

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETÉY. — 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

ARQUIVO  
CP  
HISTÓRICO

## 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 província será este serviço feito pelo correio, mas sem cintas, segundo a nova organisação dada pelo correio a este serviço.

Para a província, irá por este sistema (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 imediatamente 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

O CONGRESSO VINICOLA, por O. S.	Paginas
TRAITE PRATIQUE DES PONTS METALLIQUES, por X. C.	49
PARTIE OFFICIAL — Portarias de 28 e 31 de Janeiro do Ministerio das Obras Publicas e 8 de Fevereiro do Ministerio da Marinha.	50
SERVICO DE COMBOIOS.....	50
A HULHA.....	51
MACHINA COM SARILHO (Illustrado).....	52
UMA EXCURSAO INCIDENTE, V.	53
LEGISLAÇÃO FERROVIARIA.....	53
NO NORTE DE FRANÇA.....	54
MANOBRA DE WAGONS.....	55
PARTIE FINANCIERA — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	55 a 57
O MONTE BRANCO.....	58
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	58
TRACÇÃO ELECTRICA — França — Itália.....	58
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação do Rocio — Guimarães a Fafe — Louvor merecido — Mossamedes — Loanda a Ambaca.....	58
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Belgica — Russia — Suissa — Itália — Turquia — Estados Unidos.....	58 e 59
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do conselho de administração e Parecer do conselho fiscal (conclusão).....	59
AVISOS DE SERVICO.....	61
ARREMATAÇÕES.....	62
ANNUNCIOS.....	62
AGENDA DO VIAJANTE.....	63
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	64
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1900.....	64

## O CONGRESSO VINICOLA

**A**CCEITANDO a reducção concedida nas passagens pelas diferentes linhas ferreas, concorreram ao congresso dos vinicultores muitos lavradores da província e muitos tambem acompanharam as sessões celebradas no imponente salão da Sociedade de Geographia, segundo 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 prazo.

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

Foi relator do parecer o distinto e opulento lavrador do concelho de Leiria, o nosso amigo e antigo consíspulo 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 atenção 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 quaisquer concessões que sejam justas e equitativas.»

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

Vejamos quais 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 reducção nas tarifas das linhas do Sul e Sueste que ficariam iguais ás do Minho e Douro, e a uma reducção 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 vasias 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 adue-las 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. emquanto que se exige 25 réis aos vinhos, vinagres e aguardentes, accrescendo que aquellas substancias teem retorno gratuito de taras, o que não succede a estas.

A diferença de tratamento explica-o o parecer por desleixo dos viticultores e diz depois estas razoaveis palavras:

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

«Não queremos vantagens; limitamo-nos a pedir a igualdade de tratamento, certos como estamos que, li-vre 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 phisico e moral, a productos de confecção menos conhecida e menos sa-lutar.»

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 nalgumas linhas francesas pelas quaes se concede o retorno gratuito não só da tara, mas dos proprios productos que concorram a feiras ou a exposições e que ahi 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 assun-pto que se trataram, pelo valor dos seus membros, pelo numero dos que n'ella parteciparam, 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 prin-cipalmente vinicola.

Tudo leva a esperar que os poderes publicos e as companhias ferro viarias se compenetrem d'esta ver-dade e auxiliem os lavradores, que vêm tantos sacri-fícios empenhados depois da praga phylloxerica em termos de se inutilisarem, tendo como compensação a tanto esforço a ruina e a miseria para os operarios agrícolas.

Os mercados externos estão fechados ou vao difficultar-se mais. O mercado interno é contrariado pelas exi-gencias do fisco e pelos abusos dos intermediarios. Que ao menos a barateza dos transportes possa esta-belecer um contacto mais íntimo 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 exel-lente tratado de M. Pascal, sobre pontes metallicas, que tantos serviços tem já prestado aos constructo-res.

Contém esta obra, a mais da primeia edição, os me-thodos praticos de calculo applicaveis ás prescripções do regulamento frances de 29 d'agosto de 1891, tanto em relação a caminhos de ferro como a estradas ordi-narias.

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

De um e d'outro metodo apresenta M. Pascal as demonstrações mais faceis dos diversos problemas que se encontram na pratica; a resistencia das vigas principaes, 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, poupan-do-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 en-genhosamente, pela grapho-estatica.

Descreve tambem M. Pascal os apparelhos Rabut para a medição das flechas e para a determinação dos esforços supportados pelas diferentes peças dos tabo-leiros.

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

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

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

X. C.

## PARTE OFICIAL

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 viacão acelerada na região entre o Mondego e o Tejo, composta do inspecto José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, do engenheiro de 1.<sup>a</sup> classe Bernardo de Aguilar Teixeira Cardoso, do engenheiro de 2.<sup>a</sup> classe António Lourenço da Silveira e do engenheiro de 3.<sup>a</sup> classe Alvaro de Castelões, continue a subsistir até cabal desempenho da missão de que lhe foi con-fiada. 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 technico de obras publicas, datado de 25 do corrente mez, aprovar a referida liquidação e ordenar que á 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 efeitos 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 technico de obras publicas, de 25 do corrente mez, aprovar a referida liquidação e ordenar que á 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 efeitos 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 auctorizando 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.º, 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 especiais 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:

Capítulo 5.º, artigo 12.º:	
Secção 1.ª .....	254:320\$280
Secção 2.ª .....	294:999\$350
	549:319\$630
Capítulo 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 4.649:551\$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 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 transito em caminhos de ferro e no do sello, nos termos da base 3.º 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 das 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 facam executar. Paço, aos 31 de janeiro de 1900. — REI. — *Mamuel Afonso de Espregueira — Elvino José de Sousa e Brito*

### Ministerio da Marinha e Ultramar

#### Direcção Geral do Ultramar

##### 3.º Repartição — 1.ª Secção

Tendo sido escolhidos os delegados á junta administrativa do caminho de ferro de Benguela, cuja eleição pertencia aos representantes do commercio e da industria da metropole, do commercio e da agricultura da província 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 Benguela, a que se refere o decreto d'esta data

###### Delegados do commercio da metropole:

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

###### Delegados da industria da metropole:

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

###### Delegados do commercio e da agricultura da província de Angola:

Francisco Maria Pacellar, efectivo.  
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, efectivo.  
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, Povoa, etc. No logar competente vão os avisos.

O horario do *sud express* tem sofrido 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 Alemanha.

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 pôde 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 atraente, dando-lhes em paga o poderem apreciar o escalvado percurso de Salamanca a Medina, e d'esta a Alasua 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 logar 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 comodidade 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 pôde 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 ocupar logar de luxo.

E' n'aqueles 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 província 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 Bobadilla 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 excelente ao novo comboio Expresso-Andaluzia.

## A HULHA

A producção total das bacias carboniferas do mundo é calculada em 466 milhões de toneladas annuas.

As estatísticas 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 Alemanha 5,63, na Austria-Hungria 6,60, em Hespanha 12,75. A estatistica dá para o pouco que se extraiu em Portugal 24,6 a tonelada.

Estas cifras explicam só por si o desenvolvimento industrial de que são compatíveis 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 Alemanha, 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 industriais, 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 ca vao, como acontece á Alemanha, 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 terraueo.

Os Estados Unidos, entre as suas riquezas mineraes, tem a da hulha. Em 1895 forneceram as suas minas 172 milhões de toneladas. Essa producção vai augmentando e tudo leva a crer 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 estatísticas 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	»
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 de apparelhos, propria para elevar materiaes de construcção nas obras de architectura e outras, para serviço de ascensores em minas e pe-

riho em circumstancias de servir melhor para a elevação sem ser necessaria uma roldana para a modificación 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.

Pôde applicar-se a machina a qualquer mecanismo diferente 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' multitudinaria 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.



Machina com sarilho — John Sumner da Comp.º Mauchester

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. Pôde todavia transformar-se facilmente ficando o sa-

conhecidas. A densidade de população em todo o distrito 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

## UMA EXCURSÃO INCIDENTE

V

A capital do Alemtejo, Beja, é, como em geral as povoações d'aquelle provincia, uma cidade atrasada 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 tem que ver, perder noites a dormir (?) em camas mal confortaveis, dentro de quartos pobramente garnecidos 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 toma 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 florícola ter alli tantas plantas cobertas de poeira, mortas de sêde, estragadas!

Vestigios romanos ha alguns, uns restos do aqueducto, a porta do Sul; grandes edificios, á parte o novo mercado, não os vemos; animação, vida, são coisas des-

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

N'estas condições o viajante o melhor que tem a fazer é consagraro á velha cidade apenas algumas horas, e aproveitar o comboio das 10 horas da manhã para ir ver outra cidade da mesma província 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 ruinas ainda bellas e das quaes se disfruta um lindo panorama sobre as planicies em redor.

As egrejas são notaveis, especialisando 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 franceses.

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 agradavel.

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 província.

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 paizagens; a villa é, sem duvida, das mais interessantes que temos.

E porque chamar-lhe villa, se ella é uma cidadesinha 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 concorrencia e bem fornecidos.

No alto o castello que defende a fronteira que fica proxima, e d'onde se disfruta 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 beleza 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 3.000 reis.

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

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

Quem quiser 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 arvoredo, cortam esses campos conduzindo nos ao sitio do Senhor da Piedade, na falda da montanha ocupada 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, fique mos agora por aqui, e reservemo-nos para o artigo seguinte.

## LEGISLAÇÃO FERRO-VIARIA

Comissão de exploração technica dos caminhos de ferro em França

Foi reorganisada por decreto publicado no jornal oficial, de 21 de janeiro ultimo, esta comissão consultiva.

A comissão 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 rôdes francesas.

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

O vice-presidente pôde constituir sub-comissões 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-comissões.

## 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-relâmpago*, 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 carácter 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 apellido, 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 elas sucedem.

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 rôdes enviou-nos sob a assignatura *anonymo* uma demonstração graphica que, todavia, não é tambem a resolução mais económica.

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 á quem da agulha B, entra na linha BC e leva o wagon (1) a entrar na linha CX e deixa-o ahi, recuando depois para á quem 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 vagons 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 além da agulha D e recua, levando o para a linha DC onde o deixa.

4.º Avança para E, recua no sentido EA até á quem 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.

À 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, supondo 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 oportunamente. 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 jette 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'*Extrême*-*rieure* 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'*Extrême*-*rieure* 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% 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<sup>e</sup> exercice (du 1.<sup>er</sup> avril 1899 au 31 mars 1900).

	Kil.	Réis
Total des ventes du 1. <sup>er</sup> 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% 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 coté. 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 *Cacérès* 40 frs.

L'obligation des *Chemins Portugais* 3% priviligiée 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 360 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 project 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 1.000 tonnes contre 2.000 pour la période correspondante de l'exercice 1898-1899 (*Spektakel* 67 contre 77, *Tilt Cove* 4.470 contre 4.581).

Le *Rio* clôture en reprise à 1.235 frs.

Le marché *Aurifère* reste stationnaire.

L. C.

## BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de fevereiro 1900.

Estamos na época em que o movimento bolsista se accentua mais, pela capitalização dos juros e dividendos que vão sendo recebidos dos diversos bancos e companhias, e apesar disso a elevação das cotações não tem sido, quasi, apreciável, à 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 ver algo do futuro, esses não são animadores porque o círculo de dificuldades cada dia se aperta mais.

Por parte do nosso tesouro não são prenúncio de atmosfera limpida os processos que se empregam para arrancar dinheiro aos contribuintes, nem se pode já admitir que se leve o excesso ao ponto de estrangular algumas das fontes de receita à força de apertar a malha da rede contributiva.

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

Por um lado a guerra d'Africa cada vez mais promete continuar a ser sorvedouro de vidas e de quantiosas sommas, que por maior abastança que seja a do paiz que as despende, sempre, à força de serem enormes e continuas, chegarão a desfalcá-lo o seu tesouro.

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

as grandes e pequenas industrias, e como esse elemento de actividade de não pode ser dispensado, caro custa aos que o consomem o conseguem agora, o que vai encaminhando os cambios para a subida, mórmente nos paizes como o nosso que não tem na sua exportação compensação bastante para este aumento de saída de ouro.

Tem-nos valido no entanto a venda de boa porção de cambiais que nos tem vindo do centro e norte do Brasil, 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 além do Atlântico, a subida accentuar-se-ha ainda mais alguns pontos, graças à alta do preço do café e à diminuição do papel moeda que o governo está reduzindo em grandes proporções.

\*

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

No ultimo concurso a Junta obteve libras a 6.540 réis, tendo-lhe sido oferecidas a este e outros cambios pouco mais elevados tres vezes o que pedia. Para sábado está anunciado 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 à 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 variável...	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 disponível.....	158:694\$882

D'esta importancia propõe-se que se appliquem:

para completar um dividendo de 8 por cento..	135:000\$000
para o fundo de pensões e socorros 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).— (Received el 31 á las 4,10 mañana).— **La cuestión de Delagoa.**— Un despacho recebido de Londres dice que se ha dictado la sentencia arbitral sobre la cuestión pendiente entre Portugal e 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 Lurenzo Marques.— *Steinberg*.

As bolsas conservaram-se impassíveis 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 7/8	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque...	36 5/8	36 1/2	No mercado .....	6 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	775	776	Agio Buenos Ayres .....	226
» cheque.....	781	783	Cambio Brazil...	7 1/8
Berlim 90 d/v.....	314	315	Premio da libra..	2.7000
» cheque .....	319	320	e	2.5050
Francfort 90 d/v...	314 1/2	315 1/2		
» cheque .....	319 1/2	320 1/2		
Madrid cheque .....	1.010	1.020		

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	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	33,90	-
" coupon	32,65	-	32,65	32,65	32,65	33,15	-	33,80	-	33,85	33,90	33,95	33,90	-
Obrig. 4% 1888 .....	17.400	-	17.400	-	17.450	17.450	17.450	-	17.500	-	17.500	17.500	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	43.000	-	-	-	-	43.100	-	-
" 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	43.500	-	-	-	-	43.200	-
" 4 1/2% assent....	-	-	-	49.200	-	-	49.500	-	49.500	-	-	49.700	49.700	-
" 4 1/2% coup. int....	-	-	48.800	49.000	-	49.000	49.500	-	49.600	49.600	-	49.800	-	-
" 4 1/2% 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. Real .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	93.300	93.000	93.000	-	93.000	-	93.300	93.500	-	93.200	-	-
" " 5% .....	-	-	90.700	90.500	90.500	-	90.500	-	90.300	-	90.400	90.400	90.500	-
" C. Real 3% 1.º grau ..	77.800	-	77.200	-	77.200	77.000	-	77.000	-	-	77.100	-	77.200	-
" " 3% 2.º grau .....	22.750	-	-	-	-	-	22.800	22.750	-	-	22.500	22.650	22.750	-
C. Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atravez Africa .....	-	-	-	-	74.100	74.500	74.500	75.000	74.700	74.500	-	74.500	74.500	-
Paris: 3% 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. 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. Real 1.º grau ..	299	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. Beira Alta .....	-	-	79,25	80	79,25	80	80	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres .....	98,25	98	98,50	-	-	99	-	100	99,50	102	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.º 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 hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1900-99			1899-98			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900-99	1899-98	1900-99	1899-98
COMPAG. REAL	de	8	Réis	Réis	de	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida .....	22	28	Jan.	693	67.565.000	97.496	693	72.698.737	104.904	282.997.000	290.794.948
"	29	4	Fev.	"	63.803.000	92.067	"	69.462.941	100.235	346.800.000	360.257.889
Nova rede garantida .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	22	28	Jan.	380	7.565.000	19.907	380	8.159.263	21.471	30.892.000	32.637.052
"	29	4	Fev.	"	7.546.000	19.857	"	8.103.059	21.323	38.438.000	40.740.111
Sul e Sueste .....	8	14	Jan.	475	17.327.520	34.478	475	18.357.230	38.646	32.222.790	33.946.130
"	15	21	"	"	17.030.330	35.853	"	19.248.630	40.523	49.253.120	53.194.760
Minho e Douro .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"	24	31	Dez	253	10.021.114	39.608	253	10.736.731	42.437	348.364.955	318.344.796
Beira Alta .....	1	7	Jan	"	6.213.940	24.561	"	5.918.532	23.393	6.213.940	5.918.532
"	8	14	"	"	6.208.299	24.538	"	5.405.852	21.367	12.422.239	11.324.384
Nacional—Mirandella e Vizeu .....	10	16	Dez	105	1.999.335	19.041	105	1.663.943	15.847	78.985.182	68.750.812
"	17	23	"	"	2.069.641	19.710	"	1.925.243	18.335	81.054.823	70.676.055
"	24	31	"	"	1.909.801	18.188	"	1.589.306	15.136	82.964.624	72.265.361
Guimarães .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto à P. e Famalicão .....	1	15	Nov.	64	4.385.242	68.519	64	5.327.737	83.245	88.287.628	93.193.468
"	15	21	Jan.	3672	Ps.	1.747					

## 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 altitude. A galeria continua sob o *Gouter* e acaba em *Rochedos vermelhos* com a cota de 4850, onde já está o observatorio *Jaunissen*.

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 diferença 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 realizar-se o sonho de Numa Roumestan.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Le journal des Voyageurs et expéditeurs**—Foi-nos pedida a troca por este nosso collega frances, 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 orgão quinzenal dedicado aos progressos da construcção e collaborado pelos primeiros architectos do paiz.

O 1.<sup>o</sup> n.<sup>o</sup> que saiu em 1 d'este mez traz os alçados e plantas da casa do Ex.<sup>mo</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 perfeitos d'aquella typographia. Agradecemos.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### França

Começou em dezembro a exploração do tremvia de *Louvre-Vincennes* por carruagens com 50 logares, movidas por accumuladores 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 estudo 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 cõr 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 efecto. Falaremos do seu conlecto, quando estiverem promptos.

**Guimarães a Fafe**—Por despacho de 9 do corrente foi prorrogado 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 comunicou 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 possível, 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 ocupando activamente de conseguir que esta companhia reduza as suas tarifas para o transporte do café, attendendo aos pedidos que lhe teem sido feitos pelos comerciantes d'este genero.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

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

Estão concluidos 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 tambem 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.

### Francia

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 diâmetro 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 relatorio de M. Sibille, apresentado á comissão do orçamento da camara francesa, o estado das linhas ferreas francesas 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 9 370 55.204

### Belgica

Acaba de ser distribuido o relatorio 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 atinge 4013 km. sendo 187 destinados exclusivamente a mercadorias.

O capital empregado na rede é de 1789.483.343,44 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 conjunto 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 líquida ficou em 19.985,81.

O pessoal dos caminhos de ferro é de 58.157 funcionários e operários.

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 dívida pública de 3 % com juro desde 1 de janeiro de 1897, sendo este pagamento feito no prazo de 4 meses a contar da data da publicação da lei.

Como o pagamento não pôde efectuar-se dentro do prazo, applica-se a alínea do contracto que manda pagar juros de mória, e por isso o governo belga apresentou ao parlamento um projecto de lei concedendo um crédito suplementar 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 líquido 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 1m.00 que permitte a ligação com a linha de *Rätsche Bahn* em construção que pôde servir para o trânsito internacional entre a Italia e os cantões orientaes da Suissa.

### Italia

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

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

### 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 1m.44 de bitola e deve estar prompta no fim de 8 annos.

A construção é feita por um grupo financeiro em que concorrem os alemães com 40 %, os franceses com 40 %, os belgas, austriacos e suíços com 20 %.

### Estados Unidos

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

Está feito o projecto para um caminho de ferro que vá desde *Hudson* a *East River* e se ligue a todas as grandes linhas ferro-via-rias, das quaes fica sendo um prolongamento. Assim os passageiros podem dirigir-se logo aos centros principaes dos negocios.

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

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

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

Calculam-se as despesas em 70 milhões de dollars.

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

### Relatorio 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 teríamos 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 fizem 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'aquele Estado, sangrando-lhe, pelo contrario, o movimento commercial.

E ahi 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'aquele 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!

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

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

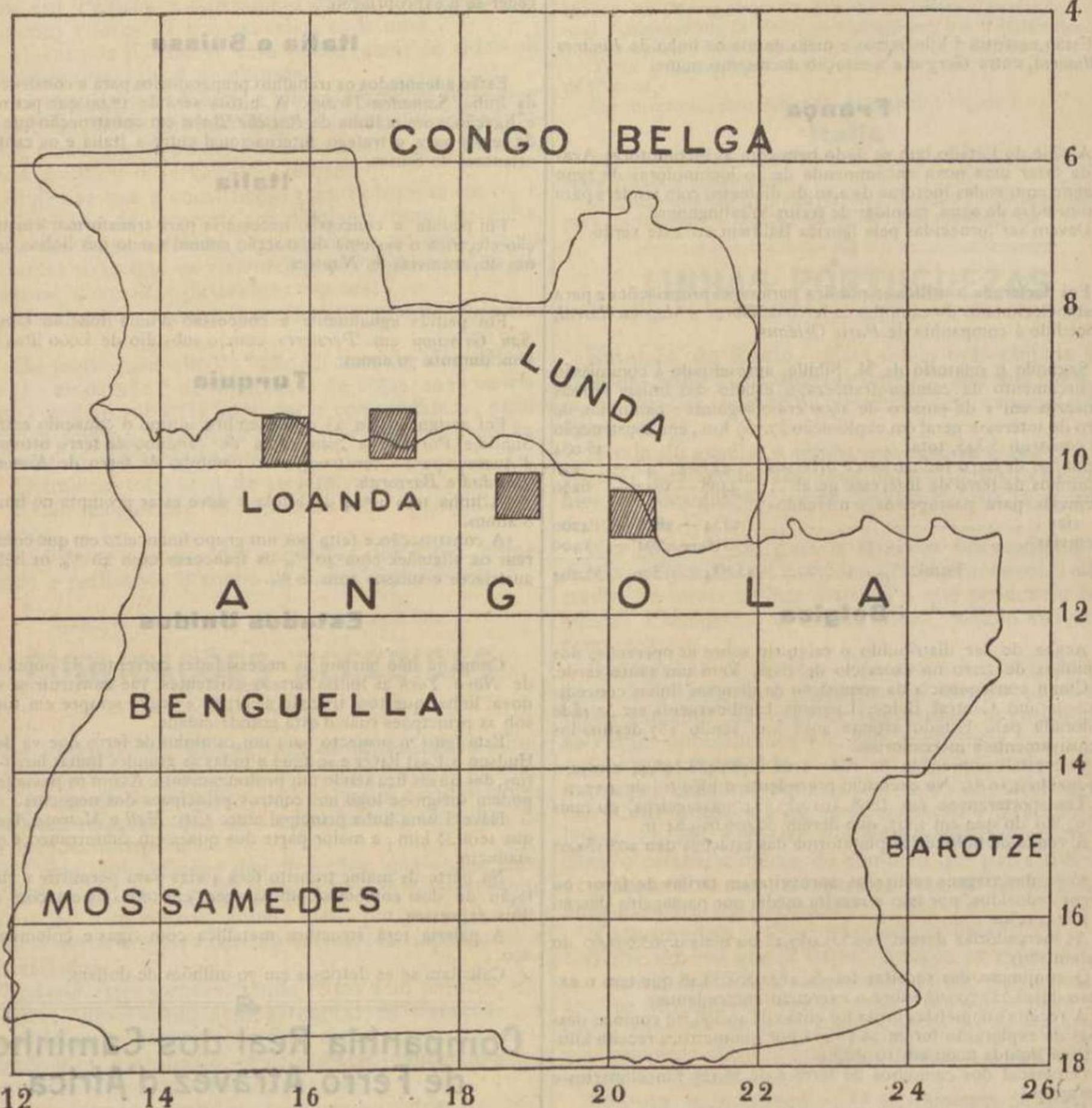
É grande o valor? É uma razão para que o arroteiem, e já que o não pôde fazer o Estado, que o ponha a render alguem.

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

E será possivel 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 possue e dos quaes o que se deseja arrendar é uma parte minima?

Mas, admittindo que haja perigos na proposta, não pôde 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; aumentar 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 África; 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 pôde, 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 África 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 concluído 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 países!

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 província 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 aplausos 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 logar 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>o</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 dificuldades terríveis. Feliz acaso é esse que, com o nosso louvor, nos permite realçar aqui o seu merecimento e inexcedivel zélo.

Ao nosso dígo conselho fiscal agradecemos a sua leal coadjuvação, especialisando o seu dígo 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 acordo com o governo, quando o julgue conveniente.

2.<sup>o</sup> Que auctoriseis o vosso conselho a celebrar quaisquer contratos, tendentes a realizar os fins da proposta feita ao governo, mediante o aumento de capital.

Porto, 31 de outubro de 1890.

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 diferenças de cambio apuradas até 30 de junho ultimo.

Congratulando-nos com vosco pela conclusão da linha até Ambaca, muito de desejar é que o governo de Sua Magestade possa anuir 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 finaes do relatorio, somos de parecer:

1.<sup>o</sup> Que o relatorio e balanço sejam aprovados;

2.<sup>o</sup> Que bem merece o vosso conselho de administração pelo indefeso zélo 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 finaes do relatorio.

Porto e sala das sessões do conselho fiscal da Companhia, em 2 de novembro de 1890.

O conselho fiscal — Presidente — Conde de S. Januário — Vogaes — Joaquim d'Almeida Peres, Isidoro Marques Rodrigues, José Eduardo Ferreira Pinheiro, Domingos Cândido 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 abelegido, 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 sanitaria.

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 facultade 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 imediatamente previne o expedidor de que pôde vir receber a quantia que lhe pertence.

Para usar d'esta facultade, tem 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 logar 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 fornecerão 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 Alfarelos 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 recovagens com tal destino. Mercadorias de pequena velocidade só se aceita eom reserva pelos prazos de transporte. Ficam suspensos os transportes de gado para aquella linha.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1900.

**Suspensão das disposições sanitárias**

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 sanitárias 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 quaequer outras que actualmente sejam applicadas ás procedencias do Porto, enquanto o estado sanitario da mesma cidade não exigir o restabelecimento das que se julgarem oportunas.»

Ficam portanto sem efeito, 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 sae 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.

**ARREMATAÇÕES****Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Fornecimento d'água 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'água fundido, para ferramentas da via.

As condições estão patentes: em Lisboa na Repartição Central dos Armazens (edificio 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.

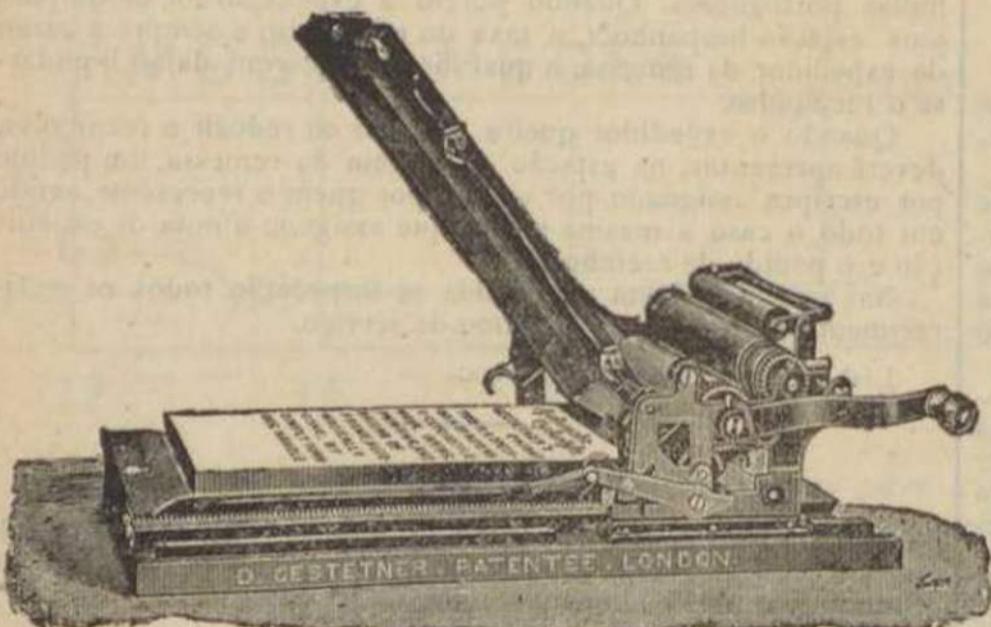
As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

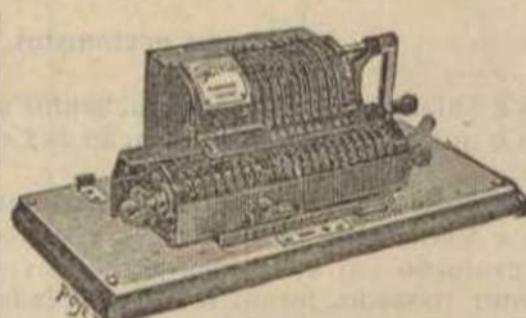
**HENRY BACHOFEN & C.ª****“CYCLOSTILE,”**

A mais perfeita das machinas de copiar

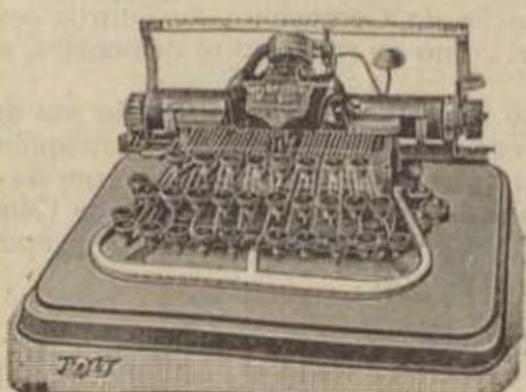
Para preços e informações dirigir-se a

**Henry Bachofen & C.ª**

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

**“DACTYLE,”**

A mais simples, a mais barata e a mais prática das machinas de cálculo

**“DACTYLE,”**

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

**“DACTYLE,”**

Perfurador



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

O único meio fácil e eficaz 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.**—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

**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, alemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

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

**PORTO** **A La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flores artificiales—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

**LISBOA** **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Prop. Victor Sasseti.

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

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

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

**PORTO** **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Service de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Prop. Lopez Munhós.

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

**PORTO** **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Service de 1.<sup>o</sup> ordem. Prop. Adriano & François.

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

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

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

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

**CASCAES** **Hotel Central.**—De 1.<sup>o</sup> 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, Ronão 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 inexcedivel aceito, 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.<sup>o</sup> ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, la Wntennis, croquet e outros jogos—Preços rasoaveis.—Prop. Léon Lacam.

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

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

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

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

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

**SOBRADO DE PAIVA** **Restaurante Hotel de Alfre-**do Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa oferece aos seus hóspedes 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.—Excellent cozinhas.—Diaria, 5 pesetas.—Prop. José Nacher Fortea

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

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

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



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



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



**Barcelona**, Cette e Marselha vap. fr. **St. André**. Sahirá a **17** de Fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.



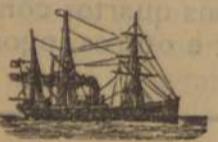
**Dakar**, Cape Town, Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Caravellas**. Sahirá a **3** de Março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.º



**Havre** e Anvers, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a **18** de Fevereiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.



**Havre** e Anvers, vap. ingl. **St. Barnabé**. Sahirá a **25** de Fevereiro.  
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Velas), Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Espera-se a **17** de Fevereiro. Agente, G. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



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



**New York**, pelos Açores, vap. port. **Dona Maria**. Sahirá a **22** de Fevereiro, Agente, J. Patrício Alvares Ferreira. Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Pará** e Manaus, vap. inglez **Jerome**. Sahirá a **24** de Fevereiro.  
Agentes, Garland Lailley & C.ª R. do Alecrim, 10, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Cordoba**. Sahirá a **24** de Fevereiro.  
Agente, Augusto Freire, P. Município, 19, 1.º



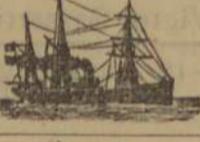
**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Colonia**. Sahirá a **7** de Março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.º



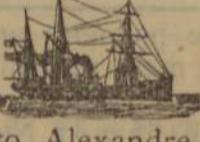
**Pernambuco** e Maceió, vap. ing. **Scholar**. Sahirá a **20** de Fevereiro.  
Agentes, Garland Layley & C.ª Rua do Alecrim, 10.



**Rio de Janeiro** e Santos, (via Madeira) vapor port. **Alvares Cabral**. Sahirá a **19** de Fevereiro.  
Mala Real Portugueza, T. Ribeira Nova, 26, 1.º



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. all. **Babitonga**. Sahirá a **28** de Fevereiro. Agente, E. George, Rua da Praça, 8, 2.º



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **S. Thomé**. Sahirá a **21** de Fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 2.º

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de Fevereiro de 1900

## COMPANHIA REAL

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

## C. Sodré Algés C. Sodré

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.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.

## C. SODRÉ P. ARCSOS C. SODRÉ

8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.
Lisboa	Sacavém	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 Povoa Lisboa

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-40 t.	1-38 t.	1 50 t.	2-49 t.
3-5 t.	4 3 t.	4-30 t.	5-29 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.

## Lisboa V. Franca 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

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.	a 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 t.	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

b 7-35 m.	8-89 n.	4-15 m.	a 3-31 t.



<tbl\_r cells="