

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESP.ES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, Leopold Kirsch. — L. MARQUES, J. M. Costa.

TYPGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappas estatisticos dos caminhos de ferro portugueses.

Tarifa especial n.º 1 G. V da Companhia Real.

Tarifa N. B. n.º 6 P. V. das Companhias Real e Beira Alta.

Rosto e indice do 13.º anno.

## SUMMARIO

	Páginas
ESTATISTICA DOS CAMINHOS DE FERRO DO CONTINENTE DE PORTUGAL	17
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett	18
PARTE OFICIAL—Portarias de 29 de dezembro de 1900 do Ministério das Obras Públicas e concurso para empreitada de construção, do Ministério da Marinha, de 31 de dezembro de 1900	19
TARIFAS DE TRANSPORTE	19
ASCENSOR DO CARMO	19
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO	20
NOTAS DE VIAGEM — VI — Lyão	20
OS EMBARGOS DA COMPANHIA REAL	21
PARTE FINANCEIRA	22 a 25
COMMERCIO PORTUGUEZ	26
PUBLICACOES RECEBIDAS	26
CONDUCTORES DE OBRAS PUBLICAS	26
LINHAS PORTUGUEZAS	26
LINHAS ESTRANGEIRAS	28
TRACCÃO ELECTRICA	28
COMP. REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉZ D'AFRICA — Retório ARREMATAÇOES — AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1901 — VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	28
	29 a 32

## ESTATISTICA DOS CAMINHOS DE FERRO do continente de Portugal

A publicação oficial que vai junta ao presente numero, elaborada annualmente pelo ministerio das obras publicas, dá-nos a conhecer o movimento e receitas de todas as linhas ferreas portuguezas nos 23 annos decorridos desde 1877 a 1899 inclusivamente.

Comparando os algarismos d'esses dois periodos extremos, quanta diferença se nota e quanta demonstração se tira do nosso desenvolvimento material, promovido por este poderoso elemento do progresso!

Se em 1877 tinhamos apenas 952 kilometros de vias ferreas, por elles circularam menos de dois milhões de passageiros, pouco mais de 22.000 toneladas de mercadorias em grande velocidade e 444.000 em pequena!

O lucro que o estado tirou em impostos foi de 77 contos, e o producto total das receitas 2.616.

Em 1900 tinhamos menos que triplicada a extensão da rede, isto é, um aumento de 148 por cento, e, no entanto, o movimento de passageiros foi cinco vezes maior, aumentando 503 p. c., o de grande velocidade subira 550 p. c., o de mercadorias 510 p. c., o producto do imposto mais que triplicava e o rendimento total subira 190 por cento.

Feitas estas comparações, d'extremo a extremo, vemos nos dois ultimos annos, que diferença dão os algarismos d'esses mappas e as observações que elles nos suggerem.

O movimento de passageiros pouco differiu, no total, de 1898 para 1899 — apenas 20.000 a mais, o que é insignificante. Esta diferença é produzida por aumento de 39.000 na 1.ª classe e 236.000 em 2.ª compensados por uma diminuição de 255.000 em 3.ª.

Isto indica que o paiz está mais prospero, que o publico procura melhorar de commodidades no seu transporte e aproveitar de preferencia melhor classe no comboio, que lhe dá maior conforto e lhe permite utilisar trens mais rápidos onde a 3.ª classe não é admittida.

E se tomamos a columna dos productos d'este ramo de tráfego, vemos que este facto se confirma, porque as receitas foram muito maiores, e ainda que as viagens se efectuaram a maior distancia, porque se deve ter em vista que de anno para anno as linhas ferreas mais multiplicam os seus serviços por preços reduzidos, e não obstante, sendo só 20.000 o numero de passageiros a mais, e augmentando os productos 100 contos, no total, conclue se que estes não são exclusivamente provenientes d'aquelle augmento, porque a média de réis 5.400 por passageiro é muito superior á média total.

Esta foi:

em 1898 de .....	269 réis
» 1899 » .....	277 »

Se n'este ultimo anno os passageiros produzissem média igual á do anno anterior, os 20.000 a mais dariam apenas 5.400.000 réis; os 100 contos, pois, foram evidentemente producto de melhoria de classe e augmento de percurso.

Examinando os mappas por linhas, vemos que nas de leste e norte augmentou o numero em 3.ª classe consideravelmente, com diminuição nas outras, e nas demais linhas facto idêntico se deu; mas chegamos á de Cascaes, a linha dos veraneadores e dos banhistas da capital, ahi achamos o grande augmento, de 42.000 em 1.ª e 263.000 em 2.ª; augmento tão forte que compensou a diminuição (79.000) na 3.ª e ainda foi destruir a baixa das outras linhas.

Tomando, pois, este mappa e o resumo total, temos elementos para demonstrar o que acima avançámos, isto é:

Augmento no producto total de passageiros	100 contos
Idem no ramal de Cascaes .....	53 »
Idem, portanto, nas outras linhas .....	47 »
Passageiros a mais no ramal .....	226 mil
Idem a mais no conjunto .....	20 »
logo diminuição de 206 mil nas outras linhas, o que, dado o augmento de 47 contos no producto, bem demonstra que a massa do publico viajou a maior distancia e melhorou de classe.	

Se compararmos o peso de mercadorias e o seu producto, encontramos:

A mais em 1899.....	38.8570 toneladas
" " " "	212,5 contos
Média do producto da tonelada	
em 1898.....	1.539 réis
em 1899.....	1.373 "

Vê-se, pois, que a expedição a pequenos percursos aumentou, porque não houve, durante 1899, nenhum abaixamento de tarifas tão forte que explique uma diminuição do preço da tonelada de mais de 10 por cento.

Influiria também para este caso o mais avultado transporte de mercadoria, da chamada grossa, como matérias primas, cereais e outras que são taxadas a preços infímos. E' o que a estatística geral não nos pôde esclarecer.

Dos mappas que hoje damos, extrae-se também um elemento de apreciação interessante, tal é o que a industria ferro-viaria produziu em receita directa para o tesouro, em todos os annos.

Tomaremos só os dois ultimos:

	1898	1899
Produto líquido da exploração da rede do Estado, tráfego.....	910:390\$224	839:400\$982
Recutas fóra do tráfego	43:216\$914	38:235\$045
Totaes .....	953:607\$138	877:635\$027
Impostos em todas as linhas:		
Transito.....	239:355\$362	249:640\$160
Sello .....	118:271\$500	130:524\$570
Totaes geraes.....	1.311:234\$300	1.257:309\$757

A importancia das subvenções ou garantias de juro despendida pelo tesouro n'esses dois annos foi a seguinte:

	1898	1899
Torres-Figueira Alfarellos..	88:891\$195	103:416\$565
Mirandella .....	56:938\$442	49:114\$177
Vizeu .....	61:700\$70	861:875\$235
Beira Baixa .....	401:111\$800	388:306\$505
Totaes.....	604:702\$205	602:712\$017

Lucrou, portanto, o tesouro, além dos enormes benefícios que dos caminhos de ferro advêm ao paiz, além dos transportes do correio, dos preços reduzidos e gratuidade no transporie de tropas, e outras vantagens, a somma de 703 contos em 1898 e 655 contos em 1899.

## CARTA DE INGLATERRA

*Liverpool 11 de janeiro de 1901.*

Está-se preparando para ser apresentada ao parlamento na proxima sessão um novo projecto de caminho de ferro mono-rail entre Liverpool e Manchester. O traçado não será o mesmo que se propôz no ultimo projecto, em princípios do anno findo, e que recebeu tanta oposição, mas um outro que evitara passar em propriedades da Junta das docas de Liverpool e das companhias ferroviarias actuaes, as quaes desejam que nada se faça que estorve a facil entrada nas docas d'este porto. Existe ainda uma dificuldade em Salford onde se deseja que a linha passe por um tunnel, o que aumentaria consideravelmente as despesas, e além d'isso reduzia, dizem os promotores, a velocidade dos comboios. O principal d'elles, o engenheiro sr. Behr, em uma reunião que se realizou ha dias em Manchester, deu interessantes pormenores sobre o novo projecto.

Propõe-se atingir uma velocidade na nova linha de

110 milhas por hora, para a qual se calcula ser preciso a energia, para um comboio do peso d'umas 45 toneladas, de 1.500 cavallos, e esta exigiria uma de 2.000 cavalos na estação geradora central. Tendo em conta todas as contingencias, calcule-se que, para a estação central, se necessitaria d'uma força total de 7.500 cavalos, e em circunstancias especiaes se poderia aumentar o numero dos trens de quatro para seis, e os do tipo menor poderiam transportar 7.500 passageiros por dia em cada sentido ou um total de 15.000 por dia. A voltagem na estação teria de ser considerável, provavelmente de 12.000 a 16.000 volts. Referindo-se o sr. Behr à questão da electricidade nos carris, disse ter ideado um conductor especial, completamente protegido, o qual seria impossível transmittir um choque eléctrico a quem o tocasse.

Um relatorio recente do *Board of Trade* mostra o enorme aumento produzido n'estes ultimos annos no custo do combustivel para os nossos caminhos de ferro. De 1891 a 1896 havia uma diminuição continua, não obstante o aumento constante no numero das milhas de via ferrea, mas em 1897 havia um aumento de 192.000 libras sterlinas na conta de combustiveis e em 1898 um de 462.000, accusando um de 785.000 libras no anno de 1899. O aumento para quinze das nossas companhias na referida conta chegou a mais de cincuenta por cento, apesar do aumento total das milhas de via não passar de doze por cento.

O numero de milhas de via electrica propostas para Londres, segundo os projectos a apresentar no anno que acaba de entrar, é aproximadamente de sessenta e sete. Se o custo d'estas se baseia no custo por milha das linhas existentes chamadas «os tubos»; isto é, 600.000, libras o capital necessário será de 40.000.000 libras. Não se inclue n'este calculo o custo da transformação em caminho de ferro electrico do chamado «circular interior.»

Não obstante a alta nos preços de carvão, espera-se que a producção aqui d'este mineral no anno findo ha de exceder a do anno anterior, e de chegar ao enorme total de umas 230.000.000 toneladas. D'esta quantidade exportou-se a de 60.000.000, consumindo-se o restante, ou 170.000.000 toneladas, n'este paiz, nas empresas industriaes, caminhos de ferro, fabrica de gaz etc. Devido ao alto preço do carvão, deu-se durante o anno grande estimulo ao emprego do combustivel liquido, o qual se encontra principalmente na Russia, nos Estados Unidos e no Este. Empregar-se-ha sem duvida mais largamente no futuro.

Anunciou-se oficialmente em S. Petersburgo, em outubro passado, a determinação do ministro das vias de comunicação, de que se empregasse a naphta em todas as locomotivas funcionando nas vias russas.

*W. N. Cornett*

## PARTE OFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria*

*Direcção Geral do Commercio e Industria*

*Repartição do Commercio*

Attendendo ao que me representou o Conselheiro Ernesto Maideira Pinto: hei por bem conceder-lhe a e oneração de membro do conselho de administração, da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para que havia sido nomeado por decreto de 30 de janeiro de 1895, cargo que serviu com zélo inexcavável e provadissima competencia.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 29 de dezembro de 1900.—REI.—Manuel Francisco Vargas.

Attendendo ao merecimento e mais circumstancias que concorrem em Emydio Julio Navarro, do meu Conselho, Ministro d'Estado honorario: hei por bem nomeá-lo membro do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, nos termos do artigo 9.<sup>o</sup> dos estatutos da mesma Companhia, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 29 de dezembro de 1900.—REI.—Manuel Francisco Vargas.

### Ministerio da Marinha e Ultramar

#### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

No dia 15 de abril de 1901, pela uma hora da tarde, na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, perante uma comissão oportunamente nomeada, serão abertas em sessão publica as propostas recebidas para a empreitada da construcção da infraestrutura (terrapienagens e obras de arte) do 1.<sup>o</sup> troço da 2.<sup>a</sup> seccão (de Benguela ao Monte Sahôa) do Caminho de Ferro de Benguela, na extensão de cerca de 11.251<sup>m</sup>.43.

O programma do concurso, o caderno de encargos e mais peças do projecto poderão ser examinados todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa na Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, e em Benguela na séde da direcção do Caminho de Ferro de Benguela.

O deposito provisorio para ser admittido ao concurso é de réis 700.000.

As propostas, em carta fechada, poderão ser entregues em Benguela ou em Lisboa, respectivamente nos locaes supracitados.

Em Benguela, o prazo para a entrega termina ás duas horas na vespera do dia da partida do ultimo vapor para a metropole, comprehendido no prazo de dois mezes, contados desde a data do *Boletim Official* em que se inserir o annuncio para o concurso.

Em Lisboa, as propostas serão recebidas durante a meia hora que precede a hora marcada para a abertura das mesmas.

Enquanto não estiver installada a Direcção do Caminho de Ferro de Benguela, será ella substituida pela Secção de Obras Publicas em Benguela.

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, em 31 de dezembro de 1900. — O Director, Tito Augusto de Carvalho

## TARIFAS DE TRANSPORTE

N. B. n.<sup>o</sup> 6 p. v. combinada entre a Companhia Real e Beira Alta — Vae annexa a este numero esta tarifa que substitue desde 1 de fevereiro, a d'egual série e numero em vigor desde 1898.

A substituição obedece á necessidade de importantes ampliações que a prática demonstrou necessarias n'aquella tarifa.

Uma d'estas é a applicação a estações intermédias das designadas na tarifa pelo preço da estação mais além.

Esta disposição que, em verdade, atropela por vezes as razões de creaçao de preços reduzidos entre determinados pontos é todavia de tanta justiça que se tem imposto em todos os paizes á consideração das administrações e a sua adopção nos variados systemas tarifarios pôde considerar-se geral.

E' facto que, quando uma ou mais administrações ferroviarias reduzem um preço de transporte entre determinados pontos, teem para isso uma razão que pôde — e regularmente assim sucede — não existir quando a expedição nasce em pontos intermédios ou a elles se destina.

Mas a equidade de não applicar a um menor percurso um preço mais elevado — por vezes muito mais

elevado — do que o de transporte a maior distancia, no mesmo sentido, é por tal forma imperiosa, que, salvo casos especiaes (que teem que ser respeitados, como a questão de portos de mar, fronteiras, grandes centros ou grandes mercados, etc.), o primeiro da menor distancia tem prevalecido.

Outra disposição nova é a da applicação da tarifa N. B. 6 a mercadorias não designadas, mas assimilaveis a outras que o são.

As expedições de cereaes e legumes passam a ter 10 dias d'armazenagem gratuita e as de batata 30 dias em Lisboa ou Alcantara T.

Tambem é applicada a nova tarifa, no percurso das duas companhias, ao trafejo procedente ou destinado ás linhas combinadas, isto é, Minho e Douro, Povoa, Guimarães, Mirandella e procedencias ou destinos da Galliza, bem como a qualquer procedencia ou destino de Hespanha pelas fronteiras de Villar Formoso, Marvão ou Elvas e da linha de Vizeu.

Finalmente, muitas e importantes modificações de preços foram feitas na classificacão, todas no sentido de baratear o custo de transporte e de diminuir os minimos de tonelagem para a applicação da tarifa.

Especial n.<sup>o</sup> 1 G. V. da Companhia Real — Esta tarifa que hoje damos aos nossos assignantes, é a reproduçao da existente, com igual numero, desde muitos annos, mas com uma ampliação importante: a applicação d'um preço reduzido ao transporte de recovagens e mercadorias de todos os generos, por grande velocidade, o que representa um enorme beneficio para o publico.

Facilmente se calcula, sendo a base dos preços d'este transportes, até hoje, 110 réis por tonelada e kilometro, para expedições até 40 kilogrammas e nas de peso superior 70 réis, calculados sobre o peso que excede aquelle, e reduzindo a nova tarifa estes typos ao unisimo de 63 réis, quanto o publico beneficia com a diferença, mas, para sermos mais praticos, compararemos, como exemplo, os preços actuaes com os da nova tarifa em expedições de 10, 20, 50, 100, 500 e 1.000 klg. a distancias de 100, 200 e 300 kilometros.

	10 klg.	20 klg.	50 klg.	100 klg.	200 klg.	300 klg.
<b>a 100 kilometros :</b>						
Actual	110	220	510	860	1.560	2.260
Tarifa 1	100	130	320	630	1.260	1.890
<b>a 200 kilometros :</b>						
Actual	220	440	1.020	1.720	3.120	4.520
Tarifa 1	130	260	640	1.260	2.520	3.780
<b>a 300 kilometros :</b>						
Actual	336	660	1.530	2.580	4.680	6.780
Tarifa 1	190	380	950	1.890	3.780	5.570

Isto prova que a companhia olha com interesse o desenvolvimento dos seus transportes em grande velocidade e achou bom reduzir-lhes a taxa para os facilitar.

Bem entendido que, quando a expedição consta d'um só volume e não pesa mais de 10 kilos, mais lhe convém a applicação da tarifa especial n.<sup>o</sup> 8 — volumes de pouco peso.

## ASCENSOR DO CARMO

Por impossibilidade de se concluirem a tempo os desenhos para as gravuras que indispensavelmente devem acompanhar o artigo do nosso estimavel colaborador e distinto engenheiro sr. Raul Mesnier, não damos hoje a continuaçao d'este notavel trabalho, que sahirá no proximo numero.

# CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

## 6.<sup>a</sup> Sessão — Paris — 1900

### I.<sup>a</sup> Secção — 4.<sup>a</sup> Questão

#### Conservação da via nas linhas de grande circulação

Os relatores, engenheiros Post, Tettelin e Denys resumem os seus relatórios, apresentando o primeiro, em nome de todos, as conclusões.

O engenheiro Brière é de parecer que não convém o método de renovação geral. Siéglér responde às suas observações dizendo que, quando, se substituem os carris, geralmente se empregam d'um tipo novo, o que obriga a substituir também as travessas e portanto a melhorar o ballastro. A renovação no Norte francês deu bons resultados, embora se não procedesse assim, é certo, mas isso não podia levar a concluir que deva estender-se o seu método a todas as rãdes.

Ha certas vantagens em que os comboios de serviço circulem com pequena velocidade na via que se está renovando para que tenha assentado bem antes de por ella passarem os comboios de grande velocidade. Além d'isto a intercalação d'um *block-system* de via unica n'uma linha explorada em via dupla tem inconvenientes.

O engenheiro Goupil observa que, estando nas linhas de via dupla e com carris de dupla cabeça ou cunhas dos coxins apertadas no sentido do movimento dos comboios, deve haver inconvenientes quando se adoptar só uma das linhas para circulação nos dois sentidos.

O engenheiro Lefevre confirma as palavras do engenheiro Siéglér quanto à substituição das travessas, mas não tem encontrado dificuldades em installar o *block-system* em via unica.

O engenheiro Tettelin diz que ha companhias que procedem á renovação geral systematica de travessas sem que seja imposta pela mudança de tipo de carril.

Seguidamente votaram-se as conclusões seguintes:

Quanto á *conservação corrente*, o congresso nota que muitas administrações preferem o método de conservação pela revisão, o que é também preferível para se evitar diminuição de velocidade nos comboios.

Deve-se attender á qualidade do ballastro e á espessura da camada em que assentam as travessas.

Deve-se escolher tipos de via que dêem superestrutura solida, duradoura e homogenea.

Quanto á *renovação da via*, o Congresso, na intenção de diminuir a retardaçao imposta aos comboios:

Julga que geralmente convém efectuar simultaneamente a substituição de carris, travessas e ballastro;

Chama a attenção para o método de renovação na via não explorada, o que permite triplicar a velocidade da execução;

Preconisa os partidos de grande rendimento nos casos de renovação na via em exploração.

Recommenda que se indique por signaes ópticos o começo da zona de afrouxar e o seu fim.

### 5.<sup>a</sup> Questão

Meios empregados para prevenir a accumulação da neve na linha e para a varrer. Estudo dos resultados obtidos desde a sessão em Milão em 1887 sob o ponto de vista de segurança e de economia.

Havia 4 relatórios, um da Austria, outro da Russia, outro da Italia, e outro para os restantes paizes.

Para prevenir a accumulação da neve recomenda o engenheiro Fletzer a diminuição na inclinação dos taludes das trincheiras, os para-neves feitos com terras d'uma trincheira formando diques ao longo d'ella, ou palissadas de madeira, sebes vivas, muros de alvenaria etc.

Em casos especiaes, como por exemplo á entrada dos tunneis, uma abobada.

Como meios de varrer a linha cita: os *limpa-neves* ligados á frente das locomotoras, que dão bom resultado enquanto a altura da neve não excede 0<sup>m</sup>,50; os *limpa-neves* montados em rodados que permittam varrer alturas de 1<sup>m</sup>, com 50 a 60<sup>m</sup> de comprimento; as machinas rotativas com rodas de palhetas que pulverisam a neve, a qual é depois levantada pelas palhetas. Esta machina trabalha a vapor, sendo o gerador uma locomotora.

O relator da Russia, engenheiro Karecicha, dá grande importancia á escolha do traçado sob este ponto de vista, e ao perfil longitudinal e aos perfis transversaes e refere-se aos modos por que a neve pode cahir, naturalmente, pela impulsão do vento e pelas *avalanches*. Na Russia o segundo modo é mais para recear.

Recommenda os *para neves* fixos ou moveis segundo as accumulações são menores ou maiores.

Recommenda tambem as plantações: 3 renques de coníferas constituem na maior parte dos casos uma protecção efficaz.

O relator da Italia, o engenheiro Ovazza, diz que n'este paiz ha principalmente a tratar de varrer a via e não de prevenir as accumulações.

Os *limpa-neves* teem dado bom resultado.

Depois de apresentarem algumas considerações e exporem alguns factos da sua observação pessoal diversos congressistas, foram votadas as conclusões seguintes:

#### Protecção contra as accumulações

A's rãdes ameaçadas convém a adopção de meios de protecção;

As installações a fazer devem ser estudadas praticamente.

Recommenda-se a plantaçao de arvores, principalmente nas regiões nuas ou desarborisadas.

#### Meios de varrer

Ha tendência manifesta para aumentar o emprego de *limpa-neve* fixado na frente da locomotora, e accrescentar-lhe o peso e força.

Nas regiões de grandes accumulações de neve parece indicada a adopção da varredora mechanica do genero da *Rotary*.

## NOTAS DE VIAGEM

VI

### Lyão

A bella cidade franceza em que fiz a minha primeira paragem, na viagem que vou descrevendo, é justamente considerada a segunda da França, pela sua industria, o seu commercio, a sua riqueza e população. O ultimo recenseamento dá lhe 466 mil habitantes; as suas fabricas de sedas, velludos e bordados d'ouro fornecem com os seus productos toda a Europa, avaliando-se a sua exportação em mais de 400 milhões ou cerca de 100.000 contos da nossa moeda.

Além d'isso Lyão fabrica um sem numero d'artigos de commercio, chapellaria, correaria, salsicharia, livros, impressos, machinas e ingredientes photographicos,

ferros, madeiras, etc., de alguns dos quaes se tornou centro de todo o commercio das cidades vizinhas e dos dois rios que a atravessam.

Já me referi, nos artigos sobre os tremvias electricos, aos meios de communicação urbanos na cidade. O serviço é intensissimo, continuo em todos os sentidos o que facilita a visita de todos os pontos que o viajante pode bem fazer n'um dia, se não quiser demorar-se.

Como o transporte nos carros é barato, 10 centimos, e elles circulam pelas principaes arterias da cidade, vae-se rapida e commodamente passando d'um edificio a outro, d'este ponto áquelle sem necessidade de tomar trem, posto que estes tambem são por preços razoaveis. Trens caros só os conheço em Lisboa.

A principal praça é a de Bellecour, no meio da cidade, onde se centralisa todo o movimento de carros e peões. Bem notavel por isso hoje, para o viajante como para o historiador, pelos horrorosos acontecimentos de que ella foi theatro em 1793.

Não faço historia, mas a descripção d'esta carnificina leva poucas linhas; não deixarei de me referir a ella.

Vexados pelas imposições do club central dos Jacobinos, os lyonezes haviam-se insurgido contra a camara municipal, a qual despojaram dos seus logares na noite de 29 de maio d'aquelle anno.

Em vista d'issò a Convenção mandou 60.000 homens contra Lyão que tentou defender-se e sustentou lucta com o exercito assaltante, mantendo-se cercada durante dois meses.

Mas afinal tiveram que render-se e o exercito invasor, sob um decreto da Convenção em que se resolvia que «tendo Lyão declarado a guerra á liberdade, essa cidade infame não deve mais existir e sobre as suas ruinas deverá erigir-se um monumento que atestará o crime e o casigio dos inimigos da liberdade» fez demolir os principaes edificios e erigir a força em serviço permanente na praça Bellecourt, substituindo-a logo depois pelos canhões cheios de metralha que victimaram 6.000 habitantes e deixaram a cidade n'um montão de ruinas.

Ponto na historia e sigamos a indicação do que o viajante deve fazer n'um dia alli.

Visitando os edificios não deixará de ver os monumentos, entre os quaes o de Carnot, assassinado em Lyão em vespera de S. João de 1894, e a original fonte Bertholde na praça do Hotel de Ville.

Representa ella um carro tirado por quatro cavallos, conduzindo uma deusa mythologica e symboliza a torrente impetuosa d'um rio lançando-se no mar. A agua cae da altura de uns seis metros, da concha do carro sobre a bacia inferior; mas o original é que, por uma combinação engenhosa, um fio d'agua é conduzido por dentro dos cavallos e sahe pulverizado das narinas destes, dando-lhes a apparence de animaes que correm ossegantes, o que é ainda completado por outra porção de liquido que transformado em espuma lhes cae da boca.

Um passeio em trem ao parque da Tête d'Or é tambem recommendavel.

Finalmente o indispensavel é a subida á Fournière, mosteiro erigido sobre uma grande altura, do qual se disfruta um esplendido panorama sobre toda a cidade, os dois rios Rhodano e Saône, que a atravessam, e a juncção d'elles, ao norte.

Se o tempo está claro a vista alcança uma extensão enorme, muito mais se, da plataforma da egreja, desendo um pouco á esquerda, o visitante se fizer transportar no ascensor da torre metallica, no genero da terceira parte da torre Eiffel, o que vale muito bem o franco que custa.

A leste alcança-se a cadeia dos Alpes e o Monte Branco; mais longe, esfumando-se no espaço, os Alpes Helveticos; para cá a cordilheira do Jura, as planicies do Delphinado e o valle do Rhodano; ao norte os Dombes, o valle do Saône, as collinas do Mont d'Or cobertas de florestas e prados.

D'esta altura se vê, como n'uma grande carta, a configuração da cidade e os seus tres bairros ou divisões em que os rios a separam.

Ao centro do bairro onde são os melhores estabelecimentos de commercio por miudo, a estação do caminho de ferro de Paris e mais além a gare fluvial e a linha de St. Etienne.

Na margem esquerda do Rhodano os dois bairros Guillotière et Bratteaux, a que já me referi, são a parte mais moderna da cidade, ruas alinhadas, bem pavimentadas, bellos caes, edificios modernos e elegantes, jardins publicos — a cicade do futuro.

Emfim, na parte onde nos achamos, a mais antiga, onde vive mais a populoção obreira e se concentram as ruas estreitas, ainda assim em grande asseio e algumas bem ornamentadas de estabelecimentos.

Para subir á Fournière vae-se n'um ascensor funicular movido por agua e de que só as estações inferior e superior são a céo aberto: o resto é um tunnel continuo, que parte de uma nova estação junto á cathedral.

No alto ha, já se vê, bellos restaurantes, onde se pôde comer admirando o bello panorama.

Quem tiver coragem para subir a pé á torre da egreja, 49 metros em cerca de 400 degraus, paga 50 centimos e tem lá, á sua disposição, uma possante luneta para admirar os horizontes, com movimento rotativo em todas as direcções, e um panorama em esmalte de 27<sup>m</sup>,60 de circumferencia em que se designam todas os pontos que a vista alcança com a indicação do seu nome, altitude e distancia kilometrica.

Lyon tem oito estações de caminho de ferro, alem da do ascensor de que acabo de tratar, a saber:

A de Parrache, linhas do P. L. M. a que me referi no artigo anterior;

A de La Mouche, grande estação de mercadorias, da mesma companhia;

A de Leste, da linha de Genebra;

A de Bratteaux na mesma linha;

A da linha de Sathonay, proximo ao jardim das Plantas;

A de S. Paulo para a linha de Montbrisson;

A de St. Etienne, tambem da rede do P. L. M., situada ao sul da estação do Midi.

Finalmente a de Vaise, que liga para a linha de Paris e está em comunicação com a estação de Parrache por meio de uma linha circular em tunnel sob o bairro de St. Irène.

## Os embargos da Companhia Real

Foram já distribuidos no Tribunal da Relação dois aggravos que se prendem com a questão do embargo, requerido pela Companhia Real ás obras de assentamento dos rails para tracção electrica, feitas pela companhia Carris de ferro e Lisbon Electric Tramway, aceito pelo juiz da 6.<sup>a</sup> vara.

Suspensas as obras, como desforço d'esta medida, na sessão da Camara Municipal, a sollicita protectora da companhia Carris, surgiu a ideia de retirar á Companhia Real a facultade de atravessar com as suas linhas os terrenos municipaes de Alcantara e Entre-Campos, deliberação que, levada a effeito, produziria

a suspensão do serviço das linhas de Cascaes e Norte e Leste, ou pelo menos a dificuldade e demora do movimento.

A camara foi mais além, dando ordem para que de noite se levantassem os rails d'aquellas passagens de nível, o que constando ao sr. juiz de instrução criminal, este magistrado, promoveu que pelo commando da polícia fossem expedidas ordens ás esquadras competentes a fim de se não permitir que se levasse por deante aquella inconcebivel resolução da Camara.

Em seguida á imposição do embargo a companhia Carris de Ferro requereu o seu levantamento allegando não ter sido praticado com as formalidades legaes.

Pelo juiz da 6.<sup>a</sup> vara foi igualmente deferido este pedido e do seu deferimento provém agora um dos aggravos, de que é relator o sr. dr. Alvares de Mello, e que é interposto pela Companhia Real, fundando-se no seu direito de defesa contra novas linhas paralelas dentro da zona de 40 kilometros das suas linhas do norte e leste e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, area onde a Lisbon Electric Tramway pretende assentar umas e transformar outras das suas linhas.

A companhia Carris, por sua parte, allega que as obras são municipaes, e como taes não sujeitas a embargo, o que não é verdadeiro por o embargo ter sido restricto sómente a assentamento dos rails, obra particular, e não ao calcetamento do pavimento das ruas, obras genuinamente municipaes.

D'este agravo é relator d'aquelle tribunal superior o sr. dr. Ramos Nogueira, que por muitos annos exerceu o cargo de juiz de direito da 4.<sup>a</sup> vara cível de Lisboa.

Informaremos da decisão proferida pelo venerando tribunal, que é esperada com bastante anciedade.

São advogados: por parte da Companhia Real o sr. dr. Vicente Monteiro; por parte da companhia Carris de ferro o sr. dr. Lopes Vieira, e por parte da Câmara Municipal o sr. dr. Motta Veiga.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Devendo verificar-se no fim do mez de março a assembléa geral ordinaria, d'esta companhia, são convidados os accionistas de acções ao portador a deposital-as na séde, rua Nova do Carvalho, 71, 2.<sup>a</sup>, durante o mez de janeiro, para poderem n'essa assembléa usar dos direitos que os estatutos lhes conferem, nos termos dos artigos 26.<sup>o</sup> e seguintes. Lisboa, 2 de janeiro de 1901—O director de serviço. *Antonio José Gomes Lima.*

#### Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Desde o dia 31 do corrente mez de dezembro começaram os seguintes pagamentos:

De 90.000 réis e mais 2.250 réis, mediante entrega do titulo, do capital nominal e juro do ultimo semestre a cada uma das obrigações amortisadas;

De 2.250 réis a cada obrigação, do juro do 2.<sup>o</sup> semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.<sup>o</sup> 9, deviadamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado.

De 3 p. c. ou 3.000 réis a cada acção, do dividendo do 2.<sup>o</sup> semestre, complementar do de 6 p. c. ou 6.000 réis, no corrente anno, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

Para commodidade dos srs. obligacionistas e accionistas entram-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locaes:

No Porto, séde da Companhia, rua de Cedofeita, 201.  
Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.;  
Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;

Guimarães, escriptorio do sr. Manoel Pinheiro Guimarães (Successor);  
Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;  
E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizela, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrso, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 24 de dezembro de 1900. Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães. O gerente *Antonio de Moura Soares Velloso.*

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1901.

A noticia capital da quinzena é a proposta de lei apresentada em 8, pelo sr. ministro da fazenda, que circumscreve o deficit a 1970 contos de réis.

Resumamos o orçamento:

Receitas: Ordinarias — contos de réis.....	52.478
" Extraordinarias " " " .....	791
	53.269
Despesas—Ordinarias — contos de réis.....	53.773
" Extraordinarias " " " .....	1.466
	55.239
Deficit—contos de réis.....	1.970

Isto anima, tanto mais se nos recordarmos que o deficit, no orçamento da situação transacta, foi de 2.737 contos. Será agora, d'esta feita, que começamos a dar-lhe a matar?

Insiste-se já por ahi, mais ou menos auctoradamente, nos projectos que constituem o plano financeiro do novo titular, e, valha a verdade, que bem sympatheticos são. Assim Deus os realize: Reducção, a forma mais equitativa e humana, do imposto do selo; reducção, tambem, do imposto sobre renda de casas; substituição do real de agua, por uma taxa sobre licenças; reforma da contribuição predial em sentido menos iniquo, e reforma, ainda, dos contractos com o Banco de Portugal: 1.<sup>o</sup> do reforço, das cauções do debito do Estado; 2.<sup>o</sup> do augmento gradual das reservas em caixa do Banco, até elles attingirem uma proporção razoavel e garante para com a circulação fiduciaria; 3.<sup>o</sup> do augmento do dividendo aos accionistas; 4.<sup>o</sup> da influencia directa do Banco sobre o curso dos cambios; 5.<sup>o</sup> da reducção dos encargos do Estado, que ficará participe em determinados lucros.

Afóra estes projectos, outros ainda se atribuem ao sr. ministro da fazenda attinentes todos a mais efficaz percepção nas cobranças, sem aggravamento das taxas que lhes correspondem.

Abolir o real de agua, reduzir o imposto sobre renda de casas e extinguir, por completo, as enormidades ou abusos e as discordâncias que formigam nas vigentes tabellas do imposto do selo, tres ideas são estas que, vingadas, darão ao sr. ministro um invejável renome. E, quanto á revisão dos contractos com o Banco, sem embargo de a muitos parecer um paradoxo ou uma incongruencia, por um lado, diminuirem-se encargos aumentando-se as reservas da caixa, e, por outro, fazer trepar o dividendo que presentemente recebem os srs. accionistas d'aquelle casa, — se isto, dizemos, parece a muitos um paradoxo, talvez que... bem pesados os pontos e matutada a coisa, ella seja a final de contas tudo, menos o contrasenso que por ahi querem dizer...

Emfim, aguardemos o sr. ministro na acção do seu trabalho, — e, no interesse de nós todos, façamos os mais sinceros votos para que o fructo d'esse trabalho seja o inicio da nossa regeneração financeira. Tenho aqui a meu lado um amigo a dizer-me—que quando a esmola é grande, o pobre desconfia.—E eu respondendo-lhe que não ha virtude consoladora como a fé...

A assembléa geral do Banco de Portugal, que anunciáramos no nosso precedente boletim, teve effeito no 3 do corrente. Pela voz do seu vice-governador, propoz a direcção aos accionistas a escolha de sete membros, tirados da mesma assembléa, que constituíssem uma commissão idonea, para discutir com o Governo as clausulas da revisão dos contractos existentes entre o banco e o Estado. A isto obtemperou, e razoavelmente, a assembléa, que era ao proprio conselho do Banco que competia, muito embora «ad referendum», tratar essa revisão. Luminosa e sensata foi a curta exposição do governador, chamado a terreno por um accionista: — Não tinha, por parte do Governo, indicação alguma sobre as bases da reforma dos contractos, nem que tivesse, alli a poderia dar. No seu parecer, o que o Governo desejava, era o cumprimento cabal da lei de setembro de 1897, clara sobre os assumtos a discutir, e já principiado a executar. Que esta lei establecia, não só as condições da revisão, como tambem a diminuição dos encargos do thesouro, fixando, ao mesmo passo, em 7.200 contos o limite da circulação. De tudo isto concluia que a assembléa não tinha mais que eleger, dentro dos conselhos do Banco, ou dentro dos accionistas presentes, era indiferente, uma

comissão para tratar com o Governo, muito embora mais tarde a mesma assembléa se arrogasse a apreciação dos actos dos seus eleitos.

Afóra a proposta da direcção, que declinava, como vimos, de si o encargo, duas outras se apresentaram d'entre os accionistas: uma, eclectica, alvitrando cinco membros, dois do conselho de administração, um do conselho fiscal e dois dos accionistas; — outra mais radical — auctorizando os conselhos do Banco a tratar «ad referendum» com o Governo.

Foi esta ultima que por boa maioria vingou, e, a esta hora, estão já eleitos os vogaes que devem compor a comissão. Restam aguardar a resultado das negociações. Até lá temos a assembléa geral do Banco constituída em sessão permanente.

\*  
Na nossa bolsa continuou a primaria de procura para as inscrições, cuja cotação se vae firmando, não obstante as multipliadas offertas. Seguem-lhe na peúgada, embora a alguma distância os outros papeis do Estado, cujas cotações também se conservam firmes.

As acções do Banco de Portugal mantiveram-se, agora com menor movimento, a 141.000, cotação a que fecharam na quinzena anterior. Bancos Commercial e Ultramarino, poucas offertas, mas cotações mantidas.

Lisboa e Açores, que declinaram, a principio, por affluencia de offertas, firmam-se já. Acções dos Tabacos, movimento sensivel, reflexo da bolsa de Paris, e com tendencias para alta.

Phosphoros, bastante affluencia e oscillações, podendo isto mais ou menos conjurar se com a nova emissão de 600 contos de réis de acções que a companhia annuncia agora á subscripção, auctorizada pela assembléa geral (que seja dito de passagem), lhe ratificou, ao mesmo tempo, a proposta ao governo para o exclusivo dos tabacos de 1907 a 1926.

Como em seguida apresentamos o mappa geral do movimento das cotações da nossa bolsa n'esta quinzena, parece-nos redundancia o alongarmos esta resenha com algarismos, e para esse mapa derivamos a atençao do leitor interessado. E por aqui nos ficamos, registando com prazer a animação que gradualmente se vae accentuando no nosso mercado de papeis de credito, ainda ha pouco tão apathico. A Deus praza que isto continue, pois bom symptomá é...

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 janvier de 1901.

La hausse sensible de ces temps derniers a amené certaines réalisations provoquées par des réalisations de bénéfices, et la séance d'aujourd'hui se ressent encore un peu de l'hésitation qui avait prévalu hier sous l'influence de moins bonnes nouvelles de Londres.

Au comptant, les valeurs industrielles ont fait preuve relativement de fermeté, bénéficiant visiblement d'un retour marqué des dispositions du public vers elles.

Nos fonds nationaux continuent à attirer à bon droit l'attention, car leurs transactions ont été actives, ainsi que le témoignent leurs cours.

Le 3 p. c. est mouvementé autour de 102 fr. L'Amortissable, sur lequel le coupon trimestriel a été détaché le 2, se tient à 100,50 fr. Le 3 1/2 reste à 104 fr.

Le 3 p. c. Portugais, coupon détaché, ne s'éloigne guère de 24 fr.

Les Tabacs remontent à 720 fr. On annonce que l'acompte sur ces actions qui sera mis en paiement de 7 février prochain atteindra 6 p. c. soit 2.700 réis ou en francs au change 10,70 fr. environ. L'année dernière cet à compte ne s'était élevé qu'à fr. 8,55.

Voici le tableau des ventes effectuées par cette compagnie depuis le commencement du dixième exercice (1<sup>er</sup> avril 1900 au 31 mars 1901):

Total des ventes au 31 décembre 1900.	1.718.839	6.831.805.239
Période correspondant du précédent exercice.....	1.701.136	6.758.245.750
Différence en faveur de l'exercice 1900-1901.....	17.703	73.559.489

L'Extérieure regagne au delà son coupon et clôture à 71,30 frs. Malgré tous les efforts du gouvernement le convenio n'a pu être voté par le Sénat avant de 31 décembre. Il est hors de doute que par suite de cette non ratification dans les délais fixés, le dit convenio est devenu caduc.

Les Rentes Argentines poursuivent leur marche ascensionnelle, ce qui s'explique fort bien par le progrès indéniable des finances de ce pays.

Dans les Etablissements de Crédit l'action de la Banque de France se retrouve à 3.890 fr., le Lyonnais à 1.115 fr. et la Générale vers 615 fr.

La Banque de Paris vaut 1.070 fr. en tenant compte du détachement des 20 frs.

On annonce que cette Société va participer à l'émission d'un prochain emprunt Bulgare. Dans le groupe des Banques étrangères l'animation a été moins grande que sur les institutions francaises et les variations de cours sont insignifiantes à relever.

Le marché des actions de nos grandes compagnies de Chemins de fer conserve une allure satisfaisante: les recettes totales de l'exercice 1900 pour les six grands réseaux sont en augmentation du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de 85.832.000 fr. Le Lyon vient en tête avec 23.660.000 fr., puis le Nord avec 21.289.000 frs. L'Orléans occupe la troisième place avec 14.784.000 fr.

La plus value du Midi ne s'est élevée qu'à 1.833.000 fr.

L'Est passe à 1.068 fr., le Lyon à 1.700 fr., le Nord ex-coupon à 2.310 fr., l'Orléans à 1.710 fr., le Midi ex-25 frs. à 1.295 fr. et l'Ouest à 1.075 fr.

Le Métropolitain donne lieu à d'actives transactions entre 590 et 600 fr. L'assemblée extraordinaire qui vient d'avoir lieu a voté toutes les propositions du Conseil d'Administration et a décidé que le capital serait porté de 25 à 50 millions par l'émission de 100.000 actions de 200 fr. Pour chaque action nouvelle il sera versé en souscrivant le quart du capital nominal, soit 62,50 fr., et en outre une prime de 5 fr. dont le produit net, déduction faite des frais d'augmentation du capital, sera porté à un fond de réserve. Un droit de préférence est réservé aux propriétaires des actions anciennes à raison d'une action nouvelle par une ancienne.

La Thomson-Houston maintient à peu près ses positions d'il y a huit jours à 1.250 frs.

Les Chemins Espagnols se traitaient avec animation et les prix élevés en ce moment sur l'Extérieure ont sur eux une influence favorable.

L'Andalous s'inscrit à 270 fr.; le Nord de l'Espagne à 182 fs. et le Saragosse vers 260 fr.

Chemins Portugais fermes mais sans changement notable.

A constater la reprise des Wagons lits, à 410 frs. Voici l'état comparatif des recettes nettes des voitures. Du 1<sup>er</sup> Janvier au 20 Décembre 10.564.500 fr. en 1899 contre 12.755.292 en 1900.

Du 21 au 31 Décembre 405.504 fr. en 1899 contre 418.506 en 1900. Différence en faveur de 1900 fr. 2.201.794.

En valeurs industrielles, le Suez varie autour de 3.500 fr. Du 1<sup>er</sup> Janvier au 31 Décembre 1900 les recettes se chiffrent par 90.654.400 fr. contre 91.373.772 pour la période correspondante.

Les Voitures perdent du terrain à 245 frs.

Le Bec Auer clôture en sensible reprise à 650 frs.

Le calme règne dans nos compagnies de navigation.

Les Messageries cotent 515, la Transatlantique ex coupon 300 frs., les Chargeurs Réunis, dont la flotte va se trouver prochainement augmentée de six grands steamers, 1.100 frs. et Hayraise Pé-ninsulaire 580 frs.

Le Rio Tinto passe à 1.466 fr., le Tharsis à 230 fr. et le Cape à 130 fr.

Pennarroya s'est négociée à 2.675 fr., l'Escombrera à 1.150 fr., le Boléo à 2.790 fr. et Malidano à 1.100 fr.

En valeurs Sud-Africaines, on ne peut que constater la faiblelasse, car le marché des mines a encore traversé une mauvaise semaine.

La situation semble toujours très sérieuse pour les Anglais dans la Colonie du Cap et il faut admettre que l'on s'est trompé en croyant la guerre presque terminée. On ne voit pas que les incursions des Boers soient entravées, il semble au contraire que les troupes britanniques aient fort à faire à tenir en état de défense les principaux points sur les lignes de communication.

Les nouvelles de l'Afrique du Sud n'étant pas jugées satisfaisantes à Londres, la lourdeur domine et une tendance meilleure ne se laisse pas encore entrevoir, malgré des achats faits de temps à autre pour le compte de l'Angleterre pour enrayer la réaction.

L. C.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	37 3/4	37 11/16	Desconto no Banco de Portugal.....
" cheque ..	37 1/4	37 1/8	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	768	770	No mercado.....
" cheque.....	773	775	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	308	310	231
" cheque....	313	314	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	308 1/2	310 1/2	Premio da libra...
" cheque..	313 1/2	314 1/2	a
Madrid cheque ...	960	980	1.7950

# Maior e menor cotação mensal e annual, em 1900, de fundos portugue

BOLSAS	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa.....	Inscrições de assentamento....	32,95	32,60	33,92	32,87	35	33,96	35,40	34,99	36	35,35	35,95	34,4
	" de coupon.....	32,90	32,62	33,95	32,65	34,90	33,95	35,25	34,80	35,80	35,21	34,80	34,4
	Obrigações 4% 1888.....	18.000	16.300	17.500	17.400	18.000	17.000	18.200	17.800	18.500	18.100	18.800	17.4
	" 4% 890 assent.....	42.000	41.500	43.200	43.000	50.000	50.000	42.800	42.400	43.200	42.800	-	4
	" 4% 1890 coupon.....	42.000	41.600	43.500	43.000	44.000	43.800	43.000	42.800	43.500	43.900	-	1
	" 4 1/2 % assent.....	49.600	48.000	50.000	49.200	50.000	49.700	49.800	48.300	49.500	48.900	49.500	49
	" 4 1/2 % coup. int.....	48.800	47.500	49.800	48.800	50.900	49.200	49.900	48.200	49.500	48.700	49.500	49
	" Tabacos coupon.....	127.000	127.000	-	-	128.000	128.000	-	-	130.000	130.000	125.000	125
	Acções Banco de Portugal.....	135.000	133.000	137.800	134.000	140.000	133.000	138.800	138.000	140.000	138.600	142.000	139
	" " Commercial.....	125.000	123.000	123.500	116.100	122.000	121.000	122.700	122.000	123.500	124.500	123.4	4
	" " N.º Ultramarino.....	114.000	105.500	113.500	108.000	112.000	110.100	115.000	112.800	133.000	115.200	128.600	121.9
	" " Lisboa & Açores.....	122.500	120.800	121.000	116.000	118.500	116.000	120.000	118.500	120.500	120.000	120.500	120.0
	" Tabacos, coupon.....	115.000	107.200	117.500	110.000	125.600	116.500	126.000	124.500	141.000	125.800	132.500	130!
	" Companhia Real.....	17.800	17.200	-	-	20.000	20.000	20.500	20.500	19.500	18.200	18.000	18.5
	Obrigações predias 6%.....	93.500	92.000	93.500	93.000	93.650	93.200	93.500	93.000	94.200	93.500	95.150	94.5
	" " 5% .....	90.700	90.200	90.700	90.000	91.500	90.600	91.600	91.200	92.000	91.300	91.900	91
	" C.º Real 3% 1.º grau)	77.500	75.500	77.500	77.000	79.200	77.500	79.500	78.700	79.900	78.000	77.800	77.0
	" " " (2.º " )	23.700	22.500	22.800	22.500	23.450	22.600	23.100	22.800	23.800	22.900	23.250	22.5
	" Nacional.....	40.000	37.500	-	-	-	-	-	-	46.000	46.000	-	-
	" Atravez d'Africa.....	78.000	70.000	75.000	74.000	76.600	72.000	76.500	75.900	80.900	76.500	79.000	78.
Paris.....	3% portuguez.....	23,60	22,40	23,95	22,85	25,85	23,77	26,30	24,80	25	24,15	25,10	23
	Acções Companhia Real.....	68,75	65	66	65	85	68	85	75	78	70	74,50	68
	" Madrid Caceres.....	38	28	37,75	35,50	40	38	59	42	57	45	54,10	40
	" Norte de Hespanha.....	205	187	204	200	222	200	242	232	241	224	213	201
	" Madrid Zaragoza.....	272	257	275	263	294	273	344	328	328	315	309	282
	" Andaluzes.....	265	245	270	257	300	269	360	345	351	340	325	260
	Obrigações C.º Real (1.º grau).....	298	289	299	297	312	295	309	304	306	301	307	302
	" " (2.º grau).....	91	86	88	85,25	92	85,50	89,50	84,50	91	86,50	92	88
	" Beira Alta.....	79	78	83,50	79,25	82,50	80	84,50	82	83	80	81,50	80
	" Madrid-Caceres.....	100	89	111	98	111	105	106	100	102	94	106	99
	" Norte-Hesp. (1.º hyp.).....	282,50	255	292	280	290	286	298,50	280	299,50	283	330	304
Londres.....	3% portuguez.....	23,25	22,12	23,75	22,62	25,75	23,25	26	25,75	24,87	24	24,75	23
Amsterdam.	Obrigações Atravez d'Africa.....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57
Bruxellas...	" " " .....	57	53,39	60	56,88	57,62	56,50	57,96	56,25	59,93	56,25	59,93	58

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO												
	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	16
Lisboa: Inscrições de assent.	37,15	37,25	38,25	37,42	37,40	38,45	37,50	37,65	37,75	37,70	37,70	37,70	-
" coupon	37,09	37,15	37,20	37,40	37,40	37,45	37,52	37,63	37,60	37,66	37,70	-	-
Obrig. 4% 1888 .....	18.200	18.200	18.200	-	18.000	18.000	18.100	18.100	18.200	18.200	18.300	18.400	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int..	45.100	-	-	-	-	53.100	-	-	-	-	54.000	-	54.400
" 4 1/2 % externo .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp.º Phosphoros.....	91.800	91.400	-	-	89.200	89.100	-	-	89.000	-	89.000	-	-
Acções B. de Portugal.....	141.000	141.000	-	-	-	-	141.000	141.000	141.000	141.000	-	141.500	-
" " Commercial .....	127.000	-	127.500	127.500	127.000	127.100	-	-	-	-	127.000	-	-
" " N. Ultramarino.....	121.000	-	-	120.500	-	120.500	-	-	-	-	121.500	123.000	-
" " Lisboa & Açores.....	-	-	-	120.500	120.500	120.500	120.000	120.000	-	-	120.500	-	-
" Tabacos coupon .....	-	123.500	-	118.500	117.500	115.000	115.500						

## titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
40	34,80	36,15	35,75	37	36	37,30	36,39	39,05	37	41	36,30	Dezembro	41
36	34,80	36	35,60	36,85	36,12	37,25	36,80	37,30	36,15	37,40	36,70	"	37,40
7.950	17.550	18.100	17.850	18.550	18.200	18.500	18.400	18.600	18.400	18.200	18.000	Junho	18.800
4.000	43.200	45.000	44.500	46.200	45.00	44.500	44.000	44.000	43.500	44.200	44.000	Marco	50.000
4.000	44.000	45.100	45.100	52.000	45.200	44.000	43.500	44.000	43.200	45.000	44.000	Setembro	52.000
1.000	49.300	52.000	50.500	52.000	51.800	52.000	50.200	52.300	50.700	52.600	51.500	Dezembro	52.600
1.000	49.400	52.000	50.500	52.000	51.600	50.500	50.200	51.500	50.400	52.300	51.800	"	52.300
-	125.200	125.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Maio	130.000
2.000	138.500	140.800	139.900	142.650	140.500	145.700	142.500	144.000	130.000	145.500	141.000	Outubro	145.700
3.000	121.500	124.500	124.000	124.500	123.000	124.000	123.500	125.000	125.000	126.500	125.200	Dezembro	126.500
4.000	122.100	125.000	123.500	125.500	124.300	125.000	124.000	120.000	115.000	124.000	121.200	Maio	133.000
9.700	117.000	119.000	118.500	118.600	118.000	118.000	118.000	118.000	118.000	121.500	119.000	Janeiro	122.500
0.500	127.800	130.200	125.900	129.600	127.200	130.000	129.000	129.200	128.000	126.000	123.100	Maio	141.000
5.000	-	16.500	16.500	17.550	16.700	-	-	17.500	17.200	17.800	17.300	Abril	20.500
1.900	92.500	94.200	94.000	96.500	93.300	94.850	94.600	94.700	94.500	95.000	93.000	Setembro	96.500
5.200	89.700	91.300	90.300	91.450	91.000	91.450	90.800	91.800	91.000	92.400	90.400	Dezembro	92.400
2.300	74.000	76.300	75.000	77.800	75.800	76.500	75.800	77.500	76.500	79.000	78.000	Maio	79.900
-	21.100	21.450	21.000	21.900	21.400	22.500	21.600	22.250	21.850	22.050	21.650	"	23.800
4.500	-	48.100	48.100	-	-	-	-	-	-	48.000	46.000	Agosto	48.100
24.25	73.400	76.500	75.500	76.000	75.000	76.000	75.100	78.000	76.000	79.200	78.600	Maio	80.900
72	22.40	23.70	22.60	24	22	23.70	23.20	24.80	23.42	25.45	24.15	Abril	26.30
40	69	70	65.25	75	69.50	71	70	71.50	69	71	69.25	Março	85
03	35	40	36	40	36.50	37	33	37.50	31	36	35	Abril	59
90.50	178	195	180	217	195.50	202	180	185	169.50	180	174	"	242
96	268	293.50	267	310	291.50	293	265	272	250	267	259	"	344
95	265	300	258	320	300	315	302	292	277	285	264	"	360
91	296	304	300	308	302	304	301	312	302	323	313	Dezembro	323
76	87	87	84.25	88	86	89.50	85.50	88.50	85.25	88	86	Marco	92
99.50	73.50	75	74.25	79	75	77	75	78	74	76	75	Abril	84.50
14.50	95	98.75	95	95	89	90	81	84.75	80	89	81	Fevereiro	111
305	314	314	307.50	320	315	312	305.50	300	297	298.75	293	Junho	330
22.25	22.50	23.50	22.50	23.87	23	23.50	23	24.62	23.25	25	24.12	Abril	26
50.50	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	todo o anno	57.25
60.50	58	60.50	60.12	60.43	56.50	59.93	58.06	63.50	58.50	61.68	59.12	Novembro	63.50
60.50	58	58	58	58	57	57	57	65	57	62.50	62.50	"	65

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1900-1			1899-900			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900-1	1899-900	1900-1	1899-900
COMPAGNIA REAL	de 8	693	Réis 92.322.000	Kil. 133.220	693	Réis 69.142.758	Kil. 114.023	Réis 4.045.161.000	Réis 3.825.406.562	Réis 219.754.438	Réis -
Antiga rede e nova não garantida ...	17.23 Dez. 24.31 "	96.136.000	Réis 138.724	"	79.018.613	Réis 114.023	Réis 4.141.297.000	Réis 3.904.425.175	Réis 236.871.825	Réis -	Réis -
Nova rede garantida .....	17.23 Dez. 24.31 "	11.513.000	Kil. 30.290	380	9.601.242	Kil. 25.266	Kil. 512.212.000	Réis 491.516.438	Réis 20.695.562	Réis -	Réis -
Sul e Sueste .....	26.2 Dez. 3.9 "	10.237.000	Kil. 26.939	"	10.972.837	Kil. 28.875	Kil. 522.449.000	Réis 502.489.275	Réis 19.959.725	Réis -	Réis -
Minho e Douro.....	- - -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Beira Alta .....	19.25 Nov. 26.2 Dez. 3.9 "	18.823.575	Kil. 38.572	475	15.562.456	Kil. 32.763	Kil. 929.690.938	Réis 877.484.793	Réis 52.206.145	Réis -	Réis -
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	29.4 Nov. 5.11 "	1.996.564	Kil. 19.014	105	1.852.595	Kil. 17.643	Kil. 73.365.998	Réis 67.297.058	Réis 6.068.940	Réis -	Réis -
Guimarães .....	12.18 Dez. 10.16	1.709.973	Kil. 16.285	34	1.896.831	Kil. 18.065	Kil. 76.992.830	Réis 71.015.393	Réis 5.977.437	Réis -	Réis -
Porto á P. e Famalicão	24.31 "	1.414.980	Kil. 41.617	"	1.337.114	Kil. 39.326	Kil. 96.331.935	Réis 88.808.740	Réis 7.523.195	Réis -	Réis -
Norte de Hespanha ..	16.30 Nov. 16.22 Dez.	4.136.734	Kil. 64.636	64	3.755.120</						

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Junho

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo		
I — Animaes vivos.....	1900	1899
II — Materias primas para as artes e industrias.....	1.192.096	1.017.836
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	14.800.347	11.306.603
IV — Substancias alimenticias.....	3.441.345	3.478.973
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	8.196.398	7.706.291
VI — Manufacturas diversas.....		
Taras.....		
Total.....	31.628.641	27.004.825
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos .....	2.070.830	1.610.185
II — Materias primas para as artes e industrias.....	2.875.420	2.499.440
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.522.761	1.423.026
IV — Substancias alimenticias.....	8.214.649	8.395.441
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....		
VI — Manufacturas diversas.....		
Total .....	86.189	64.532
	1.214.820	1.026.568
	15.984.669	15.019.192

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

**Curso de mechanica elementar para uso das escolas industriaes, pelo engenheiro Ph. Moulan.**

Com este modesto titulo publicou a conhecida livraria polytechnica Ch. Béranger, de Paris, um bello volume em 8.<sup>o</sup> com 1.124 paginas e 1.067 figuras intercaladas no texto, em que resume clara e methodicamente uma enorme massa de conhecimentos relativos á cinematica, á statica, á resistencia do movimento, á dynamica e aos momentos de inercia, á resistencia de materiaes, aos geradores de vapor, aos motores a vapor e aos motores hidraulicos.

Este bem ordenado livro, nas mãos d'um engenheiro, torna-se um verdadeiro ajuda-memoria, um *vade-mecum* precioso e tem sobre as publicações d'este genero a vantagem de entrar em explanações da materia, não dando apenas os resumos ou conclusões como é uso fazer n'aquelle livros.

Não pôde servir como texto, mas pôde usar-se como expositor muito vantajoso no ensino de mechanica das novas escolas industriaes. A feição d'estas escolas entre nós é mais modesta e não consente tamanhos desenvolvimentos theoricos com tanto emprego do calculo algebraico como o necessário para a determinação dos momentos d'inercia e da resistencia das vigas, dos tubos, orgãos de machinas, á compressão, á flexão etc.

Mas ahí mesmo ha capítulos escriptos d'uma forma elementar que merecem muita attenção e louvor. Está n'este caso o que alli se lê sobre a estatica graphica.

Nos institutos industriaes, em que a altura do ensino deve ser mais elevada e em que a preparação em mathematica physica e chimica já consente aos alumnos maior desenvolvimento, este livro pôde prestar valiosos serviços.

Não é de mais na livraria de qualquer engenheiro,

antes constitue uma verdadeira utilidade, pois lhe dispensará em muitos casos a consulta de varios volumes de obras mais desenvolvidas, mas que não são mais claras nem mais copiosas de factos e indicações preciosas.

Recommendamos por isso confiadamente o curso de mechanica do engenheiro Ph. Moulan, certos de que quem o adquirir se não arrependera da compra.

## Conductores d'obras publicas

Da commissão de propaganda d'esta associação recebemos um bem redigido manifesto em que se nos reclama o auxilio de toda a propaganda em favor dos trabalhos d'aquelle commissão, que d'uma forma geral se propõe promover o adeantamento dos seus associados, pela sciencia e pela instrucção, e para taes fins projecta: «exposições publicas e periodicas, comprehendendo projectos executados ou por executar, invencões ou modificações de apparelhos, monographias, publicações periodicas, technicas ou scientificas, modelos, desenhos, etc, além d'outros como a convocação de congressos profissionaes, a aquisição profusa de publicações technicas e scientificas, as excursões de estudo, conferencias, etc.»

Está-nos no animo e nos habitos apoiar todos os que honradamente trabalham pelo seu engrandecimento.

Pôde pois a associação contar com o nosso modesto valimento.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**S. Thomé.** — Informam d'aquelle ilha que os estudos do caminho de ferro seguiram activamente até novembro, sendo depois interrompidos por causa da estação das chuvas.

Estão concluidos os trabalhos de campo com relação aos dois primeiros troços, na extensão total de cerca de 26,5 kilometros.

O primeiro troço vae até o Rio do Ouro, e mede mais de 12 kilometros, e o segundo mais de 14, e vae do Rio do Ouro até o leito da Ribeira Funda. Este segundo troço, cujo estudo foi ultimamente concluido, atravessa importantes ribeiros, como Agua Carvão, Agua Coimbra, Agua Sampaio, Agua Cortello e Ribeira Funda, sendo grandes as dificuldades na extremidade d'este troço.

**Ascensor de S. Sebastião.** — A companhia Urbana, concessionaria d'este ascensor de viação, d'accordo com a da Viação Funicular que hoje a explora, pediu á camera para transformar para electricidade o sistema de tracção da linha.

A propósito perguntaremos quando acaba o regimen do provisorio n'este ascensor e a escandalosa permanencia de um poço sempre aberto no centro d'uma praça de grande passagem de carros e peões e onde só por milagre não teem sucedido desastres pessoais.

Nada ha, na verdade, tão tolerante como a nossa camera municipal para com as companhias de viação.

**Benguela.** — Conforme consta da nossa *Parte Official* está aberto concurso para a empreitada de construcção da infrastructura (terraplenagem e obras de arte) do primeiro troço da 2.<sup>a</sup> secção (de Benguela ao Monte Sahoá) na extensão de cerca de 13 kilometros.

E' provavel que na data da abertura das propostas, 15 de abril proximo, esteja já estudada a secção entre Benguela e o Lobito, e que possa abrir-se concurso para a respectiva empreitada. Os estudos d'esta sec-

ção devem completar-se em curto prazo, porque o que ha a fazer é relativamente pouco importante.

Por enquanto as receitas do fundo especial do caminho de ferro de Benguela pouco vão além de 100 contos; mas, logo que esteja devidamente regulada a questão do imposto do alcool, o fundo deve aumentar importantemente. E se a crise que pesa actualmente sobre o commercio de Benguela se attenuar e desvanecer, então as receitas destinadas áquelle importante melhoramento hão de avolumar-se, permittindo grande rapidez dos trabalhos.

E' muito reduzida a actual empreitada, porque se refere ao troço definitivamente estudado. Para além d'este troço ha já estudado outro troço, mas julgou se conveniente estudar uma variante, a fim de evitar numerosas obras de arte.

**Central do Porto.**—O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado já aprovou e mandou executar o projecto da passagem superior e cobertura provisoria d'esta estação, auctorizando a despesa de réis 950.000 com a primeira e 1.326.000 réis com a segunda.

O conselho mandou abrir nova praça para a empreitada H da mesma estação, com a base de 38 contos, segundo o orçamento rectificado.

**Zambezia.**—O relatorio annual d'esta companhia dá as seguintes informações sobre uma linha ferrea de Quelimane a Maquival, ultimamente mandada construir. Diz este documento:

«O movimento sempre crescente entre os prazos Andone e Anguaze e a villa de Quelimane, a que com os meios ordinarios de transporte já não podíamos dar vassão, obrigou-nos a incluir no novo plano dos trabalhos o estabelecimento de uma linha ferrea de serviço ligando os nossos armazens e os caes de Quelimane com a estação principal d'aquelles prazos e com a estação de Maquival, situada na margem direita do rio Macuze e accessivel a embarcações calando até 15 pés de agua.

Esta linha ferrea, a cujo assentamento se está procedendo, terá a sua origem na estação de S. Domingos, local situado a pequena distancia de Quelimane, onde já hoje possuímos um grande palmar e diferentes armazens, onde em breve devem estar montadas as nossas fabricas de preparo de arroz e cairo.

Um pequeno ramal ligará esta estação com o caes da Alfandega de Quelimane e com as installações que possuimos n'aquella villa.

O desenvolvimento total d'esta linha, comprehendendo os ramaes, desvios e linhas de serviço, será de metros 33.200.

A via terá entre a face interna dos carris 0,60 de largura e será constituída por carris e travessas de aço, pesando por metro corrente de carril e de via respectivamente 12 e 23 kilogrammas.

O material circulante compõr-se-ha de 2 locomotivas-tenders, 2 carruagens para transporte de passageiros e 60 wagons de diversos typos.

Todo este material encontra-se já em Quelimane, onde activamente estamos procedendo ás terraplenagens e assentamento da linha, a qual deverá estar a funcionar antes do fim do corrente anno.»

**Colonia da Beira.**—Segundo os esclarecimentos dados na assembléa de 21 de dezembro ultimo, a construção da ultima secção da linha ferrea tem tido mais dificuldades do que as anteriores, occasionando constantemente maiores despesas. A via ficou com a bitola de 3 pés e 6 polegadas para que a exploração seja mais barata.

Este alargamento foi combinado com a companhia

Mashonaland Railway que facilitou a emissão de libras 850.000 em obrigações.

A linha está prompta entre Beira e Salisbury na extensão de 400 milhas.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

E' importante o decreto sob concessões de linhas ferreas que acaba de ser promulgado no paiz vizinho.

Diz assim :

«Artigo unico. De futuro só pôdem ser concessionarios de caminhos de ferro e tramways, quer de serviço geral, quer de serviço particular, para uso publico, cidadãos hespanhoes domiciliados permanentemente em Hespanha e as sociedades ou companhias que se sujeitarem ás condições seguintes :

a) Terem o seu domicilio em Hespanha e serem regidas em todas as manifestações da sua actividade exclusivamente pelas leis hespanholas.

b) Exprimir o valor nominal das suas accções e obrigações em moeda hespanhola e realizar na mesma moeda os pagamentos de juros e dividendos.

c) Constituirem os seus conselhos de administração em condições que, pelo menos, um terço dos membros que as compuserem sejam cidadãos hespanhoes domiciliados permanentemente em Hespanha.

d) Elegerem igualmente cidadãos hespanhoes domiciliados em Hespanha para os cargos de directores gerentes e facultativos, de engenheiros e chefes superiores dos serviços, salvo em casos excepcionaes justificados perante o governo e sendo necessaria a approvação d'este.

Como se vê, a Hespanha reivindica, pelo menos nas suas futuras concessões, a qualidade dos seus caminhos de ferro serem hespanhoes ; mas a condição c), bem modesta nas suas aspirações, dá margem larga a que a administração superior seja estrangeira, e nesse caso, pouco valerá o terço dos *consejales* nacionaes com director, chefes e tudo.

### França

A companhia d'Orleans resolveu assentar uma segunda via entre *Brétigny* e *Dourdan*.

Esta linha facilita muito o trafego e as relações entre *Dourdan* e *Paris*, dando grandes vantagens para o serviço das correspondencias.

Abriu á exploração a secção da linha de *Dieppe* ao *Havre* entre *Cany* e *Fécamp* que mede 24.432 m.

Comprehende 5 estações.

Foram publicadas recentemente as estatísticas dos caminhos de ferro de interesse local e dos tremvias franceses.

A extensão kilometrica das vias ferreas de interesse local é de 4.435 km., sendo 3.173 com a garantia de juro e 1.262 sem garantia.

A extensão dos tremvias para passageiros e mercadorias é de 2.843 km., sendo 2.035 com garantia de juro.

A extensão dos tremvias para passageiros é de 890 km., sendo 273 no departamento do Sena.

### Inglaterra

Em 31 de dezembro de 1899 a extensão das linhas inglezas era de 121.700 milhas, ou mais 41 do que no anno anterior.

Deram de receitas :

Passageiros de 1. <sup>a</sup> classe....	3.370.432 libras
" " 2. <sup>a</sup> " ....	2.809.079 "
" " 3. <sup>a</sup> " ....	27.271.457 "
Assignaturas....	3.331.804 "
Bagagens	6.951.627 "
Mercadorias	52.116.994 "

O capital empregado é de 1.152.317.501 libras.

Percorrem as linhas 43,7 milhões de passageiros e 52,1 milhões de toneladas de mercadorias.

### Suissa

As companhias suissas organizaram ha meses, como aqui dissemos, bilhetes d'assignatura por 15 dias, 1, 3, 6 ou 12 meses, de preços muito reduzidos, nas tres classes.

Estas assignaturas são validas em quasi toda a rede com grande satisfação do público e vantagem pecuniária das companhias, cujas receitas aumentaram.

Os preços das assignaturas foram todavia alterados recentemente, aumentando-se principalmente nas assignaturas por períodos pequenos.

A tabella, que era de 60 f. 42 e 30 para as tres classes com a duração de 15 dias, passou a ser de 70, 50 e 35.

Para 30 dias era de	100	70	50
e é de	110	75	55
» 3 mezes era de	240	170	120
e é de	270	190	135
» 6 » era de	380	270	190
e é de	420	295	210
» 12 » era de	600	420	300
e é de	670	470	335

A assignatura para duas pessoas ficou sendo 900, 630 e 450 francos por anno.

### Italia

Na rede da Sicilia, segundo o balanço de 30 de junho ultimo, entraram as receitas brutas de 11.610.990 liras, ou mais 400.891 liras do que no exercicio anterior.

As despesas foram a maior 459.774 liras.

Segundo o relatorio da Companhia da Sicilia apresentado em 29 de novembro ultimo, a rede, que permaneceu com a extensão de 1.100 km., deu de receita, liquida das despesas, das contribuições do Estado e das deduções para a caixa operaria, 11.404.385 liras ou 10.367,6 por km.

Houve portanto um aumento de 365.384 liras sobre o anno anterior.

D'este producto competem 9.037.956 liras á rede principal, correspondendo a 14.672 liras por km. e o restante á rede complementar, correspondendo a 4.889 liras por km.

### Allemanha

A linha de Berlim a Potsdam mede 27,4 km., tendo entre Berlim e Wannsee (18,6) um trafego muito intenso.

N'este troço os comboios succedem-se com intervallos de 5 a 20 minutos, tendo esses comboios geralmente 9 viaturas e 12 nos dias de festa.

A velocidade média é de 60 kilometros ou de 45 nos dias de festa, fazendo-se assim o trajecto entre Berlim e Wannsee em 33 ou 40 minutos.

Mas a velocidade de 60 é perigosa n'uma linha com tanto comboio e a de 45 era pequena. Pois se a concurso a proposta que remediasse este inconveniente. Foram premiados dois projectos, um em que o serviço se faria a vapor, e outro, que foi o escolhido para o serviço pela electricidade.

### Japão

Em 31 de março de 1900 a extensão total das vias ferreas japonezas era de 6.635 milhas, sendo 832 do governo e o restante de companhias particulares.

Em igual periodo do anno anterior eram: menos 64 milhas do governo e 159 de companhias.

A companhia com a rede maior é a do Nippon que tem 857; segue-se a de Kiusin com 330 e a de Sanyo com 280.

As receitas totaes d'estas linhas subiram a 38.210.000 yen, sendo 24.460.000 de passageiros e havendo um aumento de 6.500.000 yen sobre o anno anterior.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Espanha

Foi pedida a concessão d'un tremvia electrico entre a linha ferrea do Norte e a do Cantabrico na cidade de Santander com um ramal da fabrica de assucar Montañoso no Alisal, outro na rua do Mortuario e outro para a fabrica Tresilla.

No dia 7 de janeiro proximo devia realizar-se a adjudicação da concessão d'un tremvia com motor electrico de Jusepts a Casa Gomis com um ramal a Bona nova na província de Barcelona,

Uma empresa em que entram muitos capitalistas de Santia-ga na Corunha está tratando de estabelecer uma linha ferrea entre aquella cidade e linha do Norte de Compostella a Crutis. Aproveitará a queda de agua do rio Tambre.

\* Estão prompts os estudos d'uma linha electrica de Lerida a França pelo valle de Arán. Atravessa os Pyreneos em um tunnel de 3.800 metros. Aproveita as quedas de agua do Noguera, Ribagorza e Garona.

Parece que uma companhia allemã se propõe effectuar a construcção.

### Belgica

Parece que o governo belga adoptou e vai tratar da construção do caminho ferro-electrico entre Bruxellas e Antuerpia. Esta linha é independente da actual, mas sahe das mesmas estações, isto é, da estação do Nord em Bruxellas e da estação Central em Antuerpia.

O traçado faz uma pequena curva para chegar a Malines onde haverá uma paragem.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

### Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

#### SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.<sup>o</sup> e 53.<sup>o</sup> dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros nessa data o seguinte:

#### Balanço do Razão da Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

London and Brazilian Bank...	427\$949	—
Mala Real Portugueza.....	180:000\$000	—
Propriedade.....	44:136\$457	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Deposito no Banco de Portugal	20\$422	—
Penhor .....	65:313\$000	—
Trustees..... £ 54.082,98	238:871\$177	—
Marcuard, Krauss & C <sup>o</sup> Fr. 56,00.....	—	10\$080
Direccão em Loanda.....	14:469\$848	—
Construcção .....	12.634:014\$408	—
Capital .....	—	3.600:000\$000
Obrigações .....	—	8.434:350\$000
Administrador-delegado em Lisboa.....	1.531\$660	—
Credores .....	—	113:109\$730
Thesouro portuguez.....	—	1.546:711\$389
Banco Nacional Ultramarino (contracto de 17 de janeiro de 1896) .....	—	310:500\$000
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.....	—	65:313\$000
J. Matthieu & Fils. Fr. 3.777,55	683\$963	—
Letras a pagar.....	—	15:775\$572
Henry Burnay & C <sup>o</sup> (contracto de 17 de janeiro de 1896) .....	—	310:500\$000
Ministerio da fazenda, conta de subsidio .....	—	1.750:893\$979
Banco de Portugal.....	—	64:878\$641
Fornecedores.... Fr. 3.926,30	—	5:573\$401
Devedores .....	512\$300	—
Diferença na subvenção .....	—	1.402:592\$652
Lucros e perdas .....	46:153\$171	—
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca .....	—	8:551\$439
Letras a pagar em Loanda....	—	36:746\$646
Saques d'Africa.....	—	4:100\$380
Exploração.....	284:053\$342	—
Reclamações .....	3.892:878\$620	—
Papeis de Credito.....	828:750\$000	—
Caixa .....	8:711\$806	—
Obrigações sorteadas.....	—	3:600\$000
Réis.....	18.261:206\$909	18.261:206\$909

#### Activo

London and Brazilian Bank	427\$949
Saldo.....	—
Mala Real Portugueza .....	180:000\$000
Importancia de accões.....	—
Propriedades .....	44:136\$457
No Porto e Loanda.....	—
Moveis e utensilios .....	20:669\$786
No Porto, Londres e Loanda..	—

<i>Depósito no Banco de Portugal</i>		
Saldo.....	—	29\$422
<i>Penhor</i>		
O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambarca pelo aval prestado pela Companhia a acceites que representavam em 30 de junho de 1899 réis 82:366\$000 e se acham hoje reduzidos a	—	65:313\$000
<i>Direcção em Loanda</i>		
Saldo alli existente.....	—	14:469\$848
<i>Administrador delegado em Lisboa</i>		
Saldo.....	—	1.531\$660
<i>Construção</i>		
Saldo conforme o annexo A... J. Matthieu & Fils	—	12.634:014\$408
Saldo.....	—	683\$963
<i>Trustees</i>		
Importância em consolidados e em dinheiro.....	—	238:871\$177
<i>Devedores</i>		
Saldo.....	—	512\$300
<i>Caixa</i>		
Saldo existente.....	—	8:711\$806
<i>Exploração</i>		
Saldo conforme o annexo B....	—	284:053\$342
<i>Reclamações</i>		
Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contracto de 1891, conforme o annexo C.....	—	3.892:878\$620
<i>Papeis de credito</i>		
Pelos recebidos da sociedade Constructora, a saber :		
12.692 obrigações d'esta Companhia a 75\$000.....	951:900\$000	—
Menos :		
2.838 obrigações vendidas e 4 amortisadas	213:150\$000	
2.842 a 75\$000.....	738:750\$000	
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000	90:000\$000	828:750\$000
<i>Lucros e perdas</i>		
Saldo conforme o annexo D..	—	46:153\$171
Réis .....	18.261:206\$909	
		(Continua).

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

*Lanço comprehendido entre a estação de Campanhã e a do Porto — Estação do Porto — Empreitada H — Terraplenagens, aqueductos e muro da rua do Loureiro.*

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de fevereiro do proximo anno de 1901, pela uma hora da tarde, se ha-de proceder perante a Direcção dos caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, ao concurso publico para a arrematação de terraplenagens e construcção de aqueductos, e muro na rua do Loureiro, que constituem a empreitada H, na estação do Porto, d'estes caminhos de ferro.

O deposito provisório a fazer para ser admittido como licitante será de 960\$000 reis, e o deposito definitivo, de 5 por cento do preço da adjudicação.

O projecto e condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as tres da tarde, no escriptorio do serviço da construção, rua do Estação n.º 157, 1.º, em Campanhã.

Porto 29 de dezembro de 1900.

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de carris de aço

Faz-se publico que, pelas duas horas da tarde de 21 do corrente mez, perante a direcção dos caminhos de ferro, serão aber-

tas as propostas que até a essa hora forem apresentadas, para a adjudicação do fornecimento de quarenta e oito carris de aço para espadilhas.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 18\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação for feita ; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem da respective direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 5 de janeiro de 1901.

#### Fornecimento de chapas de ferro

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 21 do corrente mez, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro, serão abertas as prepostas que até essa hora forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de setenta e duas chapas de ferro; sendo quarenta e oito para agulhas e vinte e quatro para crossings.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 20\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento pelo concorrente a quem a adjudicação for feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do Caminho de Ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro, (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quattro da tarde. Lisboa, 6 de janeiro de 1901.

#### Fornecimento de madeira

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 23 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 20 metros cubicos de madeira Yellowpine, em vigas de 8 metros de comprido.

O deposito provisório para ser admittido a licitar, é de 26\$000 réis. Este deposito será posteriormente elevado a 5 % da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos á ordem da respectiva Direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22) onde pôdem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quattro da tarde. Lisboa, 8 de janeiro de 1901.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de massaroquinha

No dia 4 de fevereiro proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 56.500 kilogrammas de massaroquinha.

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 Chateaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa 8 de janeiro de 1901.

### Caminho de ferro do Porto á Povoa e Famalicão

#### Fornecimento de 30.000 travessas

Na direcção da exploração d'este caminho de ferro, e até o dia 6 de fevereiro proximo, recebem-se propostas em carta fechada para o fornecimento de 30.000 travessas de pinho para a conservação da linha, segundo as condições dos annos anteriores, as quaes pôdem ser examinadas todos os dias uteis, das 11 ás 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, á praça de Mousinho de Albuquerque (rotunda da Boavista).

Porto, 27 de dezembro de 1900.

# 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** **Canha & Formigal.**—Artigos de mercearia.—P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

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

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

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

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

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

**LISBOA** **Restaurante Tayres.**—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—Propri. Lopez Munhós.

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

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

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

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cosinha 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, Romão Garcia Vinhas.

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

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

**MADRID** **Cesar Fereal.**—Agente comercial 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 Hespanola.

**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, lawntennis, croquet e outros jogos—Preços rasoaveis.—Propri. Léon Lacam.

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

**FIGUEIRA DA FOZ** **Grande hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.<sup>o</sup> ordem. Diaria 1#200 a 2#000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

**MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Italle.**—De 1.<sup>o</sup> ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas—accommodações para familias. Cosinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propri.—Petracchi Felice.

**NAZARETH** **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1#000 a 1#200 réis; em setembro, desde 1#200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Ripert para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Propri. Antonio de Sousa Romão.

**SANTIAGO (Galliza)** **Hotel Restaurant 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 familia. Preços modicos. Fala-se portuguez, frances, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

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

**FABRICA  
DE  
H. SCHALCK, SUCCESSORES**

*Calçada do Cascão*

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup> || Rua da Fabrica, 25.

**PRODUCTOS**

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Janeiro de 1901

COMPANHIA REAL			Lisboa	Sacavem	Lisboa	Coimbra	Figueira	Coimbra	FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	5-50 t.	9-25 n.	11-10 n.	10-23 n.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	—	—	—	10-23 n.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	—	—	—	10-23 n.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	—	—	—	10-23 n.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	—	—	—	10-23 n.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	—	—	—	10-23 n.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	—	—	—	10-23 n.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	—	—	—	10-23 n.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	—	—	—	10-23 n.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	—	—	—	10-23 n.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	—	—	—	10-23 n.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	—	—	—	10-23 n.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	—	—	—	10-23 n.
10-15 n.	10-40 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10-23 n.
C. SODRE P. ARCOS C. SODRE			d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.	—	—	—	—	—
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	8-20 m.	i 2-35 t.	b 5-37 t.	—	—	—	—	—	—
C. Sodré	Cascas	C. Sodré	11-0 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	7-45 m.	10-5 m.	11-10 t.	12-11 t.	10-35 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	a 4-30 t.	i 11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.	—	—	—	11-50 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	—	—	—	11-50 m.
9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	8-45 n.	—	—	d 9-0 m.	—	—	—	11-50 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	—	—	—	11-50 m.
10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	—	—	—	—	—	—	—	11-50 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	—	—	—	11-50 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	11-45 n.	—	—	—	11-50 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.	—	—	—	11-50 m.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	11-50 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.	—	—	—	11-50 m.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-0 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.	—	—	—	11-50 m.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	—	—	—	11-50 m.
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	10-30 n.	7-40 m.	6-20 t.	5-58 m.	—	—	—	11-50 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	—	—	—	—	—	—	—	11-50 m.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.	—	—	—	11-50 m.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	11-0 m.	8-45 n.	7-9 m.	6-55 t.	—	—	—	11-50 m.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	10-30 n.	7-9 m.	6-55 t.	4-10 m.	—	—	—	11-50 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	8-45 n.	7-9 m.	6-55 t.	5-58 m.	—	—	—	11-50 m.
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	10-30 n.	7-9 m.	6-55 t.	5-58 m.	—	—	—	11-50 m.
a 10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	11-50 m.
12-30 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	3-32 t.	—	—	—	11-50 m.
Lisboa	Cintra	Lisboa	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	—	—	—	—	—
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	10-30 n.	—	5-58 m.	—	—	—	—	—
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	—	—	—	—
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.	—	—	—	—
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	Alfarelos	Porto	Alfarelos	8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.	feiras
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	8-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.	6-34 t.	6-45 t.	6-45 t.	terças



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,

Montevideu e Buenos Ayres

Em 21 de Janeiro

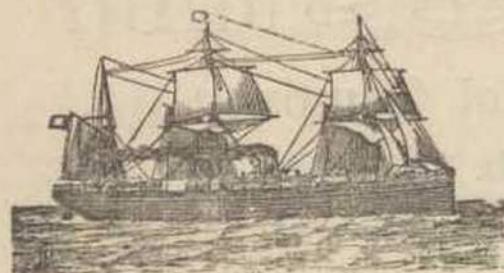
O paquete Clyde.

Os vapores teem magnificas accommodações para

# 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 Fevereiro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Aibufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo António.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

	<b>Africa Oriental</b> , vapor alemão <b>General</b> . Sahirá a 25 de janeiro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>		<b>Pará</b> e Manaus, vapor italiano <b>Colombo</b> . Sahirá a 28 de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C. <sup>a</sup> , Praça dos Remolares, 4, 1. <sup>o</sup>
	<b>Anvers</b> e Havre, vapor sueco <b>Karin</b> . Sahirá a 15 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10.		<b>Pará</b> e Manaus, vapor alemão <b>Paraguassú</b> . Sahirá a 24 de janeiro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Bahia</b> , Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão <b>Rhenania</b> . Sahirá a 20 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10.		<b>Pará</b> e Manaus (via Madeira), vapor inglez <b>Jerome</b> . Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Rua do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>
	<b>Bordeus</b> , vapor frances <b>La Plata</b> . Sahirá a 30 de janeiro. Messageries Marítimes, Sociedade Tortades, Rua do Ouro, 32.		<b>Pernambuco</b> , Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão <b>Asuncion</b> . Sahirá a 23 de janeiro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Gadiz</b> e Malaga, vapor norueguês <b>Franco</b> . Sahirá a 15 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10.		<b>Pernambuco</b> , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. <b>Colonia</b> . Sahirá a 22 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. <sup>o</sup>
	<b>Cette</b> e Marselha, vapor frances <b>Saint André</b> . Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10.		<b>Pernambuco</b> , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. frances <b>Paranagua</b> . Sahirá a 2 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. <sup>o</sup>
	<b>Corunha</b> , La Pallice e Liverpool, vapor inglez <b>Lusitania</b> . Sahirá de 24 a 25 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C. <sup>a</sup> , Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>		<b>Port Said</b> , Colombo, Panang, Singapura e Marselha, vap. espanhol <b>Antonio Lopez</b> . Espera-se a 20 de janeiro. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.
	<b>Dakar</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances <b>Brasil</b> . Sahirá a 28 de janeiro. Messageries Marítimes, Sociedade Tortades, Rua do Ouro, 32.		<b>Rotterdam</b> e Hamburgo, vapor alemão <b>Kronprinz</b> . Sahirá a 22 de janeiro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Havre</b> e Liverpool, vapor inglez <b>Augustine</b> . Sahirá a 19 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Rua do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Thiago</b> , Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português. Sahirá a 21 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1. <sup>o</sup>
	<b>Lourenço Marques</b> e Beira, vap. frances <b>Caravellas</b> . Sadirá a 2 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. inglez <b>Yorkshire</b> . Sahirá a 16 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C. <sup>a</sup> , Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>
	<b>Madeira</b> , Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Velas), Caes do Pico e Fayal, vapor português <b>Funchal</b> . Sahirá a 20 de janeiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. inglez <b>Clyde</b> . Sahirá a 21 de janeiro. Agente, James Rawes & C. <sup>a</sup> , Rua dos Capelistas, 31, 1. <sup>o</sup>

## ASCENSOR MUNICÍPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis