhos 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	Linhos do Douro.
Pocinho — Villa Franca das Naves.	Pocinho, Foscôa, proximidades da Meda, Corisca da, Villa Franca das Naves.	1	Linhos do Douro e Beira Alta.
Braga — Guimarães....	Braga, Taipas, Guimarães.....	1	Linhos 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	Linhos 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	Linhos 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 Mosteiro ou Aregos.	1,67	Linhos 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	Linhos do Douro, Regua a Villa Franca das Naves, ramal de Vizeu à Santa Comba Dão, Tarouca a Mangualde.
Valle do Lima.....	Vianna (pela margem esquerda do Lima), Ponte da Barca, Lindoso.	1	Linhos 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	Linhos 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 Souza e Brito.

Direcção geral dos correios e telegraphos

Inspecção geral dos telegraphos

1.º Divisão

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos do artigo 157.º do regulamento para o estabelecimento, exploração e fiscalisação dos serviços telegráficos 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. — Pelô conselheiro director geral, Alfredo Pereira.

Tarifas de transporte

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

pecial de grande velocidade, applicável ao transporte de excursionistas de associações científicas, sociedades de recreio, alumnos de establecimentos de ensino pertencentes ao Estado, companhias artísticas e comboyos de recreio. No proximo número 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 prática de manusear guias.

Alguns desses 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 aplauso 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 realisar-se-ha por uma das ultimas loterias do mez de junho, o que será anunciado 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 havagos; 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 anunciado 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 subsequentes 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 atesta

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

René Binet, o laureado discípulo da *Ecole des Beaux Arts*, é ao mesmo tempo um arrojado e genial architecto e um pintor distinto. As suas aguarellas, cheias de cōr como alegres symphonias, reproduzem os monumentos das civilisações orientaes que visitou, recortando-se no fundo luminoso do céo. O seu lapis, o seu pincel, preferem as grandes linhas magestosas e as bellas cōres matizadas e abertas. Ninguem 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 escultura 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 distinto, 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: Deixaes vosso 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 esculturas orientaes; monumental e gracil, imponente e esbelta, lembra as mesquitas arabes e as joias de ourivesaria da edade media.

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 brillam de noute com fulgores mais vivos do que os dos diamantes—as estatuas da electricidade.

As esculturas 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.

Podem 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 descrição 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 encontral-o agora, um mez depois, certo de que não o acharia aborrecido, porque, apesar de ser inverno, nem por lá havia 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 efeito, uma cidade tão aceada que um viajante frances, mr. Merson, disse que ella era «a mais encantadora, a mais limpa e a mais amavel das cidades que se pôdem 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 rôde 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'abrigos.

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 respeitável.

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 paralelas a esses caes, onde se acham os principaes estabelecimentos.

No largo em que estas se reunem, fica o edificio do correio e telegrapho. Falo d'elle para o separar das outras construções 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 pôde 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 esquecâmos 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 rôde 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 conjunto 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 bellezas 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 vai sempre afastada da margem o bastante para que não se vejam as aguas nem a margem opposta, por entre continuas e ininteruptas 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 distaneia 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 Bertiandos, 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 2⁵⁰ réis, indo e voltando por Bertiandos, e 3⁰⁰ 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 questionario da 6.^a sessão do congresso dos caminhos de ferro

POR

Léon Drouin

Inspektor geral das linhas ferreas de Madrid a Cáceres e a Portugal, e do Oeste de Espanha, 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 tráfego local destinados a uma estação situada no percurso que devem seguir, mas com a condição de não ser excedido o prazo 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 vazios, 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 Espanha—Madrid-Zaragoza-Alicante);

Minérios e productos metallurgicos de Bilbao e Santander para Madrid e outros destinos (Norte de Espanha);

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

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

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

Correntes temporarias

Finalmente, em casos excepcionais, todos os wagons d'um tipo determinado disponíveis n'uma, ou muitas regiões são dirigidos, durante uma época 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 outono, Madrid-Cáceres-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.

Pode ainda haver expedições especiais de material vazio para as estações tendo vias disponiveis, ou para as regiões d'utilização eventual, quando houver superabundância 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 utilizem.

Equipamento

Todas as cordas estão presas aos wagons (excepto na companhia real portuguesa 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 elles os wagons, poupando se as especializações do material.

Os wagons platas fórmulas são equipados na proporção d'um terço para dois terços.

As companhias preferem unanimemente as coberturas moveis, julgando que seria necessário immobilizar um capital demasiado consideravel para poder dotar com elles um numero suficiente de wagons descobertos, e para evitar as especializações que obrigariam a percursos inuteis de wagons vazios. Pensar também que as coberturas independentes podem ser conservadas em melhor estado, apesar das arrecadações, visto fazerem-se-lhes revistas frequentes nas estações em que se centralizam.

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 disponíveis, não podem, em geral, utilizar estes sem ordem superior.

Em algumas companhias as estações estão autorizadas 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

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

Uma fiscalização muito severa dos estacionamentos exercida nos próprios locaes, e feita pela comparação dos mappas diarios do material com as folhas dos comboios. Facilita muito o trabalho a organização d'um grafico das existencias por estação na repartição central. As estações teem uma tendência geral para conservar mais material do que precisam; é este um ponto para que deve dirigir-se mais particularmente a atenção do distrituidor. (Notas especiais, 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 especiais.

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

(Continua).

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

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

Tem a indole d'applicação d'un *aide mémoire* e a superioridade que lhe resulta do desenvolvimento com que são tratados os diferentes problemas, tornando-se assim valioso auxilio para os que se ocupam 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 Notícias.—Não nos tinhamos ainda ocupado 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 characteristicamente 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 bibliotecas 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 difícil, 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 realizada assim a alliance entre a parte graphic, a artistica e a mais apurada direcção da publicação, a isso devemos estes dois primores que o *Diario de Notícias* poe 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 bibliotecas.

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 Assemblea Geral ordinária para o dia 14 de Março, p. f. pela

1 hora da tarde, na séde 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 suficiente de accionistas para poder funcionar esta Assemblea, fica definitivamente convocada para o dia 29 de Março no mesmo local e hora.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1900.—O Presidente da Assemblea 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 importância — as declarações do sr. ministro da Fazenda, feitas na camara alta, em resposta umas perguntas do sr. Hintze Ribeiro, sobre as negociações entabolidas no estrangeiro, com os nossos credores, declarações que não pareceram suficientemente 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, compromettendo, 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 esperanca de um dia, não proximo mas tambem não demasiadamente afastado, 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 chancellará 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 carnavaiscas. Mas n'essa semana as operaçoes 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 $8 \frac{1}{2}$, 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 diferença tem feito partir de cá muitas ordens para envio de fundos.

Disseram os jornaes que já chegaram as rodelas de nickel para a nova moeda que vae ser cunhada com toda a urgencia para ser lancada no mercado.

Não vemos com enthusiasmo esta medida porque já suspeitamos, com boas razões que o nickel virá substituir a prata meida, 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 1.000 réis, se fosse possivel, a maior parte das quaes já estão sujissimas.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	37	$36\frac{5}{10}$	Desconto no Banco de Portugal.	$5\frac{1}{2}\%$
" cheque...	$36\frac{5}{8}$	$36\frac{1}{2}$	No mercado ...	6%
Paris 90 d/v.....	778	780	Agio Buenos Ayres	226
" cheque.....	785	787	Premio da libra..	$2\frac{1}{2}000$
Berlim 90 d/v.....	314	316		a
" cheque	320	321		$2\frac{1}{2}080$
Francfort 90 d/v ...	$314\frac{1}{2}$	$316\frac{1}{2}$		
" cheque...	$320\frac{1}{2}$	321		
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% 1888	17.500	17.500	17.500	17.450	-	-	17.500	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 assent.....	43.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon	43.000	-	-	43.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent.....	-	-	49.700	50.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% coup. int....	-	49.000	-	49.100	-	-	49.300	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções 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. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	93.500	93.400	-	-	93.500	-	-	-	-	-	-
" " 5%	90.000	90.500	90.400	90.400	90.600	90.600	90.500	-	-	-	90.300	-	-
" C. Real 3% 1º grau	77.300	-	77.400	77.500	77.500	-	77.500	-	-	-	77.300	-	-
" " 3% 2º grau	-	22.650	22.600	22.650	22.700	22.600	22.650	22.650	-	-	22.600	-	-
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa	74.500	74.500	74.500	-	-	74.200	74.000	74.200	-	-	74.000	-	-
Paris: 3% portuguez	22,90	23	23,05	23	23,40	23,50	23,95	23,82	23,60	22,75	-	-	-
Acções Comp. Real	65	66	66	65	65	-	65	66	-	66	-	-	-
" Madrid Caceres	37	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. Real 1º grau	298	298,50	298	298	-	298	298	298,50	298	-	-	-	-
" " 2º grau	-	85,25	-	86,25	-	-	86,50	86	-	86	-	-	-
" C. Beira Alta	82,50	83,50	83	83,50	83	83	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres	-	105	110	-	111	111	110	110	109	107	-	-	-
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 hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1900-99		1899-98		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1900-99 Réis	1899-98 Réis	1900-99 Réis
Antiga rede e nova não garantida	de 5 a 11 Fev.	693	67.436.000	97.310	693	67.035.108	96.731	414.236.000	427.292.997
	12 a 18 "	"	62.332.000	89.945	"	67.035.108	96.731	476.568.000	494.328.105
Nova rede garantida	5 a 11 Fev.	380	8.155.000	21.460	380	8.060.892	21.212	46.593.000	48.801.003
	12 a 18 "	"	7.429.000	19.550	"	8.060.892	21.212	54.022.000	56.861.895
Sul e Sueste	22 a 28 Jan.	475	18.043.400	37.986	475	20.363.920	42.871	67.296.520	73.558.680
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	15 a 21 Jan	253	6.332.910	25.031	253	5.232.855	20.683	18.755.149	16.557.239
	22 a 28 "	"	5.779.829	22.845	"	5.178.625	20.468	24.554.978	21.735.864
Nacional — Mirandella e Vizeu	1 a 7 Jan.	105	1.384.886	13.189	105	1.295.544	12.338	1.384.886	1.295.544
	8 a 14 "	"	1.366.968	13.018	"	1.567.717	14.930	2.751.854	2.863.261
Guimarães	15 a 21 "	"	1.532.226	14.592	"	1.373.076	13.076	4.284.080	4.236.337
	1 a 7 Jan.	34	1.359.710	39.991	34	1.323.805	38.935	1.359.710	1.323.805
Porto à P. e Famalicão	16 a 30 Nov.	64	3.755.120	58.673	64	3.993.806	62.403	92.042.748	97.187.274
	29 a 4 Fev.	3672 Ps.	1.637.301	445.3672 Ps.	1.633.519	444 Ps.	8.389.621 Ps.	8.104.189 Ps.	285.432
Norte de Hespanha	5 a 11 "	"	1.828.213	500	"	1.826.003	499	10.217.834	9.930.192
	29 a 4 Fev.	3650	1.717.946	470.3650	1.683.545	461	8.954.023	8.101.267	47.244
Madrid — Zaragoza — Alicante	5 a 11 "	"	1.612.729	441	"	1.698.093	465	9.666.952	9.799.360
	21 a 28 Jan.	1067	367.522	344.1067	329.266	308	1.370.234	1.279.374	91.360
Andaluzes	29 a 4 Fev.	"	478.130	448	"	475.547	445	1.848.864	1.754.921
	5 a 11 Fev.	429	61.629	143	429	62.423	145	365.792	381.993
Madrid — Caceres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	29 a 4 Fev.	180	44.102	245	180	31.061	172	182.240	144.280
	5 a 11 "	"	33.105	183	"	28.125	156	215.346	172.405
	12 a 18 "	"	38.441	213	"	24.115	133	253.787	196.521

A QUESTÃO DOS DESASTRES NAS LINHAS INGLEZAS

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

Levantou-se uma viva oposição 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 realizam de noite.

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

Não pôde porém impor-se ainda o uso de um determinado sistema de engate.

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

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

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

3.^o se installem 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 embaracem o transito, se adoptem alavancas que possam abater-se paralelamente 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 installem 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 nível de agua de modo que não seja necessário ao pessoal da machina ir á parte posterior do *tender*;

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

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

Quanto á accão 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 prática na direcção dos caminhos de ferro.

TRACÇÃO ELECTRICA

Italia

Foi pedida a concessão necessaria para transformar em tracção electrica o sistema 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 liras por km. durante 70 annos.

Estados Unidos

Como já não bastam ás necessidades crescentes da população de *Nova York* ás linhas ferreas existentes, vai 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 km., a maior parte dos quaes em subterraneo, e 9 em viaducto.

Na parte de maior transito terá 4 vias para permitir 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.

Espanha

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

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

Vai 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 *Solores*, da estação a *Sarran* na linha de *Ontaneda* a *Villacarriedo* e *Selaya*, e de *Auqueria* 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, veiu-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 carácter do provisoria, attendendo a não se acharem ainda construidos os edifícios para os diversos serviços d'uma exploração regular.

Em vista d'isso o conselho de administração deliberou que, para o transporte dos passageiros e recovagens, sejam applicadas as tarifas, geral e especiaes, em vigor, facultando-se ao tráfego 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, adicionando-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.

Benguela.—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 realização do caminho de ferro de Benguela.

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 estranho 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 prazo de cinco annos a linha de *Cabezón de la Sal* a *San Vicente de la Barquera* e *Llanes*, e analogamente a das Asturias as linhas de *Infiesto* a *Arriondas* e *Llanes*.

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

A companhia do Cantabrico foi auctorizada ha pouco para a construcção da linha de *Infiesto* a *Cabezón 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 auctorizado a outorgar a concessão d'uma linha de um metro de bitola entre *Elizondo* na província de *Navarra* a *Irun* na de *Guipúzcoa*.

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* aprovaram 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 *Dotas*. N'esta haverá as machinas productoras da força electrica que se applica á illuminação e ao movimento das placas rotatorias, zonas para mudanças de via, etc.

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

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 hóspedes, tendo no andar inferior restaurante, banhos, etc.

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

Foi auctorizada 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 auctorizado 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 *fougons* ou bagageiras, locomotoras e wagons.

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

Tem havido alta na cotação dos valores ferro viarios das principaes 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 Charlottenburg (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 utilizem a ponte.

E' uma ponte transcontinental, ligando a Europa á Asia. Os franceses separaram dois continentes rasgando o istmo de Suez; os allemaes ligam dois continentes com aquella ponte cujo arco representa a alliance de duas civilisações tão distintas.

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.....	31.359.577 "
Fóra do trafego.....	440.236 "

Na rede *Simpla* 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 estatística 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.....	6.219.813
2.ª ".....	5.668.444
3.ª ".....	389.070

Supondo-se que os passageiros de 1.ª classe dispensem 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 marítimo 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 ruinas 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 económica!

Suissa

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

Passageiros.....	2.466.870	7.420.866 fr.
Receita.....		
Bagagens toneladas.....	7.777	668.961 fr.
Receita.....		
Gado, cabecas.....	131.328	579.802 fr.
Receitas.....		
Mercadorias toneladas.....	1.002.988	10.509.940 fr.
Receita.....		
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 *Djenian-bu-Kerg a Ain-Sefrá* da companhia franco-argeliana.

NOTAS VARIAS

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

Eastern Telegraph C.º, Londres, 83 cabos, 48.087 km.
Eastern South African Tel. C.º, 13 cabos, 16.525 km.
Eastern Extension Australasia and China Tel. C.º 27 cabos, 32.261 km.
Anglo American Tel. C.º 15 cabos, 22.765 km.
Western Union Tel C.º 12 cabos, 13.597 km.
Brazilian submarine Tel. C.º 6 cabos, 13.680 km.
West India and Panama Tel. C.º, 22 cabos, 8.639 km.
Western and Brazilian Tel. C.º, 16 cabos, 11.397 km.
Central and South American Tel. C.º New York, 14 cabos, 13.890 km.
South American cable C.º 2 cabos, 3.795 km.
African direct Tel. C.º 8 cabos, 5.451 km.
West African Tel. C.º 11 cabos, 5.522 km.
West Coast of America Tel. C.º, 8 cabos, 3.640 km.

Pode dizer-se que os cabos principaes estão na mão dos ingleses.

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 portuguesa 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 prosseguido 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 criado na *Escola de Artes e Ofícios* 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 nalgumas linhas electricas allemas um curioso apparelho 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 apparelho ha um contador mecanico 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 aparece uma bandeira dizendo *completo*.

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

Panamá. — Dêmos aqui noticia da saída da commissão técnica, presidida pelo engenheiro Etienne, para o canal de Panamá, aonde ia examinar as obras executadas e obter elementos para a elaboração d'un relatorio necessário nos termos dos estatutos.

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

O relatorio, 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 Atlântico, estuda a dematologia da região, a mortalidade no pessoal europeu, o regimen dos cursos de agua, e entra na critica do projecto.

O relatorio chega ás conclusões de que o projecto se pôde executar dentro do prazo 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, suprimindo se o obstaculo do istmo 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 divisoria das aguas ou á cumeada, fique com a cota de nível de 20.^m5.

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 ingleza.—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 dc 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 construções 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 passageiros 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 Atlântico 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 utilisação dos gases liquefeitos na mechanica?

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

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 metalicos e são detidos por estes, imaginou-se um processo para a impressão que existe essencialmente em escrever com uma tinta especial tendo partículas metálicas 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 metálica 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 Quirze de Besora* e a de *Berga*, havendo mais algumas em construções.

Em Portugal foi pedido ao ministerio das obras publicas o privilegio de introdução d'essa nova industria, privilegio que garantiu 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 communication 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 fevereiro de 1900.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 2 de marzo 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 provisório para ser admittido a licitar é de 45.000 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia 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 fevereiro de 1900.

Companhia do Caminho de ferro do Porto à Povoa 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 praça de Mousinho de Albuquerque.

Porto, 16 de fevereiro de 1900.

CONCURSOS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Admissão de praticantes

Está aberto o concurso para a admissão de alunos 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.^a Certidão de exame de instrução primaria e de outras habilitações que tive em;

2.^a Certidão de edade demonstrando que não tem menos de 15 nem mais de 25 annos de edade, se se destinare ao serviço de estações; nem menos de 18, nem mais de 30 annos, se se destinare ao serviço de comboios;

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

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

Lisboa, 16 de fevereiro de 1900.

W. 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, al-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 flores artificiales—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.—Propri. Victor Sassetti.

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—15000 a 15400 réis diarios.

PORTO

Hotel Francfort. — O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.^o ordem. Propri. Adriano & François.

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

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

CASCAES

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

CINTRA

Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diário, 15600 réis a 25000 réis.—Proprietario, João Nunes.

CINTRA

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

LEIRIA

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

HAMBURGO

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

MADRID

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

PARIS

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

COIMBRA

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

ESTORIL

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

FARO

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

GUIMARÃES

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

LEIRIA

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

MAFRA

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

NAZARETH

Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursral, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propri. Antonio de Sousa Romão.

SOBRADO DE PAIVA

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

GRANADA

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

SANTIAGO (Galliza)

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

SEVILHA

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

SEVILHA

Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha—Illuminação electrica—Luxuoso 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 Fábrica, 25.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zineco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lú e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, bojões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Povoa	Lisboa	Alfarelos	Porto	Alfarelos	Faro	Algouz	Faro	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	
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.	
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.	
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-10 m.	8-47 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	a 7-50 m.	l 12-23 t.	a 1-0 t.	p 5-58 t.		
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	5 45 t.	7-4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.	a 6 50 t.	g 11-22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.	
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 m.					
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa	Coimbra	Figueira	Coimbra	Aveiro	Aveiro	
12-15 m.	12-20 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-0 m.	7-48 m.	n 4-10 t.	6-51 t.	
a 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.	
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 m.	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	a 10-85 m.	e 11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.	3-10 m.	5 48 m.	n 4-10 t.	6-51 t.	
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.	—	o 10-10 n.	1-26 n.		
a 4-10 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.	5-40 t.	Ovar	Porto (d)	Ovar	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-10 t.	3-44 t.	5-45 t.	7-4 m.	11-20 n.	12-42 t.	
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.	1-10 t.	2-29 t.	4-45 t.	6-5 t.	
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-0 t.	7-8 t.	a 5-0 t.	5-40 t.	6-40 t.	8-2 n.	6-20 t.	7-41 t.	
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.	Espinho	Porto (d)	Espinho		
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.	8-5 m.	8-58 m.	6-40 m.	7-31 m.	
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.	8-40 m.	9-28 m.	7-30 m.	8-20 m.	
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 m.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	11-15 m.	12-8 t.	10-10 m.	11-0 m.	
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	b 7-35 m.	8-50 n.	a 3-31 t.		4-15 t.	15-7 t.	12-36 t.	1-20 t.	
a 12-25 n.	11-2 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	a 7-50 m.	l 3-5 t.	c 5-37 t.	10-25 n.	10-30 n.	11-13 n.	8-10 n.	9-29 n.	
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.	Lisboa	Porto	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Sul e Sueste			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	b 7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	[a 3-31 t.						
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	c 8-30 m.	11-20 n.	b 8-15 m.	11-45 n.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.	
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 11-5 m.	k 11-45 n.	a 10-25 m.	p 5-58 t.	7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.	10-0 m.	
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 9-10 m.	8-25 m.	2-50 t.	5-49 m.	12-45 t.	2-18 t.	9-0 m.	10-55 m.	
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	b 6-31 t.	10-45 m.	a 4-20 t.	m 11-33 n.	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.	
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-45 n.	10-45 m.	7-10 t.	4-0 m.	—	—	4-45 t.	6-30 t.	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-30 n.	7-42 m.	[b 9-0 m.						
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Sul e Sueste			
11-45 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	7-45 m.	10-5 m.	3-10 t.	9-45 m.	
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	6-31 t.	5 11 m.	11-15 n.	9 0 m.	5-30 t.	3-10 t.	9-45 m.		
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Porto	Valença	Porto	
3-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	c 8-30 n.	3-55 t.	a 8-15 m.	a 3-31 t.	7-45 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.	
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	a 11-0 m.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	c 5-37 t.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.	
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	8-45 n.	7 0 m.	6-20 t.	4-0 m.	5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.	
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	10-30 n.	7 13 m.	6-45 t.	5-42 m.	Lisboa	Extremoz	Lisboa		
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Porto	Vianna	Porto	
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	c 8-30 m.	8-25 n.	5-40 m.	[a 3-31 t.	7-45 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.	
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	a 11-0 m.	8-20 n.	5-40 m.	[a 3-31 t.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.	
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	8-45 n.	7 0 m.	6-20 t.	4-0 m.	5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	10-10 n.	11-0 n.	11-25 n.	5-42 m.	Lisboa	Barreiro	Lisboa		
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa	Guarda	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Porto	Regoa	Porto	
C. SODRÉ	P. ARROS	C. SODRÉ	8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	c 8-30 m.	7-5 m.	8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
Lisboa	Sacavem	Lisboa	8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	a 11-0 m.	7-45 m.	8-0 m.	3-12 t.	4-0 t.	2-15 t.
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	8-45 n.	12-50 n.	1-50 n.	[a 3-31 t.	11-0 m.	3-12 t.	4-0 t.	7-10 t.	
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	10-30 n.	10-37 n.	4-0 t.	4-0 m.	5-30 t.	8-32 n.	6-50 t.	10-30 n.	
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.	c 6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	[c 12-35 t.	Lisboa	Evora	Lisboa		
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.	c 11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	[c 7-42 t.	Casa Branca	Evora	Casa Branca		
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.	Lisboa	Santarem	Lisboa	Lisboa	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.	c 6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	[c 12-35 t.	Casa Branca	Faro	Casa Branca		
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	c 11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	[c 7-42 t.	7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.	7-30 n.	
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	Lisboa	Entrone.	Lisboa	Lisboa	8-50 t.	3-0 t.	3-0 t.	3-35 t.	
9-20 n.	10-4 n.	1										

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 António.—Para carga, encommendas 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 Portugueza, T. da Ribeira Nova, 20.



Barcelona, Cette 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 Marítimes. Rua Aurora, 32, 1.^o



Bordeos (em direitura), vap. fr. **Cordilheira**. Sahirá a 2 de Março.
Agencia das Messageries Marítimes. Rua Aurora, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 12 de Março.
Agencia das Messageries Marítimes. Rua Aurora, 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 23 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, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **Bolama**. Sahirá a 1 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 1 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 Ingleza, 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 Pacífico, 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**. Espera-se a 7 de Março.
Agentes, James Rawes & C.^a R. dos Capelistas, 31, 1.^o

Dynamite gomma



Fabrica na Trafaria

1\$100 réis o kilo

PREÇOS

Dynamite n.^o 1, cada kilogramma.....

18000 réis | Caixas completas de 25 kilos, postas

540 » | nas estações de Lisboa ou Porto.

Capsulas duplas, a caixa de 100 — 540 rs. — **Triples 800 rs.** — **Quintuplas 950 rs.**

Mecha alcatoada, meada de 2^m, 20, 65 réis, encaixotamento extra.

Agentes em Lisboa

Agentes no Porto