

# 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

## DISTRIBUIÇÃO DO NOSSO JORNAL

Desde ha dois n.ºs a nossa *Gazeta* é entregue aos srs. assignantes da capital, zona central e proximidades do Tejo, por distribuidor.

Desde este n.º tambem nos pontos mais afastados do centro bem como na provincia será este serviço feito pelo correio, mas sem cintas, segundo a nova organização dada pelo correio a este serviço.

Para a provincia, irá por este systema (sem cinta e dobrado só a meio) para todas as terras onde temos mais de 10 assignantes.

Pedimos com todo o empenho que nos avisem de qualquer falta que se dê, advertindo que a publicação da nossa folha é sempre regularissima nos dias 1 e 16 de cada mez, devendo estar em poder dos assignantes de Lisboa na manhã d'esses dias e ser recebida fóra da capital na tarde d'esses dias ou nos dias 2 e 17, o mais tardar, á hora do correio que vae de Lisboa.

Qualquer reclamação sera immediatamente attendida.

## COLLECÇÕES DO 12.º ANNO

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

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

## SUMMARIO

	Paginas
O CONGRESSO VINICOLA, por O. S.	49
TRAITE PRATIQUE DES PONTS METALLIQUES, por X. G.	50
PORTE OFFICIAL — Portarias de 28 e 31 de Janeiro do Ministerio das Obras Publicas e 8 de Fevereiro do Ministerio da Marinha.	50
SERVIÇO DE COMBOIOS.	51
A HULHA.	52
MACHINA COM SARILHO (illustrado).	53
UMA EXCURSÃO INCIDENTE, v.	53
LEGISLAÇÃO FERROVIARIA.	54
NO NORTE DE FRANÇA.	55
MANOBRAS DE WAGONS.	55
PORTE FINANCEIRA — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	55 a 57
O MONTE BRANCO.	58
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.	58
TRACÇÃO ELECTRICÁ — França — Italia.	58
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação do Rocio — Guimarães a Fafe — Louvor merecido — Mossamedes — Loanda a Ambaca.	58
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Russia — Suiasa — Italia — Turquia — Estados Unidos.	58 e 59
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRÁVEZ D'AFRICA — Relatorio do conselho de administração e Parecer do conselho fiscal (conclusão).	59
AVISOS DE SERVIÇO.	61
ARREMAÇÕES.	62
ANNUNCIOS.	62
AGENDA DO VIAJANTE.	63
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.	64
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1900.	64

## O CONGRESSO VINICOLA

ACEITANDO a redução concedida nas passagens pelas diferentes linhas ferreas, concorreram ao congresso dos vinicultores muitos lavradores da provincia e muitos tambem acompanharam as sessões celebradas no imponente salão da Sociedade de Geographia, seguindo os trabalhos e as discussões, sustentadas sempre com grande elevação e irreprehensivelmente dirigidas.

Os viticultores provincianos e os domiciliados na capital disseram da sua justiça, convencidos de que a sua causa é uma causa nacional, e de que os poderes publicos, no seu proprio interesse, não hão de continuar com os ouvidos fechados para os clamores que se vão erguendo por ser o mal já grande e por ameaçar tornar-se maior dentro de um curto praso.

Não discutiremos n'este logar as conclusões a que chegaram todas as secções encarregadas pela benemerita Real Associação de Agricultura, relativamente á industria vinicola. Apenas nos referiremos mais d'espaco ao relatorio da 4.ª secção — *tarifas de transporte*, que nos interessa de perto.

Foi relator do parecer o distincto e opulento lavrador do concelho de Leiria, o nosso amigo e antigo condiscipulo sr. Oriol Pena, que frisou em poucas e substanciosas palavras as *desiderata* da classe agricola no que se refere á facilidade e barateza de transportes ferro-viarios.

A sua exposição despretenciosa tem a eloquencia de quem pede cousas razoaveis, apoiando as suas palavras em argumentos solidos e fazendo justiça sempre ás boas intenções das pessoas de quem a agricultura registra numerosos serviços recebidos.

E' assim que o relatorio diz:

«Para estes pontos chamamos a attenção do congresso, pedindo que se sollicite remedio a este estado de cousas, fiados em que esse remedio será serviço de não pouca monta feito á lavoura nacional dos vinhos; fiados tambem em que por parte das administrações das companhias de caminhos de ferro, cujo pessoal superior nos tem attendido sempre com a maior deferencia e boa vontade, não se levantarão resistencias a quaesquer concessões que sejam justas e equitativas.»

Quem assim sabe pedir, concilia facilmente a boa vontade no deferimento.

Vejamos quaes são os pedidos dos lavradores.

Querem a concessão do regresso gratuito das taras vasias, concessão que já tem sido feita n'algumas linhas.

Aspiram a uma redução nas tarifas das linhas do Sul e Sueste que ficariam eguaes ás do Minho e Douro, e a uma redução progressiva mais accentuada para os grandes percursos.

Desejam uma tarifa para o vinho e seus derivados, semelhante á que a Companhia Real applica ás bebidas

fermentadas diferentes do vinho, ás gazosas e refrigerantes, sendo o minimo do peso reduzido a 25 kig.

Pretendem que se reduzam as tarifas para o transporte das garrafas vazias com o minimo de 100 kig., a tara de 10 réis por tonelada kilometro.

Rogam que ás madeiras em bruto destinadas a vasilhame se applique a tarifa para transporte de aduelas que está em vigor na Companhia Real.

O relatorio insurge-se contra o favor concedido á cerveja e aos refrigerantes que pagam 15 réis por ton. kim. enquanto que se exige 25 réis aos vinhos, vinagres e aguardentes, accrescendo que aquellas substancias tem retorno gratuito de taras, o que não succede a estas.

A differença de tratamento explica-a o parecer por desleixo dos vicultores e diz depois estas razoaveis palavras:

«Longe de nós o querer a prosperidade da viticultura á custa dos interesses legitimos de quem quer que seja, mas revolta-nos que uma industria que absorveu, e absorve ainda, tão largos capitães e tão grande esforço como a industria vinicola, a primeira do paiz, esteja opprimida na sua legitima expansão por outras que nem exigem capitães nem esforço semelhante, e que são largamente protegidas e beneficiadas, em todos os pormenores da sua laboração, desde a tributação directa até a facilidade da circulação.

«Não queremos vantagens; limitamo-nos a pedir a egualdade de tratamento, certos como estamos que, livre de peias, o nosso producto se imporá por si mesmo á apreciação do consumidor, que tem toda a vantagem em preferir o vinho sadio, fresco, alimentar e bem nacional, que, usado com moderação, é estímulo de trabalho e origem de bem estar physico e moral, a productos de confecção menos conhecida e menos salutar.»

O congresso votou unanimemente as conclusões, accrescentando outras que foram propostas pelo sr. engenheiro Mattos e que a secção perfilhou.

Estas propostas visam a requerer que se estabeleça entre nós uma tarifa analoga á que vigora n'algumas linhas francezas pelas quaes se concede o retorno gratuito não só da tara, mas dos proprios productos que concorram a feiras ou a exposições e que ali se não vendam.

Eis a abreviada narrativa do que a este respeito se passou no congresso vinicola nacional, reunião que teve uma grande significação pela importancia dos assumptos que se trataram, pelo valor dos seus membros, pelo numero dos que n'ella participaram, e principalmente porque a causa que constituia o objecto dos seus trabalhos é a mais interessante das que respeitam ao nosso paiz que, sendo essencialmente agricola, é principalmente vinicola.

Tudo leva a esperar que os poderes publicos e as companhias ferro viarias se compenetrem d'esta verdade e auxiliem os lavradores, que vêem tantos sacrificios empenhados depois da praga phylloxerica em termos de se inutilisarem, tendo como compensação a tanto esforço a ruina e a miseria para os operarios agricolas.

Os mercados externos estão fechados ou vão difficil tar-se mais. O mercado interno é contrariado pelas exigencias do fisco e pelos abusos dos intermediarios. Que ao menos a barateza dos transportes possa estabelecer um contacto mais intimo entre o productor e o consumidor.

O. S.

## Traité pratique des ponts métalliques

PAR

M. PASCAL, Ingénieur, ancien élève de l'École d'arts et métiers d'Aix

Acaba de ser publicada uma nova edição do excelente tratado de M. Pascal, sobre pontes metallicas, que tantos serviços tem já prestado aos constructores.

Contém esta obra, a mais da primeira edição, os methodos praticos de calculo applicaveis ás prescripções do regulamento francez de 29 d'agosto de 1891, tanto em relação a caminhos de ferro como a estradas ordinarias.

M. Pascal expõe os processos algebricos e os graphicos, começando por uma exposição muito clara e methodica dos principios da grapho-estatica.

De um e d'outro methodo apresenta M. Pascal as demonstrações mais faceis dos diversos problemas que se encontram na pratica; a resistencia das vigas principais, das longarinas, das carlingas, das barras de rotula, das cobre-juntas; em summa, de todas as partes da obra cujas dimensões é necessario calcular.

Os desenvolvimentos theoricos são acompanhados de exemplos onde se apresenta a marcha a seguir, poupando-se assim muito trabalho aos que tem de projectar obras d'arte de tal natureza.

Um dos exemplos mais interessantes é certamente o de um arco de ferro, com tympanos rigidos, de 10<sup>m</sup> de extensão. M. Pascal resolve este problema, muito engenhosamente, pela grapho-estatica.

Descreve tambem M. Pascal osapparelhos Rabut para a medição das flechas e para a determinação dos esforços supportados pelas diferentes peças dos taboleiros.

Por ultimo M. Pascal apresenta um grande numero de esclarecimentos praticos, muito uteis, entre os quaes uma série de formulas dando muito facilmente os momentos de inercia de varias secções, as mais empregadas nas construcções, seguidas de tabellas onde esses momentos se acham calculados.

M. Pascal diz que o seu livro é destinado especialmente aos constructores, aos engenheiros principiantes, aos conductores, aos desenhadores e em geral a todos que não podem gastar muito tempo em indagações laboriosas em livros de ordinario caros.

Não ha duvida de ter conseguido o seu fim muito claramente e muito completamente.

X. C.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de obras publicas

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que a commissão nomeada por portaria de 27 de setembro do anno findo, para estudar o plano de viação accelerada na região entre o Mondego e o Tejo, composta do inspector José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, do engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe Bernardo de Aguiar Teixeira Cardoso, do engenheiro de 2.<sup>a</sup> classe Antonio Lourenço da Silveira e do engenheiro de 3.<sup>a</sup> classe Alvaro de Castêlões, continue a subsistir até cabal desempenho da missão de que lhe foi confiada. Paço em 28 de janeiro de 1900. — *Eivino José de Sousa e Brito.*

Sua Magestade El Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.º semestre do anno economico de 1899 a 1900): ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho tecnico de obras publicas, datado de 25 do corrente mez, approvar a referida liquidação e ordenar que a mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 20:578\$529 réis, como liquidação da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1899 a 1900.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias, para os effeitos devidos.

Paço, em 28 de janeiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1899 (1.º semestre do anno economico de 1899-1900): ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho tecnico de obras publicas, de 25 do corrente mez, approvar a referida liquidação e ordenar que a mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 30:074\$234 réis, como liquidação provisoria da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1899-1900.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias, para os effeitos devidos.

Paço, em 28 de janeiro de 1900. — *Elvino José de Sousa e Brito*

## Ministerio dos Negocios da Fazenda

### Direcção geral da contabilidade publica

#### Repartição central

Tendo a carta de lei de 14 de julho de 1899 dado nova organização ao serviço dos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro e de quaesquer outros que, de futuro, o estado venha a explorar, confiando a sua administração a um conselho especial e auctorisando o governo a decretar todas as providencias necessarias para cabal execução da dita lei: hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º A receita, pertencente ao thesouro, dos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro, é fixada no anno economico de 1899-1900 na quantia de 750:000\$000 réis em conformidade com o n.º 2.º da base 3.ª, annexa á dita lei de 14 de julho de 1899, ficando reduzida de 1.243:500\$000 réis a receita avaliada para o dito exercicio pela lei de 26 de julho de 1899.

§ 1.º Nos termos d'este artigo, a totalidade da receita ordinaria do estado, no exercicio de 1899-1900, é avaliada em 49.631:014\$435 réis

§ 2.º A receita dos caminhos de ferro do estado, a datar de 1 de julho de 1899, é fixada na quantia mensal de 62:500\$000 réis.

§ 3.º Todas as quantias que, n'este anno economico, mensalmente tiverem sido ou forem arrecadadas como receita geral do thesouro além da que é fixada no paragrapho antecedente, será posta á disposição do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, deixando de ser inscripta nas contas geraes do thesouro, como receita propria e exclusiva d'elle, para com essas quantias se prover ás despesas dos referidos caminhos de ferro do estado, desde 1 de julho de 1899

§ 4.º As despesas de que tratam os creditos especiaes abertos por decretos de 23 de novembro de 1899 pertencem ao exercicio de 1898-1899.

Art. 2.º Todas as despesas dos caminhos de ferro do estado, ordinarias e extraordinarias, a datar de 1 de julho de 1899, deixarão de ser inscriptas nas tabellas de despesa do ministerio das obras publicas, commercio e industria, porque são de competencia da administração dos caminhos de ferro do estado. E n'esta conformidade são eliminadas da tabella de despesa do referido ministerio no exercicio de 1899-1900.

§ 1.º Na despesa ordinaria:

Capitulo 5.º, artigo 12.º:		
Secção 1.ª	254:320\$280	
Secção 2.ª	294:999\$350	
		549:319\$630
Capitulo 5.º, artigo 13.º:		
Secção 1.ª	196:476\$000	
Secção 2.ª	197:100\$000	
		393:576\$000
Somma		942:895\$630

ficando a auctorisação d'este capitulo reduzida a 98.830\$200 réis e a totalidade da despesa ordinaria do ministerio das obras publicas no actual exercicio reduzida a 4 694:551\$412 réis.

§ 2.º Na tabella da despesa extraordinaria do referido ministerio é eliminada a auctorisação contida no capitulo 3.º da respectiva tabella, na importancia de 110:000\$000 réis, ficando reduzida a totalidade da despesa extraordinaria pelo dito ministerio a 1.132:000\$000 réis.

§ 3.º Nos termos d'este artigo e dos paragraphos anteriores a totalidade das despesas do estado fixadas na lei de 26 de julho de 1899 no exercicio de 1899-1900 é reduzida a 50.051:527\$128 réis para as ordinarias e a 2.313:979\$574 réis para as extraordinarias.

Art. 3.º Pelo augmento do producto dos impostos de transitio em caminhos de ferro e no do sello, nos termos da base 3.ª n.º 3.º e 4.º da citada lei de 14 de julho de 1899, depois de devidamente apurado e em cada semestre, serão abertos creditos especiaes no ministerio da fazenda a favor do ministerio das obras publicas, commercio e industria, para terem a applicação determinada na mesma lei.

Art. 4.º Pela direcção geral da contabilidade publica serão dadas todas as providencias para completa execução do que n'este decreto e no de 7 de setembro de 1899 é determinado.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, aos 31 de janeiro de 1900.—REI.—*Mamel Affonso de Espregueira — Elvino José de Sousa e Brito*

## Ministerio da Marinha e Ultramar

### Direcção Geral do Ultramar

#### 3.ª Repartição — 1.ª Secção

Tendo sido escolhidos os delegados á junta administrativa do caminho de ferro de Benguella, cuja eleição pertencia aos representantes do commercio e da industria da metropole, do commercio e da agricultura da provincia de Angola e dos bancos nacionaes: hei por bem, na conformidade do decreto de 9 de novembro do anno findo, confirmar a escolha dos ditos delegados, nos termos da relação que faz parte do decreto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 8 de fevereiro de 1900. — REI. — *Antonio Eduardo Villaça*

#### Relação dos delegados á junta administrativa do caminho de ferro de Benguella, a que se refere o decreto d'esta data

Delegados do commercio da metropole:

Antonio de Sousa Carneiro Lara, effectivo.  
Eduardo Ferreira Pinto Basto, substituto.  
Domingos Luiz Coelho da Silva, idem.  
Dr. Leopoldo José de Oliveira Mourão, effectivo.  
Ezequiel Augusto Ribeiro Vieira de Castro, substituto.

Delegados da industria da metropole:

Henrique Pereira Taveira, effectivo.  
Alfredo de Brito, substituto.  
Dr. Jacintho da Silva Pereira de Magalhães, effectivo.  
José da Silva Ferreira Bahia, substituto.

Delegados do commercio e da agricultura da provincia de Angola:

Francisco Maria Pacellar, effectivo.  
Antonio Gomes de Paula, idem.  
João Marques Diogo, substituto.  
Miguel Paulo Ferreira Neves, idem.

Delegado dos bancos nacionaes:

Conselheiro Eduardo Pinto da Silva e Cunha, effectivo.  
Antonio José Gomes Netto, substituto.

Paço, em 8 de fevereiro de 1900. — *Antonio Eduardo Villaça*

## SERVIÇO DE COMBOIOS

Em consequencia da suppressão das medidas sanitarias, ficou restabelecido todo o serviço de comboios no Porto e suas proximidades, tanto no que respeita ás linhas da Companhia real como ás do Minho e Douro, Pova, etc. No logar competente vão os avisos.

O horario do *sud express* tem soffrido successivas alterações, sempre atinentes a encurtar o tempo do seu trajecto e a tornal-o mais commodo.

A chegada a Paris subordinava-se, porém, sempre ás horas da manhã, de maneira a dar tempo para o passageiro alcançar os comboios do Norte de França para Londres, para Bruxellas, para a Allemanha.

E' todavia certo que poucos, pouquissimos, são os passageiros que se aproveitam d'estas ligações e não ficam ou, pelo menos, se deteem em Paris.

Demais, vem breve a exposição, e o grande ponto d'attracção é a capital da França. E quem tiver que seguir directamente aos paizes do norte, tem tambem os comboios da noite que póde utilizar, sem por isso haver necessidade de sacrificar os passageiros que vão só para Paris.

E era verdadeiro sacrificio inutil obrigar-os a passar duas noites, em transito podendo passar só uma; privar os que vão de Lisboa, de fazer de dia o percurso do nosso paiz, em Hespanha a bella travessia dos Pyreneos, em França a de Hendaya a Tours, tão pittoresca e attrahente, dando-lhes em paga o poderem apreciar o escalvado percurso de Salamanca a Medina, e d'esta a Alsasua em que só teem de interessante a passagem das gargantas do Pancorbo, as fachadas envidraçadas de Valladolid, e a cathedral de Burgos, a distancia.

Por estas razões applaudimos a ideia que ha de fazer que o *sud express* passe a partir de manhã de Lisboa para chegar a Paris na noite seguinte.

Ganharão com isso os passageiros... e o empresario do restaurante que servirá dois almoços e dois jantares em lugar de metade d'isso, como hoje.

Este excesso de despesa porem não é apreciavel porque só viaja n'esse comboio publico que só olha á commodidade que lhe offerecem. E esta é incontestavelmente maior.

Além d'isso a companhia dos *wagons lits* reduziria a metade a sua sobretaxa, o que mais compensaria aquelle augmento de despesa.

Tambem com a partida matinal padecerá a sumptuosidade das despedidas, menos facil de serem numerosamente concorridas de manhã do que no fim do dia — mas tenham paciencia; nem tudo se póde conseguir.

A ideia é incontestavelmente boa.

Outro comboio, e este completamente novo, é o que se tenta crear, rapido e com carruagens de luxo, entre Lisboa e Sevilha, nos mezes de março e abril, tres vezes por semana, partindo de Lisboa pelas 4 da tarde e chegando a Sevilha pelas 9 da manhã, o que representará 17 horas de percurso que hoje se faz em 21 horas e meia, partindo de Lisboa ás 10<sup>h</sup>30 da noite e chegando a Sevilha ás 8 da noite seguinte.

Para mais facilidade, a conseguir-se esta bem pensada combinação, os preços não serão augmentados de sobretaxa, supportando as companhias, de sua conta, a parte que respeita á companhia dos *wagons-lits*, e pagando o passageiro só o preço da 1.<sup>a</sup> classe, apesar de occupar lugar de luxo.

E' n'aquelles mezes que a viagem á Andaluzia se torna mais interessante, havendo as festas da semana santa, a celebre feira, e em geral o bello clima primaveral d'aquella deliciosa provincia hespanhola, que se presta a agradabilissimos passeios.

Desde muito que pensamos, e algures o propuzemos já, que seriam muito aproveitados uns bilhetes circulatorios de Lisboa a Huelva, Sevilha, Cadiz, Malaga, Granada, Cordova e regresso, podendo, mesmo, ampliar-se a Bobabilla e Gibraltar por meio dos *coupons* addicionaes de viagens circulatorias, em vigor em Hespanha.

A isso se oppunham, em tempo, as rivalidades entre as companhias de M. Z. A. e Andaluzes.

Se esse caso já não se dá hoje, como cremos, ou se, no interesse commum, ha meio de o vencer, seria uma boa combinação a realizar, e um complemento excellento ao novo comboio Expresso-Andaluzia.

## A HULHA

A producção total das bacias carboníferas do mundo é calculada em 466 milhões de toneladas annuaes.

As estatisticas de 1892 dão para consumo médio por habitante 850 kig. em França, 4.550 na Grã-Bretanha e 3.000 nos Estados Unidos, sendo menor em qualquer dos outros paizes.

A França que é tambem productora de carvão consome todavia mais do que extrahe.

Em 1893 gastou 36 milhões e meio e só recolheu 26 milhões e meio.

Em 1888 o preço médio da tonelada de carvão em França era de 12,74 francos a tonelada, na Grã Bretanha 10,56, na Belgica 10,06, na Allemanha 5,63, na Austria-Hungria 6,60, em Hespanha 12,75. A estatistica dá para o pouco que se extrahi em Portugal 24,6 a tonelada.

Estas cifras explicam só por si o desenvolvimento industrial de que são compativeis os paizes respectivos.

Activou-se mais a lavra das minas e o preço da producção desceu a 8,07 nos Estados Unidos, 6,35 na Inglaterra, 5,82 na Allemanha, 8,0 na Russia, 10,31 em França e 8,43 na Belgica.

Actualmente em Londres custa 50 fr. a tonelada por causa da guerra da Africa do Sul.

Mas não são só as consequencias da guerra que contribuem para a alta que se accentua no preço do carvão. O augmento dos salarios, a diminuição das horas do trabalho que as classes operarias teem conseguido com as suas repetidas *grèves*, a diminuição do valor do dinheiro, tudo concorre para isto. Accresce que as necessidades vão subindo mesmo nos paizes menos industriaes, por causa das fabricas, dos navios e das vias ferreas.

A Inglaterra é o grande paiz da hulha. São tributarios das minas inglezas todos os estados, mesmo os que teem muito cavão, como acontece á Allemanha, que lhe compra 5 milhões por anno, e á França e Belgica. A Inglaterra, pela barateza dos transportes maritimos e pela economia da administração das suas ricas minas, consegue bater os carvões nacionaes, na epocha normal.

A sua producção calcula-se em 200 milhões de toneladas.

Mas os recursos vão se esgotando e por isso se pensa n'outras minas, nomeadamente na China.

A exploração é tão intensa que houve já quem se preocupasse pela perturbação que a lavra das minas poderia fazer deslocando o centro da gravidade do orbe terraqueo.

Os Estados Unidos, entre as suas riquezas mineraes, tem a da hulha. Em 1895 forneceram as suas minas 172 milhões de toneladas. Essa producção vae augmentando e tudo leva a crêr que dentro em pouco a America do Norte não será só a fornecedora de trigo á velha Europa, mas tambem a fornecedora da hulha.

As estatisticas de 1898 dão para a producção dos principaes paizes carboniferos o seguinte:

Grã Bretanha.....	202.024 milhões de toneladas
Estados Unidos.....	196.500 » » »
Allemanha.....	99.280 » » »
França.....	32.439 » » »
Austria.....	11.200 « » »
Belgica.....	20.075 » » »
A Austria em 1897 produziu 23.700.	

## MACHINA COM SARILHO

Representa a nossa figura uma caldeira vertical portatil com a sua fornalha, montada sobre um carro em que assentam tambem: uma machina vertical chamada de pilão e um sarilho que esta machina move.

O leito do carro é formado por uma caixa que serve de deposito da agua.

E' uma combinação muito feliz deapparelhos, propria para elevar materiaes de construcção nas obras de architectura e outras, para serviço de ascensores em minas e pe-

rilho em circumstancias de servir melhor para a elevação sem ser necessaria uma roldana para a modificação do sentido do movimento.

No sarilho ha um freio de attricto que se move por meio d'um pedal e que permite uma paragem subita, e a machina é munida d'um sector para inversão de marcha e um regulador.

Póde applicar-se a machina a qualquer mechanismo differente do sarilho, quando se queira.

E' claro que todas estas partes, a caldeira, a machina e o sarilho, nas installações fixas, dispensam o carro *tender*, que dá a esta feliz combinação as propriedades d'uma locomovel.

A caldeira é dotada com todos os apparelhos necessarios, desde o manometro e o tubo de nivel ás valvulas de segurança e alimentador. E' multitubular com dois jogos de tubos obliquos, um para a circulação da agua, outros para a passagem dos productos da combustão. A agua adquire assim um movimento circulatorio muito conveniente tendo grande a superficie de aquecimento e entrando facilmente em pressão.

Esta caldeira é muito propria para bombas e machinas ferramentas diversas.

Limpa-se com facilidade.

## UMA EXCURSÃO INCIDENTE

V

A capital do Alemtejo, Beja, é, como em geral as povoações d'aquella provincia, uma cidade atrazada e falta de attractivos.

E' um mal de que enfermam as nossas provincias — carencia de commodidades e de curiosidades que chamem visitantes.

E' preciso ser-se muito viajante, querer muito conhecer terras, para perder dias a visitar cidades que não teem que ver, perder noites a dormir (?) em camas mal confortaveis, dentro de quartos pobremente guardados e miseravelmente servidos, a alimentar-se de comidas mal feitas.

E' o que succede a quem vae a Beja.

Hoteis uma desgraça!

Restaurantes onde se tome qualquer refeição ou um simples café ainda menos; distracções, nem uma; apenas o jardim publico que é vasto e podia ser bonito se não fosse uma atrocidade floricola ter alli tantas plantas cobertas de poeira, mortas de sede, estragadas!

Vestigios romanos ha alguns, uns restos do aqueducto, a porta do Sul; grandes edificios, áparte o novo mercado, não os vemos; animação, vida, são coisas desconhecidas.

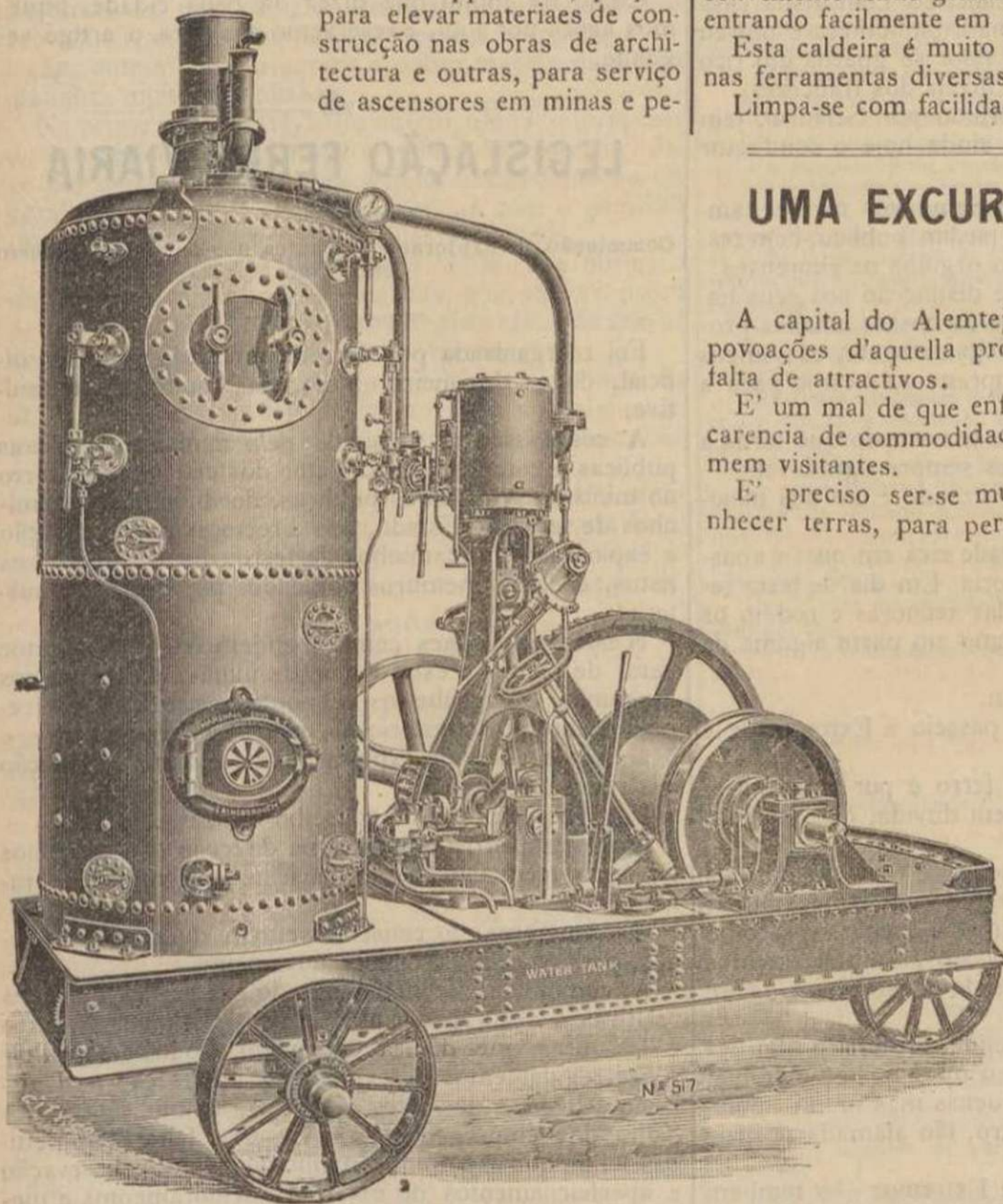
A densidade de população em todo o districto é de 13 habitantes por kilometro quadrado e d'esses mesmo 12 estão não se sabe onde e o unico que sahe á rua vae logo para a loja do vizinho inquirir quem serão os dois visitantes que chegaram hontem e se alojaram no hotel? Impressionam-se

dreiras, para carga e descargas de navios, para manobras em depositos de cereaes e de carvão, etc.

Ao carro applicam-se varaes quando se queira transportar.

A disposição da figura é a accommodada á tracção. Póde todavia transformar-se facilmente ficando o sa-

conhecidas. A densidade de população em todo o districto é de 13 habitantes por kilometro quadrado e d'esses mesmo 12 estão não se sabe onde e o unico que sahe á rua vae logo para a loja do vizinho inquirir quem serão os dois visitantes que chegaram hontem e se alojaram no hotel? Impressionam-se



Machina com sarilho — John Sumner da Comp.<sup>a</sup> Mauchester

com o facto, os bejenses, e teem discussão para dias.

N'estas condições o viajante o melhor que tem a fazer é consagrar á velha cidade apenas algumas horas, e aproveitar o comboio das 10 horas da manhã para ir ver outra cidade da mesma provincia que vale bem mais do que a sua capital.

Refiro-me a Evora.

A' uma hora e meia podemos estar na *Liberalitas Julia* dos romanos, e não perderemos o tempo consagrando-lhe toda a tarde.

Para isso ha que prevenir no hotel, porque, segundo os velhos usos portuguezes, o jantar é ás 4 horas, o que nos corta o tempo do passeio cedo demais.

Evora tem que ver o templo de Diana, edificio romano em ruínas ainda bellas e das quaes se disfructa um lindo panorama sobre as planicies em redor.

As egrejas são notaveis, especializando a Sé, edificio gothico de uma construcção elegante, encerrando algumas preciosidades; S. Francisco com a sua casa d'ossos humanos. Notabilissima a bibliotheca e museu onde entre outras coisas de valor se guarda um rico esmalte de Limoges que faz a inveja dos francezes.

O aqueducto romano, construido por Sertorio, tem 4 kilometros de extensão e é ainda hoje o conductor da agua á veneravel cidade.

A historica torre de Geraldo Sempavor merece tambem uma visita, como o bello jardim publico, bem tratado e bem disposto que tanto orgulha os eborenses.

Depois Evora tem um *tic* de distincção nos seus habitantes que a salientam entre as nossas cidades provincianas. As damas vestem elegantemente, os homens calçam luva para ir para o emprego ou mesmo para a loja.

Esta finura no trajar reflecte-se no trato que torna a permanencia entre os eborenses sempre agradável.

O seu theatro Garcia de Rezende é um dos maiores do paiz.

De mais, Evora é uma cidade rica em que a abastança se ostenta, com certa gloria. Em dia de festa reluzem os brilhantes no collo das senhoras e rodam os trens pelas velhas calçadas como em parte alguma da provincia.

Ha um hotel que não é mau.

De Evora aconselha-se um passeio a Extremoz e é de bom aviso.

O percurso em caminho de ferro é por entre pittorescas paisagens; a villa é, sem duvida, das mais interessantes que temos.

E porque chamar-lhe villa, se ella é uma cidadezinha mais propria a exercer esse cargo do que tantas outras?

Ruas largas, praças vastissimas e successivas como não ha n'outra parte, edificios vastos, estabelecimentos numerosos de todos os generos de concorrência e bem fornecidos.

No alto o castello que defende a fronteira que fica proxima, e d'onde se disfructa o mais bello panorama.

Em volta d'elle são as pequenas mas muito numerosas fabricas de louça de barro, tão afamada no paiz e fóra d'elle.

Os preciosos marmores de Extremoz são tambem muito afamados, rivalisando em belleza com os estrangeiros.

O hotel Gradil serve menos mal e tem a vantagem de fornecer carros para qualquer passeio a Villa Viçosa, a Borba, a Elvas etc.

E' muito interessante este. Faz-se, em trem, em 3 horas e meia e custa 37000 reis.

A estrada é quasi toda bem conservada e cortando vastos campos cultivados.

Atravessa-se Borba e Villa Boim, descançando-se em cada um d'estes pontos uma meia hora que não ha em que empregar, porque as villas nada teem de interessante.

Quem quizer ir a Villa Viçosa tem que contar com mais duas horas de percurso, porque ha que deixar o caminho direito e tomar para a direita, atravessando a tapada real em direcção áquelle ponto. Ahi não ha que ver mais que a tapada e o palacio.

A entrada em Elvas deixa-nos logo bem impressionados. Campos largos precedem essa entrada, cobertos das afamadas oliveiras e toda a casta d'arvores de fructo. Estradas bem tratadas, ensombradas pelo arvoredor, cortam esses campos conduzindo nos ao sitio do Senhor da Piedade, na falda da montanha occupada pela cidade fortificada. Um lindo aqueducto de tres ordens d'arcos serpenteia-nos á esquerda como cauda de um enorme papagaio branco que alveja lá em cima, por sobre as muralhas—o caserio da cidade.

Como ha muito que dizer da bella cidade, fiquemos agora por aqui, e reservemo-nos para o artigo seguinte.

## LEGISLAÇÃO FERRO-VIARIA

Commissão de exploração technica dos caminhos de ferro em França

Foi reorganizada por decreto publicado no jornal official, de 21 de janeiro ultimo, esta commissão consultiva.

A commissão é presidida pelo ministro das obras publicas e composta do director dos caminhos de ferro no ministerio das obras publicas, do director dos caminhos de ferro do Estado, dos directores da fiscalisação e exploração dos caminhos de ferro, que são membros natos, e de 22 membros nomeados por decreto ministerial.

N'estes 22 vogaes comprehendem-se: um inspector geral de pontes e estradas ou de minas, 4 engenheiros de minas, 4 engenheiros de pontes e estradas, um representante do ministerio da guerra, 2 jurisconsultos, e 3 antigos agentes da exploração, via e obras, e tracção das rédes francezas.

Um dos membros do conselho faz de secretario.

Os engenheiros adjuntos na direcção dos caminhos de ferro teem entrada no conselho sem voto deliberativo.

Os membros do conselho servem durante dois annos, podendo ser nomeados novamente.

A commissão é incumbida do exame das questões relativas á segurança e serviço dos caminhos de ferro e das obras que d'elles dependem. Póde-se consultar sobre regulamentos de exploração, applicação da legislação relativa a desastres operarios, delimitação do trabalho dos empregados ferro viarios e faltas commettidas pelos que exploram caminhos de ferro, conservação e aperfeiçoamentos do material, melhoramentos e modificações no serviço e movimento dos comboios, invenções, policia das estações, regulamentos das passagens de nivel, condições do estabelecimento e funcionamento dos caminhos de ferro estrangeiros.

O vice-presidente póde constituir sub-commissões em que entrem tambem os engenheiros da fiscalisação ou outros.

O vice presidente e o director dos caminhos de ferro são membros de todas as sub-commissões.

## No norte de França

A companhia do *Norte de França* acaba de pôr em circulação um comboio a que dão a suggestiva denominação de *comboio-relampago*, cuja velocidade é superior á de todos os expressos da Europa.

E' o comboio de *Paris Calais* destinado aos passageiros de Paris para Londres.

A locomotora percorre 125 km. por hora e faz em menos de 3 horas o trajecto entre as duas cidades, não tendo paragem em 295 kilometros!

## Manobras de wagons

A *adivinha* que publicámos no numero passado deu-nos 26 cartas de resposta, algumas espirituosas que pena temos de, pelo caracter d'esta folha, não podermos reproduzir, outras que não apresentam completa a solução, outras que obrigavam o pobre machinista a uma manobra muito complicada.

No primeiro caso está, entre outros, o sr. J. que, apesar do seu appellido, não *achou* a explicação, contentando-se em deixar o wagon para a linha descendente na via geral, em A, o que produziria choque com o comboio que viesse de E; assim é que ellas succedem.

Entre os segundos figura o sr. J. M. que obriga o machinista a manobras demasiadas, que, dado o preço actual do carvão, custariam muito mais caras do que as necessarias para se resolver o problema.

Um dos mais intelligentes empregados superiores de uma das nossas rêdes enviou-nos sob a assignatura *anonymo* uma demonstração graphica que, todavia, não é tambem a resolução mais economica.

Verdadeiramente o primeiro que nos mandou explicação satisfactoria não foi um collega da industria ferroviaria, mas sim um da imprensa, o sr. Abilio Perdigão Pimentel, director do *«Elvense»* que nos enviou a seguinte.

### Resolução

Chamemos (1) ao wagon que está na linha BC e (2) ao que está na linha CD.

1.º A locomotiva, largando o comboio áquem da agulha B, entra na linha BC e leva o wagon (1) a entrar na linha CX e deixa-o ahi, recuando depois para áquem da agulha B.

2.º Segue a linha direita até álem da agulha D; recua depois, entrando na linha DC, engata o wagon (2) e recua com elle até engatar este no wagon (1); depois avança com os dois wagons até álem da agulha D.

3.º Recua pela linha EA até que o wagon (1) fique resguardado no espaço livre entre o D e B, e deixa-o ahi; avança com o wagon (2) até passar a agulha D, recua com elle pela linha DC e deixando-o no espaço CX, avança novamente até passar a agulha D.

4.º Recua então para engatar ao wagon (1); avança com elle, passa álem da agulha D e recua, levando o para a linha DC onde o deixa.

4.º Avança para E, recua no sentido EA até áquem da agulha B; avança por BC; engata ao wagon (2), recua para CB, e deixa n'essa linha o referido wagon; depois do que recua ainda, só, e vae engatar ao comboio ascendente.

6.º O comboio avança todo por BD, passa a agulha D, recua entrando a cauda na linha DC, engata ao wagon (1), seguindo ao seu destino.

Á ultima hora um outro sympathico engenheiro das nossas linhas pede-nos que digamos qual o minimo per-

curso que a machina pôde fazer n'esta manobra, suppondo que a via geral entre as agulhas B e D é de 200 metros e os desvios B C e C D de 50 metros.

Depende da posição do limite entre B C e D C e ahi deixamos a pergunta para quem quizer dar a resposta.

Outro assignante remette-nos novo problema, tambem sobre manobras, que publicaremos opportunamente. Não pôde ser a seguir porque temos medo que nos chamem jornal de charadas.

## PARTE FINANCEIRA

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 février 1900.

Bien que la fermeté ait dominé toute cette dernière semaine le courant d'affaires ne présente toujours pas l'activité désirée, car la question du Transvaal paralyse encore la spéculation qui n'ose trop s'avancer, se sentant toujours sous le coup d'une nouvelle plus ou moins fâcheuse, qui jetterait le trouble sur le marché de Londres et par conséquent sur le nôtre.

La note dominante reste donc la réserve et l'on ne s'explique que trop cette prudente attitude lorsqu'on voit l'énormité des difficultés que les Anglais rencontrent au Transvaal et les retards qui s'accumulent pour empêcher la fin de la guerre.

La spéculation proprement dite végète, mais par contre une exception est à faire pour les sociétés métallurgiques et pour les actions des mines de cuivre qui trouvent un motif spécial de hausse dans la perspective de nombreuses commandes pour le matériel de guerre, pour la marine et pour l'installation des cables télégraphiques.

Nos Rentes sont calmes.

Tout le groupe des obligations de la *Ville de Paris* fait bonne contenance.

Les *Fonds Etrangers* n'ont pas grande animation, sauf l'*Extérieure* que nous inscrivons à 68,70 frs, qui fournit un aliment à la spéculation. Les propositions de conversion des dettes amortissables et coloniales ont été bien accueillies; quant au sort de l'*extérieure* estampillée on croit que ce fond continuera à être payé en or; c'est la volonté formelle de M. Villaverde, il est probable qu'il saura la faire prévaloir.

L'*Italien* s'inscrit à 93,50 frs. sans changement, ainsi que le *Hongrois* 4 1/2 à 100 frs.

Les *Fonds Portugais* restent fermes; l'obligation des *Tabacs* vaut 497 frs.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie du 9.º exercice (du 1.º avril 1899 au 31 mars 1900).

	Kil.	Réis
Total des ventes du 1.º avril au 31 janvier 1900.....	1.904.948	7.568:458\$034
Période correspondante du précédent exercice.....	1.802.444	7.132:981\$448
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	102.504	435:476\$586

Depuis le 7 courant un à compte de 5 1/2 % sur le dividende de l'exercice 1899-1900 à raison de 2\$250 réis est mis en payement sur les actions qui conservent le cours de 677 frs.

Les valeurs *Ottomanes* paraissent sortir de leur torpeur.

Les obligations *Argentines* gagnent du terrain: tout indique maintenant que le pays traverse une période de pleine prospérité qui lui permettra de consolider définitivement sa situation financière.

Les *Rentes Brésiliennes* subissent des fluctuations diverses.

Rien à signaler de particulier à propos des chemins de fer Français.

Le budget des travaux publics étant voté, la question du rachat est laissée de côté. Elle sera réveillée lorsque viendra en discussion la proposition directe de reprise des réseaux par l'Etat.

Le *Lyon* termine à 1.820 frs., le *Nord* à 2.180 frs., l'*Est* à 1.030 frs., l'*Orléans* à 1.745 frs., le *Midi* vers 1.320 frs. et l'*Ouest* à 1.100 frs.

En chemins étrangers, les Espagnols tiennent toujours la tête. Cependant des tiraillements se sont manifestés entre la Compagnie et les porteurs d'obligations *Nord de l'Espagne* au sujet de l'arrangement à intervenir: espérons que l'on s'arrangera tout de même, car dans les circonstances actuelles et avec les recettes

qu'encaisse la Compagnie, ni les obligataires ni les actionnaires ne touchent ce qu'ils pourraient toucher.

L'Andalous vaut 265 frs., Nord de l'Espagne 200 frs., Saragosse 265 frs. et le Cacérés 40 frs.

L'obligation des Chemins Portugais 3 % privilégiée n'éprouve pas de changement à 297 frs.

Les Wagons-lits finissent à 780 frs.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des Wagons-Lits du 8 mai 1899 a décidé de porter le capital social à 50 millions de francs par la création de 30.000 actions nouvelles de 500 fr. chacune.

Le Conseil d'administration a mis 14.000 de ces titres le 20 mai 1899; les 16.000 autres titres sont devenus la propriété de la Compagnie Internationale des Grands Hôtels, en représentation de ses intérêts dans la liquidation de la Compagnie Foncière des Grands Hôtels.

La Compagnie Internationale des Grands Hôtels met ces 16 000 actions en vente et la Compagnie des Wagons-Lits a obtenu que les dites actions fussent offertes par préférence à ses propres actionnaires au prix de 760 frs., jouissance courante (ex-coupon 37 détaché en janvier).

Dans les valeurs industrielles, nous inscrivons le groupe métallurgique en hausse.

L'épargne se porte avec empressement sur le Creusot, les Aciéries de la Marine, les Chatillon Commentry, Saint-Etienne, etc.

Les mines de plomb donnent lieu à un bon courant d'affaires; Escombrera se traite à 1.315 frs. Le Laurium à 600 frs; Aguilas vers 530 frs. et Pennaroya à 2.985 frs.

Les Charbonnages suivent également le mouvement d'activité.

Les Omnibus conservent à peu de chose près leurs cours de 1.700 frs.

Les valeurs de Transports maritimes n'offrent en fait d'écarts qu'une légère reprise de la Transatlantique à 36 frs.; les Messageries Maritimes se sont maintenues à 558 frs. et les Chargeurs Réunis à 1.190 frs.

Tenue très satisfaisante de toutes les actions d'Etablissements de Crédit.

La Banque de Paris progresse à 1.110 frs. sur le bruit que le dividende du dernier exercice serait fixé à 55 frs. en augmentation de 5 frs. sur le précédent.

Le Lyonnais, pour lequel on prévoit aussi une augmentation de dividende, s'avance à 1.040 frs.

La Banque de l'Algérie revient à 1.060 frs. à la suite de l'adoption par le conseil des ministres du projet de M. Caillaux relatif au renouvellement du privilège.

Le ministre de France a obtenu de la Banque d'importantes concessions au profit du Trésor et du public.

Les mines de cuivre sont favorisées; le Tharsis se négocie à 252 frs.; le Cape-Copper vers 132 frs. D'après les renseignements qui semblent fournis par la société, la production des mines Ookiep, Spektakel et Tilt-Cove pour l'exercice en cours ne diffère que peu de celle de l'exercice dernier. Pour la période écoulée de l'exercice (c'est-à-dire d'avril 1899 à janvier 1900) Ookiep accuse une moyenne de 1.900 tonnes contre 2.000 pour la période correspondante de l'exercice 1898-1899 (Spektakel 67 contre 77, Tilt Cove 4470 contre 4581).

Le Rio cloture en reprise à 1.235 frs.

Le marché Aurifère reste stationnaire.

L. C.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de fevereiro 1900.

Estamos na epocha em que o movimento bolsista se accentua mais, pela capitalisação dos juros e dividendos que vão sendo recebidos dos diversos bancos e companhias, e apesar d'isso a elevação das cotações não tem sido, quasi, apreciavel, á parte os títulos do Banco Ultramarino e as obrigações dos tabacos.

E' que a economia de ha muito que se resente do estado de incerteza das coisas, e se em symptomas quizesse vêr algo do futuro, esses não são animadores porque o circulo de dificuldades cada dia se aperta mais.

Por parte do nosso thesouro não são prenuncio de atmospheria limpida os processos que se empregam para arrancar dinheiro aos contribuintes, nem se pôde já admittir que se leve o excesso ao ponto de estrangular algumas das fontes de receita á força de apertar a malha da rede contributiva.

Do estrangeiro as noticias que nos chegam não são mais animadoras para que confiemos no futuro, mesmo o mais proximo.

Por um lado a guerra d'Africa cada vez mais promette continuar a ser sorvedouro de vidas e de quantiosas sommas, que por maior abastança que seja a do paiz que as despende, sempre, á força de serem enormes e continuas, chegarão a desfalar o seu thesouro.

Por outro lado a crise do carvão põe em sérios embaraços todas

as grandes e pequenas industrias, e como esse elemento de actividade não pôde ser dispensado, caro custa aos que o consomem o conseguil-o agora, o que vae encaminhando os cambios para a subida, mórmente nos paizes como o nosso que não tem na sua exportação compensação bastante para este augmento de sahida de ouro.

Tem-nos valido no entanto a venda de boa porção de cambias que nos tem vindo do centro e norte do Brazil, animados pela elevação da taxa Rio-Londres que já rasteja pelos 8 d.

A confirmarem-se as animadoras esperanças que nos dá a leitura dos jornaes de alem do Atlantico, a subida accentuar-se-ha ainda mais alguns pontos, graças á alta do preço do café e á diminuição do papel moeda que o governo está reduzindo em grandes proporções.

\*

Aproveitando estes bafejos de melhora, a nossa Junta do credito publico tem ido annunciando semanalmente a compra, por concurso, de ouro, notando-se que os blocos, que a principio eram de 7.000 libras, já são do triplo d'esta quantia, visto a appproximação do pagamento do coupon grande, em 1 d'abril.

No ultimo concurso a Junta obteve libras a 6.540 réis, tendo-lhe sido offerecidas a este e outros cambios pouco mais elevados tres vezes o que pedia. Para sabado está annunciado novo concurso.

\*

O relatorio do Banco de Portugal confirmou a esperança dos accionistas.

A conta de ganhos e perdas apresenta um lucro de réis 2.125:884\$300 ou mais 34:578\$610 réis do que em 1898.

D'este lucro de.....	2.125:884\$300
abatendo os encargos.....	515:693\$276
os honorarios á direcção.....	32:203\$820
o dividendo já distribuido...	405:000\$000
Restam.....	1.172:987\$204

a que se propõe a seguinte distribuição:

5 por cento para o fundo de reserva permanente	78:899\$360
15 por cento para o fundo de reserva variavel...	236:693\$080
para completar um dividendo de 7 por cento...	540:000\$000
Restam.....	317:389\$764

pertencendo ao governo.....	158:694\$852
e ficando disponivel.....	158:694\$882

D'esta importancia propõe-se que se applicuem:

para completar um dividendo de 8 por cento..	135:000\$000
para o fundo de pensões e soccorros aos empregados do banco.....	3:000\$000
ficando em saldo para 1900.....	20:694\$882

\*

O Imparcial de Madrid publicou o seguinte telegramma que alguns jornaes de Lisboa se apressaram em transcrever, mesmo em hespanhol para lhe não tirar o sabor.

Berlin, 30 (9 mañana).— (Recibido el 31 á las 4,10 mañana).— **La cuestión de Delagoa.**— Un despacho recibido de Londres dice que se ha dictado la sentencia arbitral sobre la cuestión pendiente entre Portugal é Inglaterra acerca del ferrocarril de la bahia de Delagoa.

La sentencia concede á Inglaterra una indemnización tan cuantiosa, que Portugal tendrá que cederle el ferrocarril y el puerto de L. urenzo Marques.— *Steinberg.*

As bolsas conservaram-se impassiveis por perceberem o manejo que já é tão velho que faz sorrir da ingenuidade.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	36 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	36 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	Desconto no Banco de Portugal.	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0
" cheque....	36 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	No mercado ....	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0
Paris 90 d/v.....	775	776	Agio Buenos Ayres .....	226
" cheque.....	781	783	Cambio Brazil...	7 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
Berlim 90 d/v.....	314	315	Premio da libra..	2\$000
" cheque ....	319	320	e	
Francfort 90 d/v...	314 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	315 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
" cheque ..	319 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	320 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
Madrid cheque ...	1.010	1.020		2\$050

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

		FEVEREIRO													
BOLSAS		1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscrições de assent.		32,95	-	32,87	32,90	32,90	32,90	33,30	33,35	-	33,90	33,90	33,92	33,96	-
" coupon		32,65	-	32,65	32,65	32,65	33,15	-	33,80	-	33,85	33,90	33,95	33,90	-
Obrig. 4 0/0 1888 .....		17.400	-	17.400	-	17.450	17.450	17.450	-	17.500	-	17.500	17.500	-	-
" 4 0/0 1890 assent. ....		-	-	-	-	-	-	43.000	-	-	-	-	43.100	-	-
" 4 0/0 1890 coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	43.500	-	-	-	-	43.200	-
" 4 1/2 0/0 assent. ....		-	-	-	49.200	-	-	49.500	-	49.500	-	-	49.700	49.700	-
" 4 1/2 0/0 coup. int. ...		-	-	48.800	49.000	-	49.000	49.500	-	49.600	49.600	-	49.800	-	-
" 4 1/2 0/0 externo. ....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.500	-	-
" Tabacos coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal .....		134.000	-	134.200	134.500	134.500	134.500	-	135.000	135.000	135.000	135.000	136.000	136.000	-
" " Commercial .....		-	-	-	-	-	-	-	-	119.000	123.500	-	-	-	-
" " N. Ultramarino ..		113.500	-	113.100	112.900	112.000	-	111.000	110.500	111.500	112.000	112.000	112.000	112.500	-
" " Lisboa & Açores ..		121.000	-	121.000	-	116.500	-	116.500	-	-	-	116.000	116.000	116.000	-
" Tabacos coupon ...		113.200	-	-	-	110.500	112.900	-	110.400	-	110.200	110.000	110.000	-	-
" Comp.ª Real. ....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 .....		-	-	93.300	93.000	93.000	-	93.000	-	93.300	93.500	-	93.200	-	-
" " 5 0/0 .....		-	-	90.700	90.500	90.500	-	90.500	-	90.300	-	90.400	90.400	90.500	-
" C.ª Real 3 0/0 1.º grau		77.300	-	77.200	-	77.200	77.000	-	77.000	-	-	77.100	-	77.200	-
" " 3 0/0 2.º grau		22.750	-	-	-	-	-	22.800	22.750	-	-	22.500	22.650	22.750	-
" C.ª Nacional .....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa .....		-	-	-	-	74.100	74.500	74.500	75.000	74.700	74.500	-	74.500	74.500	-
Paris: 3 0/0 portuguez .....		23,11	23	23,10	23,25	23,15	23,02	23,25	23,05	23	22,85	22,90	22,85	-	-
Acções Comp.ª Real. ....		66	66	66	66	-	-	-	-	66	66	65	65	-	-
" Madrid Caceres. ....		36	35,50	37	36,75	37,75	-	-	37	36,50	36	37	37	-	-
" Norte de Hespanha. ....		204	204	202	202,50	203	-	204	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza ....		265	265	266	266,50	268	263	263	264	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....		257	258	257,50	-	260	259	260	263	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau		299	298	298	298	298	298	298	298	297	298	298	-	-	-
" " 2.º grau		87,50	88	87	-	-	-	86,50	-	86,50	86,50	86,50	87	-	-
" C.ª Beira Alta .....		-	-	79,25	80	79,25	80	80	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres .....		98,25	98	98,50	-	-	99	-	100	99,50	102	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..		281	280	282,50	283	284,50	285,50	288,50	288	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez .....		23,25	22,87	22,87	22,87	23	23	22,87	22,75	22,75	22,75	22,62	22,68	-	-
Obrig. Atravez Africa .....		57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...		-	56,88	57	-	60	58,50	-	-	-	-	57,50	58	-	-
Bruxellas: Atravez Africa ....		54	54	54	54	54	54	54	54	54	58	58	58	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

[illegible]

## O Monte Branco

Iniciaram-se os trabalhos para uma linha ferrea que atravessa em tunnel esta montanha entre *Fayet e Chamounix*.

A linha é de tracção electrica com conductor lateral e viaturas automotoras.

A corrente electrica será produzida pela força da corrente do *Arve* fornecida em duas fontes electricas, uma em *Pelissier* e outra junto da ponte de *Santa Maria* com a força de 2000 cavallos cada uma.

A entrada do tunnel será pouco alem da aldeia de *Tacconnay* a 1100<sup>m</sup> de altitude.

O tunnel mede 5 kim. e chega á agulha de *Gouter* com 3830 m. de attitude. A galeria continua sob o *Gouter* e acaba em *Rochedos vermelhos* com a cota de 4850, onde já está o observatorio *Jaunssen*.

Julga-se que a construcção estará prompta em 1901.

Ha ideia de construir em diversos pontos da linha, onde ella deixa o tunnel para seguir ao ar livre, alguns mirantes para que os viajantes possam observar os panoramas d'aquellas pittorescas regiões.

No cimo do *Gouter* haverá uma grande hospedaria.

Do ponto mais alto da linha ao cimo do Monte Branco vão ainda 230<sup>m</sup> de differença de cotas, mas os viajantes podem subir lá com certa commodidade, caminhando sobre a neve endurecida, agarrando-se a um cabo movido mechanicamente.

O trajecto total será de 10 kim.

Estão calculadas as despesas em 21 milhões de francos.

Lá se vae a poesia das ascensões dos Alpes, começando a realisar-se o sonho de *Numa Roumestan*.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Le journal des Voyageurs et expéditeurs**—Foi-nos pedida a troca por este nosso collega francez, destinado á protecção do commercio, da industria e dos viajantes nas suas relações com as companhias de caminhos de ferro e de transportes.

E' uma folha inimiga das direcções, dos accionistas, de todos que teem parte preponderante n'esta grande industria; a missão é, afinal, facil, porque facil é encontrar erros em serviços tão vastos, tão importantes e tão variados.

Todavia estes jornaes, sendo feitos sem partido, imparciaes, observando sem acrimonia ás direcções as suas faltas, podem prestar-lhes ainda serviço, aperfeiçoando-lhes o trabalho, e ao publico, educando-o no sentido de evitar os erros do pessoal.

**A construcção moderna**—O nosso collega sr. *Nunes Collares*; tendo passado a outra empresa a *Revista d'Obras Publicas*, por elle fundada, creou agora um novo órgão quinzenal dedicado aos progressos da construcção e collaborado pelos primeiros architectos do paiz.

O 1.<sup>o</sup> n.<sup>o</sup> que sahiu em 1 d'este mez traz os alçados e plantas da casa do Ex.<sup>ma</sup> *D. Luiz de Castro*, construcção elegante do sr. *Ventura Terra*, e varios artigos de interesse.

**Almanach Bijou da Typographia Castro**—Temos na carteira este lindo livrinho que é puro specimen dos trabalhos perfeitissimos d'aquella typographia. Agradecemos.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### França

Começou em dezembro a exploração do tremvia de *Louvre-Vincennes* por carruagens com 50 logares, movidas por acumuladores electricos.

A linha mede 8,258 kim.

A tracção anteriormente era feita por cavallos.

\*

A companhia do *Nord Sud Electrique Parisien* pediu a concessão d'uma linha subterranea que ligaria a estação do *Nord* com a de *Montparnasse* e a linha de *Sceaux*, passando sob as ruas *Lafayette*, de *la Paix*, de *Castiglione*, por debaixo do *Sena* e das avenidas *Saint Germain* e *Raspail*, e rua de *Rennes*.

Teria 6 kilometros e meio, sendo o orçamento de 32 milhões de francos.

O projecto foi estudado pelo engenheiro *Equer*.

### Italia

Foi pedida a concessão da contrucção d'um tremvia electrico entre *Napoles* e *Benevento*.

A companhia dos tremvias de *Napoles* pediu tambem permissão para transformar a tracção animal em tracção electrica.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Estação do Rocio**—Está sendo toda pintada esta estação, tendo sido adoptada uma cor cinzenta clara para as paredes, que dá ao vestibulo um aspecto muito alegre.

A sala de espera, a ultima que restava e que tão inutil era, está sendo adaptada para o deposito de volumes á consignação, novo serviço de que já aqui nos occupámos.

Nas paredes da gare e tambem no vestibulo vão sendo collocados ou pintados grandes annuncios illustrados de muita belleza artistica e que produzem bom effeito. Falaremos do seu conjunto, quando estiverem promptos.

**Guimarães a Fafe**.—Por despacho de 9 do corrente foi prorogado o prazo para a construcção d'este prolongamento da linha de *Guimarães*, attendendo-se ás razões apresentadas por esta companhia.

**Louvor merecido**.—O sr. presidente da camara municipal d'Evora communicou ao sr. conselheiro *Pedro Lopes* um voto de agradecimento á direcção das linhas do Sul e Sueste e mais pessoal que concorreu para o estabelecimento do comboio que parte d'Evora ás 7 horas e 35 minutos, serviço este que é de grande utilidade para aquella cidade.

**Mossamedes**.—Por telegramma datado de 1 do corrente sabe-se que já deram começo os estudos para a construcção d'este caminho de ferro, que a companhia de *Mossamedes* vae construir com a brevidade possivel, afim de se poderem aproveitar os grandes jazigos mineiros das regiões em *Cipungo* e d'outros pontos da sua concessão.

**Loanda a Ambaca**.—O sr. ministro da marinha está-se occupando activamente de conseguir que esta companhia reduza as suas tarifas para o transporte do café, attendendo aos pedidos que lhe teem sido feitos pelos commerciantes d'este genero.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

A companhia *Sur de España* pediu a abertura para o serviço publico, das linhas ferreas do *Alquife* que já se explorava desde dezembro para transporte de minerio de ferro.

Estão concluídos os estudos d'uma linha ferrea de *Zaragoza* á bacia carbonifera de *Utrillas*.

Foi transferida para a *Sociedad Tranvias de Granada y de Murcia* a concessão do tremvia de *Murcia* a *Alcantarilla y Espinardo*.

Para a mesma companhia passou também a concessão de tremvia de *Granada* entre a fabrica de assucar de *Santa Juliana* á estação da via ferrea, com os seus ramaes.

Estão assentes 3 kilometros e meio de via na linha de *Linares* a *Almeria*, entre *Gergal* e a estação do mesmo nome.

## França

A rede do Estado tem-se dado bem com as locomotoras. Acaba de fazer uma nova encomenda de 10 locomotoras de tipo *Atlantic* com rodas motoras de 2,10 de diametro com tenders para 16 toneladas de agua, munidas de freios *Westinghouse*.

Devem ser fornecidas pela fabrica *Baldwin* até este verão.

Foi declarada a utilidade publica para as expropriações e para o estabelecimento do caminho de ferro de *Dorat* a *Magnac-Laval*, concedido á companhia de *Paris Orléans*.

Segundo o relatório de M. Sibille, apresentado á comissão do orçamento da camara franceza, o estado das linhas ferreas francezas em 1 de janeiro de 1900 era o seguinte: caminhos de ferro de interesse geral em exploração 37.739 km., em construção e a construir 5.345, total..... 43 084

Caminhos de ferro industriaes e diversos	227 — 43 —	270
Caminhos de ferro de interesse geral...	4408 — 1842 —	6250
Tremvias para passageiros e mercadorias .....	2354 — 1846 —	4200
Tremvias.....	1106 — 294 —	1400
Total.. .....	45 834	55.204

## Belgica

Acaba de ser distribuido o relatório sobre as operações dos caminhos de ferro no exercicio de 1898. Vem um tanto tarde.

Como consequencia da aquisição de diversas linhas concedidas — *Grand Central Belge*, *Liégeois Limbourgeois* etc., a rede explorada pelo Estado attinge 4013 km. sendo 187 destinados exclusivamente a mercadorias.

O capital empregado na rede é de 1 789.483.343,44 e o juro produzido 4,10 %. No exercicio precedente o juro foi de 4,17.

Transportaram-se em 1898 101.957.734 passageiros, ou mais 10.597.891 do que em 1897, que deram 59.976.629,84 fr.

A venda de bilhetes de plataforma das estações deu 208.134,08 fr.

85 % das viagens realizadas aproveitaram tarifas de favor, ou preços reduzidos, por isso a receita média por passageiro desceu de 1,37 a 0,59.

As mercadorias deram 119.531.057,23 ou mais 9.763.592,60 do que em 1897.

O conjuncto das receitas foi de 183.950.658,48 que tem o excesso de 13 537.790,63 sobre o exercicio antecedente.

A receita kilometrica bruta foi então de 49.396,56; como as despesas de exploração foram 29.410,75 por kilometro, a receita kilometrica liquida ficou em 19 985,81.

O pessoal dos caminhos de ferro é de 58.157 funcionarios e operarios.

Houve 95 choques e descarrilamentos, isto é, um accidente em 535.521 comboios-kilometros.

A média nos ultimos 10 annos é de 118 accidentes em 395.546 comboios-kilometros.

O estado belga tinha de pagar pelo resgate da remissão das concessões de caminhos de ferro que constituem a rede *Grand Central Belge*, um capital nominal de 185.964.197,5 francos em obrigações da divida publica de 3 % com juro desde 1 de janeiro de 1897, sendo este pagamento feito no praso de 4 mezes a contar da data da publicação da lei.

Como o pagamento não pôde effectuar-se dentro do praso, applica-se a alinea do contracto que manda pagar juros de móra, e por isso o governo belga apresentou ao parlamento um projecto de lei concedendo um credito supplementar de 131.351,05 fr. para estes juros.

## Russia

Estão completos os trabalhos do ultimo troço do caminho de ferro *Transbaikaliano* que mede 361 verstes.

Fica assim ligado á Russia da Europa, por uma linha directa, o territorio do *Amur*.

## Suissa

O governo federal, auctorizado a comprar as linhas suissas, resolveu terminar as aquisições em 1909 com a compra da linha do *Gothardo*.

O preço é calculado sobre a base de 25 vezes o producto liquido nos ultimos dez annos. Havendo contestações, poderá proceder-se a expropriação.

## Italia e Suissa

Estão adeantados os trabalhos preparatorios para a construção da linha *Samaden-Tirano*. A bitola será de 1<sup>m</sup>,00 que permite a ligação com a linha de *Rätsche Bahn* em construção que pôde servir para o trafego internacional entre a Italia e os cantões orientaes da Suissa.

## 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 liras por km. durante 70 annos.

## Turquia

Foi assignado em 23 de dezembro ultimo o convenio entre a *Sublime Porta* e a companhia do caminho de ferro ottomano d'*Anatolia* para a construção do caminho de ferro de *Koniah* a *Bagdad* e *Bassorah*.

A linha terá 1<sup>m</sup>,44 de bitola e deve estar prompta no fim de 8 annos.

A construção é feita por um grupo financeiro em que concorrem os allemães com 40 %, os francezes com 40 %, os belgas, austriacos e suissos com 20 %.

## Estados Unidos

Como já não bastam ás necessidades correntes 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 km., 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 comboiss 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.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Relatório do Conselho de Administração

Apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1899

(Conclusão)

Ahi fica a proposta, que tão grande celeuma levantou! De ha muito a teriamos publicado, se não entendessemos que era n'este documento que ella tinha cabimento.

A consciencia diz nos que a proposta é honrada e vantajosa para o paiz, cumprindo nos declarar:

1.º que as pessoas indicadas pela imprensa não são as que fizeram a proposta á Companhia;

2.º que a concessão de terrenos e o prolongamento da linha nada beneficiam o Estado Livre do Congo, pois que, como vereis

do mappa annexo, baixando o traçado da linha para sueste, cada vez se afasta mais da fronteira d'aquelle Estado, sangrando-lhe, pelo contrario, o movimento commercial.

E ahí tendes, senhores accionistas, ao que se reduz a concessão da Lunda inteira! Reduz-se a um arrendamento de terrenos ao longo do prolongamento, e do que é essa concessão, perdida no meio da vastidão d'aquelle territorio, dão perfeita ideia os quatro quadrados descriptos no mappa!

O que se pede nem sequer é coisa que já se nos não tenha feito, porque de Loanda a Ambaca foram dados á Companhia 500 metros alternados, para cada lado do eixo da linha e de Ambaca a Malange 1.000 metros!

É mais importante agora a concessão? D'accordo; mas nunca a

aproveitar a um vizinho confinante, a objecção só póde versar sobre o valor do terreno.

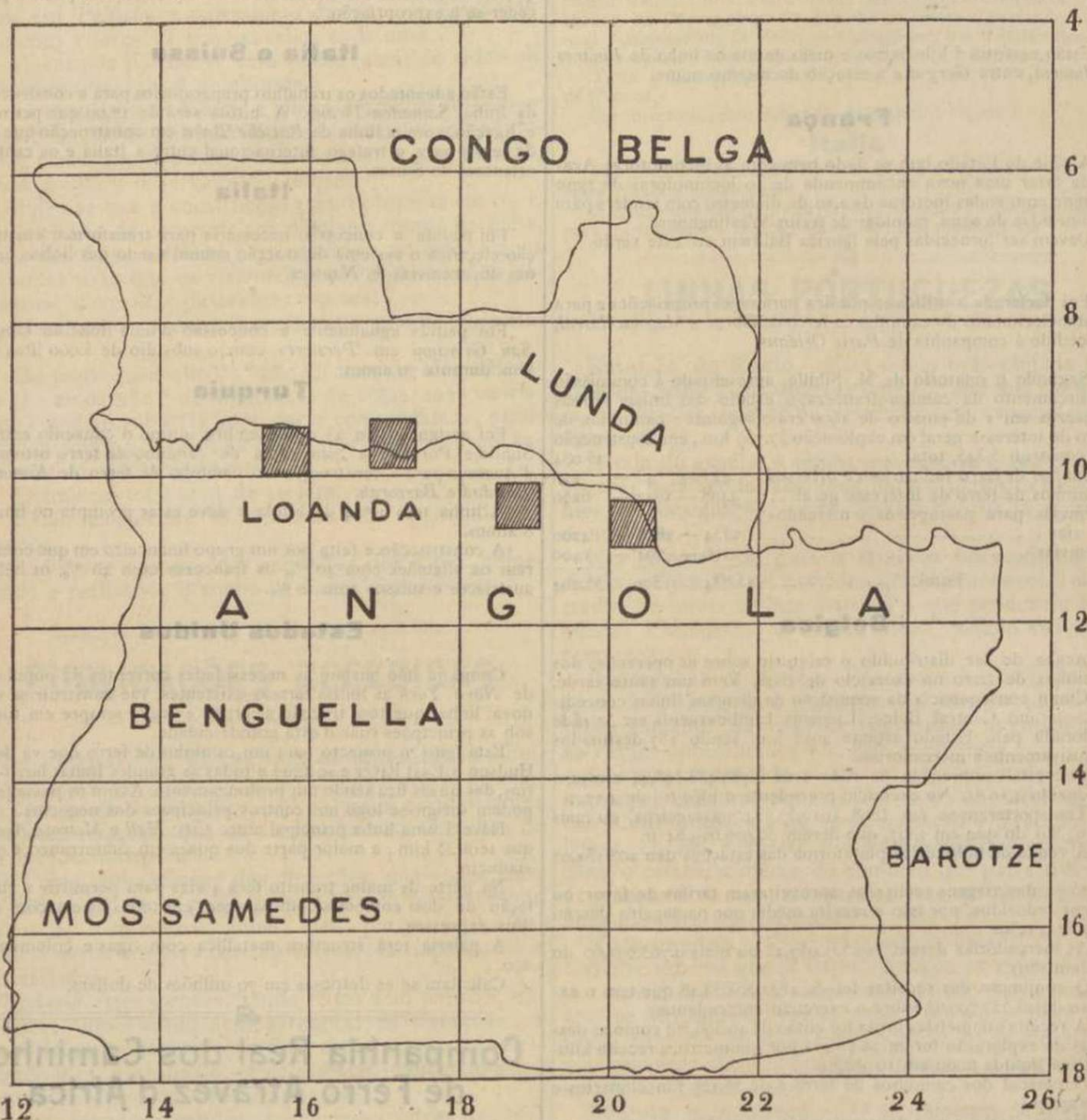
É grande o valor? É uma razão para que o arroteiem, e já que o não póde fazer o Estado, que o ponha a render alguem.

É nullo o valor? Arrende-se e produzirá pelo menos a importancia da renda.

E será possível explorar o terreno sem que o caminho de ferro lhe vá buscar as colheitas? Pois não faz o caminho de ferro parte da proposta? E este não dará valor aos terrenos que o Estado possui e dos quaes o que se deseja arrendar é uma parte minima?

Mas, admittindo que haja perigos na proposta, não póde o governo tomar precauções que os conjurem?

Ahi tendes, repetimos, a proposta feita por esta Companhia



Companhia offereceu maiores vantagens, além de não ter garantias de juro e exploração a partir de Ambaca.

Evitar as contingencias d'uma liquidação com a Companhia ou com quem a represente, recebendo o thesouro a importancia que desembolsou; prolongar o caminho de ferro que trará, como resultado, diminuir progressivamente o encargo das garantias até Ambaca; augmentar o rendimento collectavel da provincia e fomentar simultaneamente a importação e a exportação em Loanda, favorecendo, por um lado, a industria nacional e trazendo por outro ao paiz ouro para os seus pagamentos, porque ouro, e de lei, se devem considerar os productos da nossa Africa; dar ao porto de Loanda, por meio de melhoramentos, a importancia de que é susceptivel e a que tem direito—tudo isso, parece-nos, justifica bem o arrendamento que pedimos.

Se o arrendamento não póde, como se prova pelo mappa,

que continuaria a ser portugueza, a ter o mesmo nome, a poder, graças ao augmento do seu capital, realizar em Africa obras que, juntas á do seu caminho de ferro, provassem ao estrangeiro que Portugal conhece a sua missão como nação colonial.

De qual será a resolução do governo, nada podemos dizer-vos.

Se a demora na solução levar o grupo proponente a desligar-se de nós, diz-nos a consciencia que dos males, que possam advir, nem sombra de responsabilidade caberá á vossa Companhia.

Aos que, provavelmente sem má intenção e só impellidos pela desconfiança doentia que lavra em todo o mundo, aos que, repetimos, só vêem na proposta uma especulação immoral, apenas diremos que se lembrem do valor politico da nossa linha: é tão grande que, se a Companhia se não importasse com os interesses do paiz, não faltaria no estrangeiro quem lh'o encontrasse.

Senhores accionistas:

A linha ferrea de Loanda a Ambaca está terminada. Está concluido o primeiro troço do caminho de ferro, que ha de ligar um dia as duas costas.

Essa ligação que, no nosso primeiro relatorio de 1887, denominavamos de utopia no presente, que viria a ser uma realidade no futuro, está hoje no animo de toda a gente de todos os paizes!

Não é isto orgulho de ter visto de mais longe, é sincero jubilo de vêr abrir um campo enorme á actividade humana!

Aconteça o que acontecer, á Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez d'Africa ficará devendo o paiz, na construcção da linha, o utensilio mais potente do desenvolvimento da provincia de Angola e, se a Companhia desaparecer nem assim passará ao esquecimento, porque ha de ficar na memoria dos que trabalham como o exemplo mais negro da ingratidão d'este povo, que só tem applausos e favores para os que o enganam por meio de réclames grosseiros, e apupos e desdens para os que luctam incessantemente, mas sem alarde.

Terminaremos, senhores, lembrando-vos o reconhecimento que todos devemos ao ex.<sup>mo</sup> sr. Joaquim d'Almeida e Cunha, secretario geral do governo civil de Angola, servindo interinamente de governador geral, que tão leal e espontaneamente pôz em relevo as condições e alcance da nossa linha, como com certeza, no lugar d'este, o teria feito o ex.<sup>mo</sup> governador geral, conselheiro Ramada Curto, que sempre demonstrou a importancia que dava áquelle melhoramento.

Resta, finalmente, senhores, propôr-vos um voto de louvor ao nosso actual representante em Loanda, o ex.<sup>mo</sup> sr. Marquez das Minas. E' s. ex.<sup>a</sup> hoje o mais antigo dos auxiliares da Companhia e quiz o acaso que fosse elle quem inaugurasse a abertura do ultimo troço da linha, sendo a quadra da sua direcção a mais corada de incidentes imprevistos e de difficuldades terriveis. Feliz acaso é esse que, com o nosso louvor, nos permite realçar aqui o seu merecimento e inexcédível zêlo.

Ao nosso digno conselho fiscal agradecemos a sua leal coadjvação, especializando o seu digno presidente, sempre prompto a defender os nossos interesses e a auxiliar os nossos esforços.

Concluimos, senhores, por vos submeter a seguinte

### Proposta

1.<sup>o</sup> Que auctoriseis o presente conselho a conceder um *bonus* sobre a tarifa do café, de accordo com o governo, quando o julgue conveniente.

2.<sup>o</sup> Que auctoriseis o vosso conselho a celebrar quaesquer contractos, tendentes a realisar os fins da proposta feita ao governo, mediante o augmento de capital.

Porto, 31 de outubro de 1899.

Pelo conselho de administração. — Carlos Lopes — Alexandre Peres. — Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

## Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas.

Examinámos o relatorio e balanço precedentes e achamos este em perfeita harmonia com o que consta da escripturação da Companhia.

A conta de construcção foram levados os saldos das contas de Contracto de construcção e Variantes e obras a mais, e, em conformidade com a vossa resolução em assembléa geral de 11 de novembro do anno proximo passado, foram tambem levadas á mesma conta as differenças de cambio apuradas até 30 de junho ultimo.

Congratulando-nos comvosco pela conclusão da linha até Ambaca, muito de desejar é que o governo de Sua Magestade possa annuir á proposta de que vos dá conta o relatorio, a qual, se por um lado regularisa a situação da Companhia, por outros deverá trazer ao estado e ao paiz, como no relatorio se demonstra, vantagens consideraveis.

Acompanhando o vosso conselho de administração nos agradecimentos e voto de louvor que tributa ao ex.<sup>mo</sup> sr. Joaquim de Almeida e Cunha, dignissimo secretario geral do governo de Angola, e ao ex.<sup>mo</sup> sr. Marquez das Minas, representante da Companhia em Loanda, e chamando a vossa attenção para as propostas finais do relatorio, somos de parecer:

- 1.<sup>o</sup> Que o relatorio e balanço sejam approvados;
- 2.<sup>o</sup> Que bem merece o vosso conselho de administração pelo indefesso zêlo com que tem desempenhado o seu mandato, e com que constantemente propugna pela prosperidade da Companhia;
- 3.<sup>o</sup> Que deis ao vosso conselho de administração as auctorisações a que se referem as alludidas propostas finais do relatorio.

Porto e sala das sessões do conselho fiscal da Companhia, em 2 de novembro de 1899.

O conselho fiscal—Presidente—Conde de S. Januario.—Vogaes — Joaquim d'Almeida Peres, Isidoro Marques Rodrigues, José Eduardo Ferreira Pinheiro, Domingos Candido d'Almeida Ribeiro.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Caminhos de ferro do Estado

#### Linhas do Minho e Douro

##### Supressão das medidas sanitarias

Em virtude do disposto no decreto de 6 do corrente, publicado no «Diario do Governo, n.<sup>o</sup> 29, que suspende as medidas sanitarias applicadas ás procedencias do Porto, esta direcção faz publico que, desde hoje, fica res abelecido, n'estas linhas ferreas, todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade. Este aviso annulla todos os anteriores, publicados por esta direcção, com referencia a providencia sanitarias.

Porto, 10 de Fevereiro de 1900.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Reembolsos

Desde 10 de janeiro de 1900 tornou-se extensiva ao serviço combinado com as companhias de: Beira Alta, Nacional, (Santa Comba a Vizeu e Foz Tua a Mirandella), Minho e Douro, Salamanca, Medina, M. C. P. e Oeste de Hespanha, Norte de Hespanha e mais além, a faculdade que já gosavam os expedidores das remessas de serviço interno d'esta companhia, de fazer seguir sobre as mesmas, reembolsos que representam uma parte ou a totalidade do seu valor. Estes reembolsos são cobrados por conta dos expedidores aos consignatarios, quando retiram as remessas. Logo que se effectuar a cobrança, a estação destinataria avisa a estação d'origem da remessa que immediatamente previne o expedidor de que pôde vir receber a quantia que lhe pertence.

Para usar d'esta faculdade, teem os expedidores de indicar, nas suas notas d'expedição e nos modelos especiaes que se acham á disposição do publico, a importancia que desejam seja cobrada do consignatario.

Cada reembolso dá lugar a uma taxa correspondente ao transporte do dinheiro cobrado ao consignatario, taxa que será paga pelo expedidor da remessa no acto da liquidação ou pelo consignatario, quando satisfaz o seu debito ao retirar a mercadoria, sempre que a expedição seja feita de uma para outra estação das linhas portuguezas. Quando porém a expedição fôr de ou para uma estação hespanhola, a taxa do reembolso é sempre a cargo do expedidor da remessa, a qual lhe será descontada ao liquidar-se o reembolso.

Quando o expedidor queira annullar ou reduzir o reembolso, deverá apresentar, na estação de origem da remessa, um pedido por escripto assignado por elle ou por quem o represente, sendo em todo o caso a mesma pessoa que assignou a nota da expedição e o pedido de reembolso.

Nas estações d'esta companhia se fornecirão todos os esclarecimentos sobre este novo ramo de serviço.

Lisboa, 7 de fevereiro de 1900.

#### Horario dos comboios

Desde 15 do corrente, o comboio mixto n.<sup>o</sup> 19 que sae de Alfaias para o Porto ás 3 e 10 da tarde, passa a ter paragem de 1 minuto em Mealhada para serviço de passageiros.

Lisboa, 13 de fevereiro de 1900.

#### Interrupção de serviço

Acha-se interrompida a linha de Mirandella. Não se vende bilhetes de passageiros nem se aceita a despacho bagagens ou recovas com tal destino. Mercadorias de pequena velocidade só se aceita com reserva pelos prazos de transporte. Ficam suspensos os transportes de gado para aquella linha.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1900.

## Suspensão das disposições sanitarias

O *Diario do Governo* n.º 29 de hontem publica o seguinte decreto:

«Direcção geral de saude e beneficencia publica—1.ª repartição.

«Attendendo ás circumstancias sanitarias actuaes do Porto, vistas as informações e pareceres technicos officiaes, que consideram desnecessarios os impedimentos ás procedencias d'aquella cidade, e conformando-me com a proposta e consulta do conselho superior de saude e hygiene publica: hei por bem decretar o seguinte: ficam suspensas as disposições dos decretos de 17 e 23 de agosto e 13 de setembro ultimos, assim como quaesquer outras que actualmente sejam applicadas ás procedencias do Porto, emquanto o estado sanitario da mesma cidade não exigir o restabelecimento das que se julgarem opportunas.»

Ficam portanto sem effeito, no que respeita ao serviço dentro do paiz, todas as restricções constantes dos avisos publicados desde que se declarou a existencia da epidemia no Porto, mantendo-se em vigor sómente aquellas que dizem respeito ao serviço para além das fronteiras.

O apeadeiro General Torres que se acha fechado ao publico pelo aviso B 1.006 de 29 de dezembro de 1899 é reaberto ao serviço, como anteriormente, desde 10 do corrente.

Lisboa, 8 de fevereiro de 1900.

## Horario do ramal de Cascaes

Desde 1 de fevereiro proximo, o comboio tramway que sahe do Caes do Sodré para Cascaes ás 12,30 da manhã, passa a ter a paragem de 1 minuto no apeadeiro do Bom Successo.

Lisboa, 30 de janeiro de 1900.

## ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

## Fornecimento d'aço para ferramentas

No dia 28 de fevereiro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa-Rocio, perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.550 kilogr. d'aço fundido, para ferramentas da via.

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

Lisboa, 25 de janeiro de 1900.

## Fornecimento de ferros diversos

No dia 28 de fevereiro de 1900 pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa-Rocio, perante a comissão executiva de esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros diversos.

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

Lisboa, 25 de janeiro de 1900.

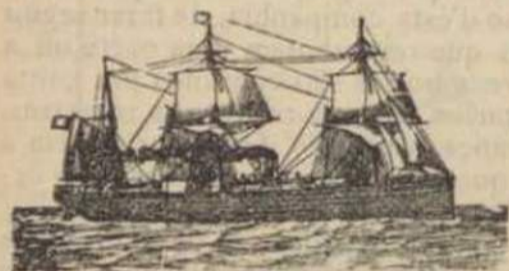
## Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

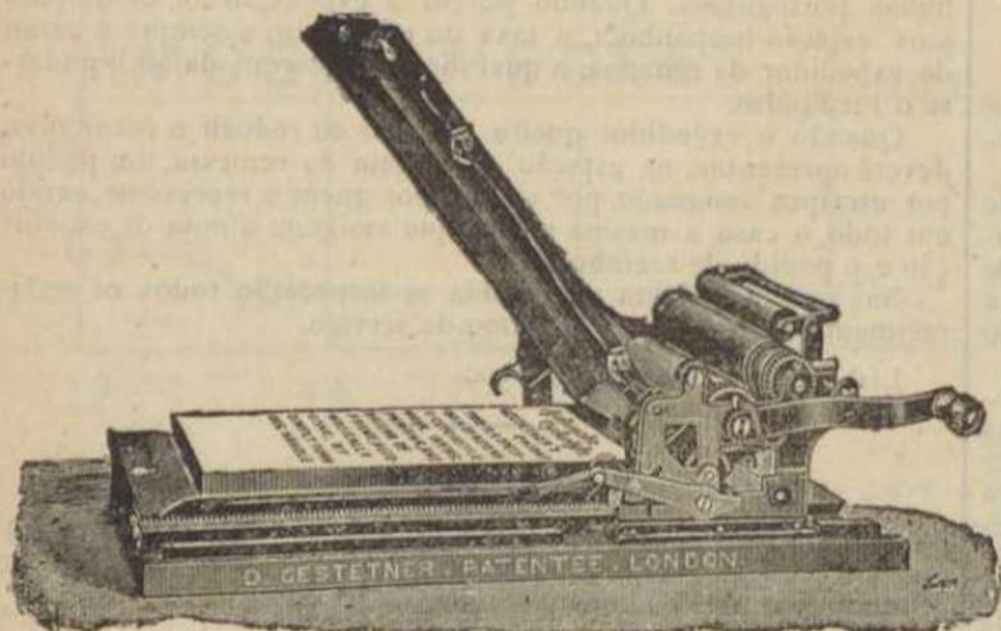
## O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

S AHIRÁ no dia 1 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



## HENRY BACHOFEN &amp; C.ª



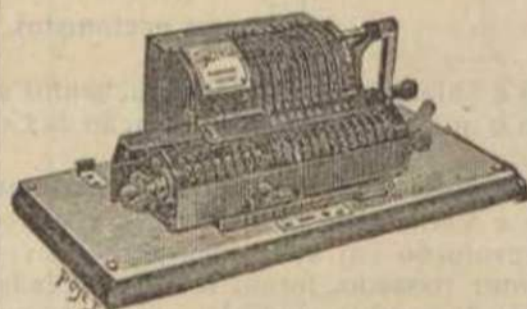
## "CYCLOSTILE,"

A mais perfeita das machinas de copiar

Para preços e informações dirigir-se a

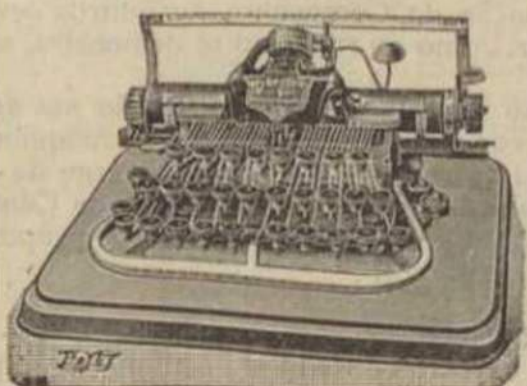
**Henry Bachofen & C.ª**

Rua Nova de S. Domingos, 22, 1.º — Lisboa



## "DACTYLE,"

A mais simples, a mais barata e a mais pratica das machinas de calcular



## "DACTYLE,"

A melhor, a mais pratica e a mais barata das machinas de escrever

## "DACTYLE,"

Perfurador



Para cheques, letras, etc.  
(algarismos furados e coloridos.)

O unico m.ºo facil e efficaz de evitar falsificações

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PORTO** Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diários.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

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

A detailed black and white illustration of a three-masted sailing ship, likely a clipper, shown from a side profile. The ship has three tall masts with complex rigging. It is sailing on a choppy sea. The illustration is located at the bottom of the page, below the text.

A detailed illustration of a three-masted sailing ship, likely a clipper, shown from a side profile. The ship has three tall masts with complex rigging. It is sailing on a choppy sea under a pale sky. The style is that of a 19th-century book illustration.

**Marselha** e Genova, vap. ital. **Colombo**. Sahirá a 18 de Fevereiro.  
Agente, José Antunes dos Santos, Praça dos  
Remolares, 22.



to Alexandro

**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, brizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porp. port. **S. Thomé**. Sahirá a 21 de FEVEREIRO de 1900. Agência de Navegação, R. da Prata, 8, 2.º

COMPANHIA REAL

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

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

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	C. SODRÉ
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8- 5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.
Lisboa	Sacavem	Lisboa	Lisboa
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9- 0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10- 4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Povoá	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-40 t.	1-38 t.	1 50 t.	2-49 t.
3- 5 t.	4 3 t.	4-20 t.	5-29 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.
Lisboa	V. Franca	Lisboa	Lisboa
5 45 t.	7- 4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.
12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	7-17 m.	5- 0 m.	5-59 m.
7 55 m.	9- 2 m.	6- 0 m.	7- 1 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.
a 10-55 m.	e 11 35 m.	9-15 m.	10-12 m.
11-20 m.	12-27 t.	11- 0 m.	11-59 m.
1- 0 t.	2- 7 t.	1- 5 t.	2- 4 t.
2 50 t.	3-57 t.	2 40 t.	3-44 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5- 9 t.
6- 0 t.	7- 8 t.	a 5- 0 t.	5-40 t.
7-45 t.	8-52 n.	6 20 t.	7-21 t.
9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.
10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10- 7 n.
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12- 5 n.

Lisboa	Porto (d)	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
b 7-35 m.	8-39 n.	4-15 m.	a 3 31 t.
a 7-50 m.	l 2 55 t.	4-15 m.	c 5-37 t.
c 8 30 m.	11- 0 n.	b 8-30 m.	11-45 n.
a 11- 5 m.	11- 0 n.	a 10-45 m.	p 5 58 t.
a 4-30 t.	k 11 21 n.	3- 5 t.	5 42 m.
b 6 31 t.	10-29 m.	a 4-30 t.	m 11-33 n.
8-45 n.	7-25 m.	4- 0 m.	4- 0 m.
10 30 n.	7-25 m.	7-25 t.	b 9- 0 m.

Lisboa	Figueira	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6 45 t.
7 35 m.	2-54 t.	3 40 t.	11-45 n.
6-31 t.	5 11 m.	11-15 n.	9- 0 m.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 8-30 n.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	a 3-31 t.
a 11- 0 m.	7 0 m.	6-20 t.	c 5-37 t.
8-45 n.	7 0 m.	6-20 t.	4- 0 m.
10-30 n.	7 0 m.	6-20 t.	5-42 m.

Lisboa	Badajoz	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 3-31 t.
a 11- 0 m.	8-45 n.	7 13 m.	c 5-37 t.
8-45 n.	7 13 m.	6-45 t.	4- 0 m.
10-30 n.	7 13 m.	6-45 t.	5-42 m.

Lisboa	Guarda	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 8-30 m.	12 50 n.	1 50 n.	a 3 31 t.
a 11 0 m.	12 50 n.	1 50 n.	c 5 37 t.
8 45 n.	10-37 m.	4- 0 t.	4 0 m.
10-30 n.	10-37 m.	4- 0 t.	5-42 m.

Lisboa	Santarem	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 6- 0 m.	8-38 m.	9-50 m.	c 12-35 t.
c 11-15 m.	1-41 t.	5- 0 t.	c 7-42 t.

Lisboa	Entronc.	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
c 1-10 t.	5-28 t.	4-20 m.	c 9- 5 m.
c 4-35 t.	8-35 n.	6- 0 t.	c 10-10 n.

Alfarellos	Camp. <sup>a</sup>	Alfarellos	Alfarellos
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3- 3 t.	8-39 n.	8-30 m.	2-11 t.
Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	Lisboa
a 7-50 m.	l 12 23 t.	a 1- 0 t.	p 5-58 t.
a 6-50 t.	g 11-22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.

Coimbra	Figueira	Coimbra	Coimbra
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6- 0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-13 m.
4- 5 t.	5-57 t.	11- 5 m.	12-49 t.
—	—	9-17 n.	11- 0 n.

Aveiro	Porto (d)	Aveiro	Aveiro
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-10 m.	5 48 m.	n 4-10 t.	6 54 t.
—	—	o 10-10 n.	1-26 n.

Ovar	Porto (d)	Ovar	Ovar
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-40 m.	7- 4 m.	11-20 n.	12-42 t.
1-10 t.	2-29 t.	4-45 t.	6- 5 t.
6-40 t.	8- 2 n.	6-20 t.	7- 41 t.

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

SUL E SUESTE

Lisboa	Setubal	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7- 5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6 30 m.
7-45 m.	10- 5 m.	8 15 m.	10- 0 m.
12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1- 5 t.
4-30 t.	6- 5 t.	9- 0 m.	10-55 m.
—	—	2-45 t.	4-45 t.
—	—	—	P. Novo
—	—	4-45 t.	5-10 t.

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

Lisboa	Extremoz	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.
4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.

Lisboa	Barreiro	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7- 5 m.	7-40 m.	5 55 m.	6 30 m.
7-45 m.	8-16 m.	9 25 m.	10- 0 m.
10 30 m.	11 5 m.	10 26 m.	10 55 m.
12 45 t.	1 20 t.	12 30 t.	1 5 t.
2-40 t.	3 15 t.	3 0 t.	3 35 t.
4 30 t.	5 5 t.	4 5 t.	4 45 t.

Lisboa	Evora	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4 30 t.	8 30 n.	7- 0 m.	10-55 m.

Casa Branca	Evora	Casa Branca	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
2-50 t.	3-40 t.	7- 0 t.	7-47 t.

Casa Branca	Faro	Casa Branca	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-40 m.	8- 5 n.	6-30 m.	7-30 n.

Lisboa	Pias	Lisboa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	5- 0 t.	8- 0 m.	4-45 t.

Faro	Algez	Faro	Faro
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-15 m.	10-10 m.	5-40 m.	7-45 m.
4-20 t.	6-15 t.	1-45 t.	3 55 t.
Tunes	Algez	Tunes	Tunes
5-15 m.	5-30 m.	6-30 m.	6-44 m.

BEIRA ALTA

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

Pamp.	V. Formoso	Pamp.	Pamp.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-10 m.	4-30 t.	10- 0 m.	5-55 t.
k 11-28 n.	5-44 m.	h 9 15 n.	2-20 m.

FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA	FIGUEIRA
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9- 32 m.
Mangualde	Guarda	Mangualde	Mangualde
r 10-42 n.	1-35 n.	r 1-25 n.	4-25 m.

MINHO E DOURO

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

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

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

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

Porto	Vianna	Porto	Porto
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
d 4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.

Vianna	Valença	Vianna	Vianna
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7- 0 m.	9- 5 m.	6- 0 t.	8- 5 n.

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

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

Regoa	Barca d'Alva	Regoa	Regoa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9- 0 n.

Porto	Guimaraes	Porto	Porto
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	8-55 m.	4-40 m.	8-15 m.
8- 0 m.	11-06 m.	11-20 m.	2-15 t.
11- 0 m.	3-12 t.	4- 0 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-32 n.	6-50 t.	10-30 n.

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