

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT

Composto e impresso na  
Typogr. Estevão Nunes & Filhos  
R. d'Assumpção, 18 a 24

Bruxella, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa n.º 3, pequena velocidade, da Companhia Real — Transporte de madeiras.

## SUMMARIO

OS CONSULES E O COMMERÇIO PORTUGUEZ, por O. S.....	Pag.
CARTA DE LOURENÇO MARQUES, por J. M. Costa.....	369
PARTE OFFICIAL — Portarias de 7 de dezembro de 1898, do Ministerio das Obras Publicas, e 29 de novembro, do Ministerio da Marinha.....	370
O SUD-EXPRESS PARA ALCANTARA.....	371
S. PEDRO DA COVA.....	371
NOTAS DE VIAGEM. — V — De Entre os-Rios a Penafiel. — A cidade. — De-licadeza dos D.rienses — A Regoa. — Uma povoação que se mudou. — Passos aos arredores. — A diligencia para Lamego. — Almofadas de pau.....	371
CARRIS DE FERRO DE LISBOA.....	372
AO SR. DIRECTOR DOS CORREIOS.....	373
ATRAZO DE COMBOIOS.....	373
COMMERÇIO PORTUGUEZ.....	374
O PREÇO DOS ASCENSORES.....	374
TRACÇÃO ELECTRICA.....	374
PARTE FINANCIERA. — Carteira dos accionistas. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	375 a
INVENÇÕES.....	377
NOTAS VARIAS.....	378
LINHAS PORTUGUEZAS. — Mormugão. — Pessoal da Companhia Real. — Tremvia em Braga. — Linhas mineiras. — Mais apeadeiros — Loanda a Ambaca. — Mossamedes. — Comissão de tarifas. — Apparelhos motores. — Urbana do Porto. — Apeadeiro do Chancelleiros.....	378
LINHAS ESTRANGERAS. — Hespanha. — França. — Itália. — Austrália. — Russia. — Congo — Egypto.....	378
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatório e Parecer do Conselho fiscal (Conclusão).....	379
ARREMATAÇÕES.....	380
CASAS RECOMMENDADAS.....	381
AGENDA DO VIAJANTE.....	382
ANNUNCIOS.....	382
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1898.....	383 e
VAPORES A SAHÍR DO PORTO DE LISBOA.....	383
	384

## OS CONSULES

E O

## COMMERÇIO PORTUGUEZ

UM dos caracteristicos da vida portugueza contemporanea é a febre legislativa, reformativa, regulamentadora e estatuinte.

As leis fundamentaes modificam-se com uma facilidade extraordinaria. Altera-se a lei constitucional, reforma-se a lei eleitoral, transformam-se os circulos; mudam-se as circunscripções administrativas, modificam-se as comarcas; tudo se corrige, tudo varia dentro d'um curto periodo de tempo, acontecendo, por vezes, o que se dá na dizima periodica, que as antigas leis voltam a ser novas, repetindo-se, como os algarismos no quociente.

Ministro, que não execute largas reformas e entenda que pôde ser util ac paiz, administrando bem, com as leis existentes, é um ministro *manqué*. Que fez elle? pergunta-se.

Deputado, que se preze, não deixa de apresentar o seu projecto de lei, ao menos para apparecer em lettura redonda no Diario das Camaras e servir de recreio aos influentes do seu circulo.

Quando se não pôde reformar outra coisa, reformam-se os fardamentos, e, facto curioso, só se não reformam ás vezes os funcionários... reformados.

Mas não é só nas coisas publicas que se revela a reforma-mania; as empresas particulares e companhias andam sempre na mesma faina.

Ha dificuldades n'uma exploração industrial ou comercial — reformam-se os estatutos. Lançamos sempre as culpas da má administração á lei, ao regulamento, ao estatuto.

Todavia, nota-se que o *sport* reformativo, com verdadeiros *records*, vigorosamente disputados, em que os regulamentos brigam com as leis, as portarias alteram decretos e os despachos saltam agilmente por de cima dos primeiros, se teem, até certo ponto, circumscripto a uma pista batida e conhecida, sem tentarem nunca um caminho não trilhado, onde poderia acontecer que se fizesse algum reconhecimento salutar, mercê do acaso.

Porventura ensaiou-se já alguma coisa sobre a nossa navegação de cabotagem?

Promoveu-se efficazmente o desenvolvimento da navegação a vapor de longo curso, sob a bandeira portugueza?

Ha empresas estrangeiras que vivem dos fretes que lhe dão os transportes portuguezes. Em pouco tempo formaram-se, prosperaram, aumentaram o numero dos seus navios. Nós parámos, discutimos, penhorámos, e nunca protegemos devidamente as iniciativas particulares que se abalançam a emprehendimentos d'esta natureza.

Que reformas temos feito relativamente aos assuntos commerciaes?

Tentámos o estabelecimento das camaras de commercio, que tão bons fructos teem dado aos estrangeiros domiciliados fóra dos seus paizes?

Temos feito o recrutamento do nosso pessoal consular, subordinado ao pensamento de favorecer o trafego commercial?

Organisámos, porventura, devidamente a repartição do commercio no ministerio, que se diz do commercio e da industria?

Todos sabem que não.

Os nossos consules são, por via de regra, mais uns agentes diplomaticos do que agentes commerciaes, quando deviam sobrepor esta qualidade á primeira.

Alguns que se dedicam ao assumpto e que, ou por feição propria, ou pelo exemplo alheio, escrevem relatórios dignos de leitura, veem sem fructo o seu trabalho, que só serve para os acreditar no conceito dos chefes.

Não ha boletins commerciaes que se vulgarisem nas nossas praças, e estejam ao alcance dos industriaes, comerciantes e lavradores.

Todavia, as tentativas particulares ou officiaes, feitas isoladamente, sem nexo e avulso, teem dado resultados que deveriam aconselhar uma nova orientação. Não ha

muito que alguns comerciantes do Porto, querendo abrir mercados para os vinhos nas repúblicas hispano-las da América do Sul, fizeram propaganda n'este sentido com pleno exito.

Quando se fallou da exposição no Transvaal, a direcção geral de agricultura organizou uma exposição comercial de vinhos na África Oriental, que vae dando apreciaveis vantagens.

Copia-se tanta coisa estrangeira, porque não ha de imitar-se a organisação alemã, nas coisas commerciaes?

Porque se não aproveitam os serviços dos nossos funcionários consulares, que podiam e deviam servir ao mesmo tempo os dois ministerios—dos estrangeiros e das obras publicas, commercio e industria, dependendo do primeiro hierachicamente, mas trabalhando tambem para o segundo, como os engenheiros inspettores industriaes trabalham para o ministerio da fazenda?

Porque não se publica no ministerio das obras publicas um boletim commercial, seguindo o exemplo alheio, onde não só ha boletins do commercio, mas do trabalho, e da propriedade industrial?

Mas não. Reformar-se-hão tudo. Dar-se-hão nomes diferentes ás coisas, centralisaremos, descentralisaremos, fundiremos, criaremos, suprimiremos, subdividiremos, faremos mudanças, effectuaremos corridas de composição no diario oficial, dilataremos discursos no parlamento. E' o nosso feitio... a nossa pista. A isto é que estamos habituados.

Quanto á cabotagem, ella que se desenvolva, se poder; e o commercio que se arranje; procure mercados e tenha iniciativa, por isso ganha, e se quizer informações—leia as que os jornaes estrangeiros não acham inconveniente publicar.

O. S.

## CARTA DE LOURENÇO MARQUES

*Lourenço Marques, 12 de novembro de 1898.*

No dia 4 do corrente visitou as repartições, armazens e officinas do caminho de ferro d'esta cidade s. ex.<sup>a</sup> o governador d'este distrito, o capitão de fragata Antonio José Machado, acompanhado do seu ajudante d'ordens sr. José Francisco da Rosa, tenente do exercito. S. Ex.<sup>a</sup> começou a visita ás 6 e meia horas da manhã e terminou-a perto das 12 horas da tarde, percorrendo todo o recinto da nova estação, ponte d'este caminho de ferro e da Companhia Neerlandesa, chegando mesmo até os terrenos alugados pelo governo a particulares para estancias de madeiras, situados a 2 kilómetros da estação, afim de se certificar *de visu* de todos os trabalhos que se teem executado, que estão em construcção e ainda os que se projectam construir.

S. Ex.<sup>a</sup> n'esta minuciosa visita foi acompanhado pelo engenheiro director Carlos Henrique Albers e chefes dos diferentes ramos de serviço. E' de esperar que S. Ex.<sup>a</sup> fará com que o nosso caminho de ferro seja dotado com os melhoramentos de que tanto ainda precisa assim como a sua elevada intelligencia e bom criterio saberá apaiñar as dificuldades com que elle lucta ainda hoje.

— O rendimento d'este caminho de ferro relativo ao 1.<sup>o</sup> trimestre do corrente anno, comparado com igual periodo do anno passado, é representado pelo seguinte mappa.

	1898	1897
Janeiro		
Passageiros.....	4.833	4:857\$380
Recovagens.....	25.750	44:\$788
Diversos.....	—	309\$361
Mercadorias P. V. 11.878.047	36:288\$626	16.763.716
Diversos.....	—	1:037\$104
Total.....	42:040\$259	61:282\$593
Fevereiro		
Passageiros.....	3.996	4:139\$675
Recovagens.....	30.657	515\$935
Diversos.....	—	189\$149
Mercadorias P. V. 12.530.512	30:560\$158	17.152.026
Diversos.....	—	760\$410
Total.....	36:165\$327	66:845\$837
Março		
Passageiros.....	4.619	4:576\$520
Recovagens.....	34.880	621\$409
Diversos.....	—	357\$482
Mercadorias P. V. 15.354.995	52:821\$719	19.744.438
Diversos.....	—	1:549\$567
Total.....	59:926\$697	60:631\$590
Total do trimestre.....	139:032\$283	197:760\$020
A menos em 1898 .....	58:727\$737	

Como se vê aumentou o numero de passageiros, que dá uma diferença a favor do 1.<sup>o</sup> trimestre d'este anno de 4.626, mas diminuiu consideravelmente o transporte de mercadorias em pequena velocidade.

Esta diminuição explica-se pela crise mineira que houve no Transvaal durante os primeiros mezes d'este anno, crise esta que se faz ainda hoje mesmo sentir em todos os caminhos de ferro e em geral em todo o commercio sul africano.

*J. M. Costa.*

## PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

2.<sup>a</sup> Repartição

Caminhos de ferro

Sendo de incontestavel e reconhecida vantagem para o paiz a conclusão do caminho de ferro do Algarve, até Villa Real de Santo Antonio: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o projecto do lanço de Faro a Olhão, até o kilometro 8.<sup>o</sup>, e determinar que o director dos caminhos de ferro do sul e sueste mande proceder á sua construcção por empreitadas parciaes ou tarefas, podendo despender no actual anno economico até a quantia de 30:000\$000 réis pelo artigo 3.<sup>o</sup> da despesa extraordinaria d'este ministerio, enquanto não seja aberto um credito especial pelo excedente das receitas d'aquelles caminhos de ferro, nos termos da lei.

Paço, aos 7 de dezembro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção geral do ultramar

3.<sup>a</sup> Repartição

2.<sup>a</sup> Secção

Tendo a commissão, nomeada por portaria de 18 de junho ultimo, apresentado o seu relatorio ácerca da situação financeira da companhia real dos caminhos de ferro através de África e das providencias a tomar para garantir os creditos do estado e a conclusão da linha ferrea de Loanda a Ambaca até o seu terminus: ha Sua Magestade El-Rei por bem, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, dissolver a dita commissão e mandar louvar os seus membros, os conselheiros Antonio Maria

Pereira Carrilho, Joaquim Pires de Sousa Gomes, engenheiro chefe de 1.ª classe e inspector graduado do corpo de engenheiros de obras publicas e minas e Ernesto Madeira Pinto, director geral dos correios e telegraphos; Cândido Celestino Xavier Cordeiro, engenheiro chefe de 1.ª classe e inspector graduado do corpo de engenheiros de obras publicas e minas; Tito Augusto de Carvalho, chefe da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar; dr. António Osório Sarmento de Figueiredo, auditor de marinha, e José de Oliveira Martins, delegado das execuções fiscais do 1.º bairro de Lisboa, pela nova prova que deram da sua superior inteligência e inexcedível dedicação pelo serviço público.

Paço, em 29 de novembro de 1898.—António Eduardo Villaça.

## O SUD-EXPRESS PARA ALCANTARA

No nosso numero 205, de 1 de julho de 1896, pagina 196, tratando do serviço d'este comboio internacional, dissemos:

«Não desesperamos de vêr, um dia, os grandes transatlânticos atracarem á muralha do nosso porto e trasbordarem os passageiros directamente para o comboio que os espera na linha marginal, fumegante e como que impaciente por leval-os rapidamente ao centro da Europa.

Do esforço combinado de todos dependerá esse resultado, para o qual nos fadaram a posição geográfica e outras condições favoráveis do nosso paiz.»

O então director da companhia real, lendo este período, gracejou da idéa com o auctor do artigo, mas como se os factos se encarregassem de confirmar as nossas previsões, quando poucos dias depois os viajantes que haviam vindo a Lisboa a bordo do *Cordillère*, na sua primeira viagem do Havre a Lisboa e á America, quizeram ir a Cintra, um comboio foi organizado, partindo de Alcantara-mar, serviço que muito agradou aos excursionistas por lhes poupar o incommodo do transporte em carros ao Rocio.

Mas essa previsão estava fadada, como outras que temos feito, a uma parcial pelo menos realização. O *Sud-express* vai, uma vez por semana, ser prolongado até Alcantara-mar, isto é, de forma que os passageiros chegados do centro da Europa passem do comboio a caes e d'este ao vapor, se querem, e as bagagens—e isso é o mais importante—não tenham que andar aos baldões, o vapor em verificações na alfandega, carroças ao caes, fragatas no rio e trasbordo d'estas para o vapor, dando a seu dono os competentes incommodos, despesas, demoras e perigos de extravios ou de avarias.

Repetimos: é pelas bagagens que este serviço melhores commodidades offerece. O passageiro, esse raro chegará no comboio a hora coincidente com a da partida do paquete, e é para desejar mesmo, que, entre a chegada e a partida, haja ao menos, algumas horas que permittam ao estrangeiro visitar a cidade. Mas do que o viajante bem precisa, é que o não obriguem a empregar essas poucas horas em assistir ás manipulações dos seus volumes de bagagem. Chegando a Alcantara, em um ou dois quartos de hora pôde assistir á passagem dos seus volumes, do comboio para o vapor, e aproveitar o restante tempo para dar u na vista d'olhos á capital, sem preoccupar-se mais dos volumes de que se fez acompanhar.

Quem tem viajado no estrangeiro, onde serviços n'este genero estão de ha muito organizados, como em Dover, em Calais, em Antuerpia, em Holyhead, em Kingston, em muitos pontos da Dinamarca, etc., sabe bem quanta commodidade elle representa, e quanta vantagem para as cidades, onde os viajantes, preparando-se para uma longa travessia marítima, se dão o prazer, livres de embaraços de toda a ordem, de passear umas horas.

Com mais esta vantagem lucrará a nossa capital, e as vias ferreas não lucrarão menos, confirmando, na Europa Central e na America, que por Lisboa é o caminho mais curto entre os dois hemisferios.

## S. PEDRO DA COVA

Em virtude da portaria do ministerio das obras públicas, mandando proceder, pelo sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, ao estudo d'esta linha ferrea e devendo começar-se este trabalho na segunda feira 12, a camara municipal, administrador do concelho e influentes de Gondomar realizaram alli uma festa, n'esse dia, convidando os representantes das associações commerciaes e industriaes do Porto, governador civil, imprensa, etc., a visitarem aquelle importante centro, as minas de anthracite, etc.

A festa correu animada, subindo os visitantes ao monte de S. Crasto, d'onde se disfruta um panorama extenso, avistando-se até o Porto, o que permitiu ao sr. engenheiro Povoas fazer uma idéa geral sobre o traçado da projectada linha, parecendo que, para se evitar dispendiosas obras, esta terá que ir pelo logar da Barraca, em Jovim, ponto obrigatorio de passagem por ser o centro da confluencia dos povos de muitas freguezias.

Depois de servido um almoço, oferecido pela camara, os excursionistas tomaram os trens que os levaram, por caminhos detestaveis, até S. Pedro da Cova, a fim de visitarem uma das importantes minas de anthracite, visita que se effectuou, percorrendo-se 700 metros da galeria aberta na mina do Passal de Baixo, em wagones impellidos a braço pelos mineiros, indo outros com candis, allumiando o caminho.

Na entrada da galeria ha a seguinte inscrição:

*Galeria de esgoto de Santa Cruz—Fundada em 3 de maio de 1888—Direcção do commendador Eduardo José Alves, Silvestre Dias Teixeira e Manuel Francisco de Vargas—Mina do Passal de Baixo, em S. Pedro da Cova—3—5.º—88.*

Lá dentro o espectaculo da extracção do mineral foi interessante.

Depois ainda foram alguns convidados a outra mina, do Passal de Cima, onde os srs. Silvestre Dias Teixeira, Alberto Teixeira, seu filho, e Carneiro da Silva, donos d'aquella mina, lhes mostraram os grandes depósitos de mineral que diariamente é carregado em numerosos carros de bois com destino ao Porto.

## NOTAS DE VIAGEM

V

De Entre-os-Rios a Penafiel.—A cidade.—Delicadeza dos Durienses.—A Regoa.—Uma povoação que se mudou.—Passeios aos arredores.—A diligencia para Lamego.—Almofadas de pau.

Para não voltar pelo mesmo caminho, o viajante que se ache em Entre-os-Rios e tenha, como eu, resolvido seguir pela linha do Douro, fará bem em tomar um trem que o leve a Penafiel.

Uma victoria muito razoavel, boas molas, limpa como um carro de cidade, custa 1.500 réis para fazer aquelles 15 kilometros, pela bella estrada real, tão agradável como a que nos traz desde a estação.

Penafiel é uma cidadesinha muito simples, porque se compõe de uma rua principal e poucas mais, secundarias. Ao fundo d'aquella um jardim publico, bem tratado, debruçando-se sobre o enorme campo da feira.

onde mensalmente se reunem milhares de cabeças do bello gado vaccum do norte, carnudo e cornudo que é uma perfeição.

Algumas egrejas pouco importantes, um quartel, dois hoteis, alguns estabelecimentos modestos e o mais importante em construcção ainda, será a ermida da Piedade, erigida n'um alto em posição d'onde se gosa um vastíssimo horizonte para todos os lados, o que depois de prompto será a principal belleza da cidade.

Esta edificação, feita com o legado de um devoto que, tendo-lhe morrido a esposa, resolveu deixar toda a sua fortuna á Virgem Maria, será rodeada de jardins, e para ella conduzem já boas estradas de rodagem, passando-se por uma ponte sobre a estrada que conduz a Amarante.

E' tambem um bello passeio a visita ao velho convento do Bustello, muito curioso e d'onde se gosam bellos pontos de vista.

Uma nota vou inscrevendo na minha memoria ao percorrer as villas e cidades do Douro: a notável delicadeza do povo, dando indicio de uma cultura de civilização superior á que em geral elle tem.

O modo de tratar por parte de donos e criados de hospedarias, pelos mendigos que nos apoquentam (enormemente, devemos confessal-o) pedindo esmola, do camponez a quem por vezes dirigimos uma pergunta, do cocheiro do trem que nos conduz, é extremamente correcto, attencioso, como se estivessemos tratando com os mais respeitosos habitantes da capital.

Fazem muito bem, porque é bom sempre que o excursionista seja tratado delicadamente, para que leve da sua viagem uma agradável impressão.

Da cidade á estação medeiam uns 3 kilometros que se percorrem facilmente a pé, porque o caminho é bom e sempre em descida, ou em carros a 200 réis por pessoa. Quando o *char-à-bancs* não chega, o empresario põe caleches que aluga tambem, por logares, ao mesmo preço.

Da linha do Douro não lhes farei descrição para não repetir a que já fiz em outra excursão anterior no n.º 127 d'este jornal.

Então lhes disse que a posição da Regoa era atraente e hoje lhes direi que fui alli dormir n'um mais que razoável quarto, limpo e commodo, no Grande Hotel, que é o melhor da villa.

Logo ao romper da manhã o ruido de uma povoação activa vem despertar o visitante. Carros que chiam, tamancos que batem a calçada como matracas, cavalos que circulam carregando fardos, todo o movimento de uma vida sádia que se desenvolve cedo como cedo se recolhe na quietação do lar.

A Regoa foi uma villa em que o caminho de ferro operou uma verdadeira transformação. Antigamente o Peso da Regoa, escarranchedo na montanha, era a povoação importante. Alli se centralizavam as operações sobre as riquezas vinicolas do Douro, alli eram os abastados proprietarios, os grandes armazens.

Hoje o caminho de ferro, passando cá em baixo junto ao rio, chamou para alli todo o commercio; as novas ruas marginaes substituiram as do alto do monte; lá poucos viandantes circulam; cá em baixo é que palpita a animação, os estabelecimentos mais vastos e melhor fornecidos, o tráfego continuo que tem por centro a estação do caminho de ferro onde, a cada comboio, veem as diligencias de Lamego, de Villa Real e outros pontos da província de Traz-os-Montes, ajoujadas de passageiros e volumes.

A importancia da Regoa como centro de comunicações entre a província do norte e a da Beira Alta é

considerável; por isso d'alli partem numerosas estradas, sendo a mais notável a que atravessa o Douro sobre uma bella ponte de ferro, sobre pilares de alvenaria.

No verão, os excursionistas que vão a Pedras Salgadas, Vidago, etc., dão grande animação á villa, fazendo alli ponto de descanso. E' o que pôde tambem fazer quem tiver tempo para visitar os arredores, onde ha muitos passeios atraentes a efectuar.

Pela minha parte, visitada n'um dia a Regua alta e baixa, empreguei o seguinte em ir a Lamego, sahindo na diligencia que parte á chegada do comboio do meio dia.

Estes carros, cujo serviço não é mau, teem apenas o inconveniente de não ter lotação de passageiros nem de peso de bagagens.

Ha muitos volumes, vão-se carregando uns sobre outros, dêem a altura e o peso que derem. Apparecem tres, quatro passageiros depois do carro estar cheio, vão para cima dos volumes. Dá-se o signal de partida e ainda ha mais alguns passageiros... pois vão para cima... dos outros, em pilha, agarrados aos varões do tejadilho, mas sempre vão, que o gado é possante e puxa sempre, mesmo que carreguem o carro com o duplo da carga.

A passagem custa 400 réis, sem distincção de logar, isto é, tanto no interior que deve ser uma cafua menos má—não quiz experimentar—como na almofada.

Que o leitor não tome este nome ao pé da letra, julgando que um assento almofadado o espera. Previa-se com um casaco grosso para se assentar sobre aquella almofada... de pau cru.

Verdade seja que as almofadas que nos dão nas camas de alguns hoteis do norte são, em geral mais duras, mesmo muito mais duras que a taboa da diligencia.

N'um durmi eu, onde, atirando com a almofada para o chão, por não a poder aturar sob a cabeça, tal era a o seu peso, dureza e o ruido que fez, que o hospede do quarto ao lado... acordou a gritar.

## CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Publicámos no nosso numero passado o decreto do Ministerio do Reino approvando o contracto entre a camara e esta companhia, para a concessão de mais 26 kilometros de linhas e adopção de tracção electrica em Lisboa.

Por mais que se leia esse documento, a sua compreensão não é dada aos profanos.

A condição 1.ª concede 26 kilometros para explorar por electricidade em *novas* linhas.

A 2.ª diz que esses 26 kilometros serão escolhidos dentro da area a que se refere o pedido da companhia de 17 de fevereiro de 1895, etc.

A 3.ª põe muito claro (isso não ha dúvida) que os 26 kilometros nada teem com as actuaes linhas em exploração.

Nas doze restantes condições do contracto não ha uma só palavra que se refira á concessão da tracção electrica nas actuaes linhas.

Logo, conclue-se que a companhia *não pôde adoptar nas linhas que hoje explora* a tracção electrica.

Mas pela condição 7.ª ninguem mais pôde adoptar a tracção mechanica no perimetro da rede geral *concedida á companhia*. Por este contracto ou por outros anteriores que não cita?

Não se entende, mas o espirito interpretativo deve

sér o mais lato a favor da companhia, como é costume e mister.

Em todo o caso o que não conseguimos perceber é *onde está o gato*, que deve ser um bichano immenso para ter electricidade para a tracção dos vehiculos sobre todas as linhas actualmente em serviço.

Mas deve existir, isso deve.

Porque não se fazem estas coisas claras?

Porque assim *convém*.

Estamos calados, e convictos.

## AO SR. DIRECTOR DOS CORREIOS

Nem sempre é necessário servirmo-nos do exemplo do estrangeiro para melhorar alguns serviços, especialmente quando temos elementos para tão facilmente o fazer.

O serviço do nosso correio, digamol-o com certa vaidade nacional, não deixa a desejar ao que temos visto mesmo nos paizes mais adeantados.

Mas uma commodidade pôde ainda ser prestada ao publico e para isso vamos chamar a attenção do sr. conselheiro director geral das postas, que tantos melhamentos tem já introduzido n'este serviço publico.

Quem tem correspondencia a expedir para o ultramar e portos da America precisa informar-se da hora a que fecham as malas para os vapores.

Ora durante o dia isso não é difícil, porque na entrada das repartições do correio de Lisboa estão affixados os respectivos avisos; mas desde que, ás 6 horas da tarde, essa porta se fecha, impossivel é obter esse esclarecimento.

Muitas vezes sucede que um paquete entra de tarde e sáe na manhã seguinte, fechando-se a mala ás 7 horas.

A ignorancia d'este facto causa frequentes transtornos ao publico.

Lembramos, portanto, que seria facilimo ou que á hora do encerramento das repartições do correio os avisos fossem transferidos para a sala do telegrapho ou — o que seria mais facil e pouquissimo trabalho dava — affixar eguaes avisos n'aquelle sala, onde o publico poderia tomar d'elles conhecimento a qualquer hora da noite.

Outra commodidade poderia tambem facilmente ser dada ao publico:

Quem móra distante da Praça do Commercio ou do Rocio, onde ha uma loja que vende estampilhas e está aberta toda a noite, não tem meio, depois das 9 horas, de obter qualquer formula de franquia postal.

E não obstante quantas vezes se torna da maior necessidade lançar no correio uma carta ou um bilhete, para seguir pelos comboios da manhã ou para ser entregue em Lisboa na 1.<sup>a</sup> expedição. E nem todos andam sempre prevenidos com estampilhas.

Parecia-nos facil, pois, que nas esquadras de policia, onde o pessoal é permanente, se vendessem pelo menos as principaes formulas, e bastando, mesmo, abastecel-as com pequena quantidade, porque quem quizesse fornecimento maior deveria compral-o de dia, sendo aquella venda unicamente para casos excepcionaes.

Repetimos: bem sabemos que em Paris, em Londres, em Bruxellas e cremos que em Berlim ninguem tem estampilhas á venda depois das 9 horas da noite. Mas a nós faltam-nos tantas vantagens que por lá abundam, que bom seria que algumas tivessemos tambem muito nossas.

Do provado zelo do activo funcionario que dirige aquele serviço esperamos que attenderá estas ideias.

## ATRAZO DE COMBOIOS

O ministro das obras publicas de França, que era o sr. Jules Godin, expediu uma interessante circular ás administrações das companhias ferro-riarias ácerca dos atraços dos comboios, que nos parece opportuno fazer conhecer, por haver n'ella muitas indicações aproveitaveis no nosso paiz.

Em virtude dos estudos a que procedeu a commissão oficial de exploração technica, concluiu-se que os atraços dos comboios podiam classificar-se em diversas categorias, segundo os pontos onde se produzem.

O ministro, para cada uma d'ellas, aconselha umas certas medidas tendentes a manter a conveniente regularidade.

Assim, ha atraços que resultam da demora nas estações iniciaes da marcha, outros que se dão nas estações de correspondencia, outros nas estações intermedias e outros ainda na via.

Os primeiros, que são frequentes em linhas em que ha n'uns certos dias grande affluencia de passageiros, devem evitar-se abrindo n'esses dias mais postigos nas bilheteiras, distribuindo bilhetes pelos revisores, pelas agencias particulares e pelos hoteis, promovendo o despacho de bagagens pelos mesmos agentes.

Convém que as administrações calculem quaes os dias de maior concorrencia, para estarem prevenidas as coisas, que organisem um serviço de informações, que guie o publico e que se prepare o material necesario para a organisação de comboios supplementares.

Deve tambem estudar-se se não convirá n'esses dias fazer sahir o comboio supplementar primeiro que o comboio da tabella, considerando-se o primeiro como comboio *facultativo previsto no horario*, para que os caes fiquem mais depressa desembaraçados e se evitem as demoras nos comboios de correspondencia, que teem de esperar por dois comboios em vez de um.

Altos n'uma estação de cruzamento para os comboios atraizados que estão perto d'uma estação *terminus* de via unica para não carregar este atrazo desde o começo nos comboios que tenham de sahir d'essa estação.

Os bilhetes de assignatura, bilhetes de livrete, etc., devem facilitar tambem este movimento extraordinario nas grandes estações.

Os atraços nas estações de correspondencia, quando as coisas estão bem dispostas para o trasbordo de passageiros e bagagens, devem attribuir-se ás demoras dos comboios na linha de correspondencia.

E' necessário evitá-las.

E' evidentemente tambem preciso ter n'estas estações as plataformas, caes e pessoal proprio para o trasbordo se effectuar facilmente, o que nem sempre sucede entre nós.

Os atraços nas estações intermedias proveem quasi sempre da affluencia de passageiros. Podem diminuir-se pelo zelo dos empregados, que procuram os logares vagos nas carruagens e fazem subir rapidamente os viajantes.

Convém avisar pelo telegrapho as estações imediatas, indicando quantos logares ha vagos, etc.

Outro tanto se dá com as bagagens. Acontece ás vezes não haver logar já nos furgons, sendo necessário á ultima hora addicionar mais um.

Tambem para cortar demoras conviria que as bagagens destinadas a estações importantes fossem n'un furgon especial, que se deixava n'essa estação.

Nem sempre se faz isto entre nós.

Os atraços em marcha ou proveem de incidentes for-

tuitos, ou da insuficiencia da machina, ou do mau estado da linha.

Algumas companhias teem como regulamento um inquerito sobre as causas d'um atraso, sempre que elle se dá, para se exigirem as respectivas responsabilidades ou se reconhecerem as verdadeiras causas.

O ministro recorda ás companhias que:

- 1.º Nos termos dos regulamentos os horarios aprovados devem ser exactamente cumpridos;
- 2.º Que a regularidade da marcha dos comboios é uma das principaes garantias de segurança;
- 3.º Que essa regularidade é tambem uma condição essencial para o bom serviço de passageiros e mercadorias a que o publico tem direito.

Recommenda-lhes que castigue os agentes responsaveis pelos atrasos e adverte que a fiscalisaçao do governo fará cumprir as suas instruções.

## COMMERCIO PORTUGUEZ

### Importação para consumo

(Valores em mil réis)

A estatística da nossa balança commercial dos primeiros nove meses d'este anno accusa os resultados seguintes:

	1897	1898
Animaes vivos .....	1.929:498	2.248:743
Materias primas para as artes e industrias	11.433:647	15.078:115
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	3.718:017	4.266:521
Substancias alimenticias .....	11.051:836	10.777:869
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	1.464:301	2.118:603
Manufacturas diversas .....	2.161:749	2.511:991
Taras .....	55:897	53:411
 Somma.....	 31.814:945	 37.091:253
Ouro e prata em barra e em moeda.....	209:261	1.071:603
 Total .....	 32.024.206	 38.162:856

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos .....	2.678:296	2.655:056
Materias primas para as artes e industrias	4.091:819	3.878:027
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.134:530	1.805:054
Substancias alimenticias .....	11.381:601	12.854:664
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	57:210	72:032
Manufacturas diversas .....	1.227:741	1.280:708
 Somma.....	 20.581:197	 22.545:541
Ouro e prata em barra e em moeda....	1.911:974	1.903:185
 Total .....	 22.493:171	 24.448:726

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias..	Reexportação .....	6.227:252	8.817:929
	Transito .....	1.127:197	1.732:980
	Somma.....	7.354:449	10.550:909
Ouro e prata em barra e em moeda....	-	250:000	
Total.....	7.354:449	10.800:909	

## O PREÇO DOS ASCENSORES

A camara municipal de Lisboa, sempre sollicita em promover o bem dos municipes que fizeram a remarca tolice de eleger tão sabios edis, acaba de aprovar uma não menos sábia proposta da companhia dos ascensores para elevar os preços de algumas carreiras.

Achamos bem.

A tendencia geral em das as empresas de transporte de passageiros é baratear os preços; e ainda ha pouco a companhia dos caminhos de ferro teve a

prova da utilidade de uma medida d'essa ordem, vendo triplicar o movimento e aumentarem os productos, desde que nas linhas de Cintura e de Cintra reduziu os preços consideravelmente.

Pois se a companhia dos ascensores entende o contrario, se imagina que o publico deve pagar mais, este lhe fará comprehender que entendeu mal e pôde contar que a baixa de receitas a convencerá de que... descarrilou.

Realmente a taxa de 30 réis pela subida em qualquer dos ascensores da Gloria, Bica e Poço Novo ao Camões é muito elevada e portanto a concorrença diminuirá.

No do Lavra já não diremos o mesmo. Desde que os carros d'aquelle ascensor desembestaram, lá no alto da calçada, vindo aos baldões, embrulhados um no outro e em quantos kiosques, arvores, candieiros e urinoes encontraram, estatelar-se, tombados, desfeitos, no largo da Annunciada, conservando illesos tres passageiros que vinham n'um d'elles, consideramos aquelle ascensor a arca bemdita onde a nossa vida está absolutamente segura.

Ora por 30 réis estar alguns minutos n'uma caixa que nos garante que não morreremos, mesmo que ella vá pelos ares, é um ovo por um real.

Não sabemos em que se fundou a companhia para elevar o preço das carreiras. Talvez no aumento do cutso das forragens...

E' bom dizer-se que votaram contra os srs. Manoel José Monteiro, Francisco Maria Nogueira, Germano Claro e Patrocínio Marques.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### HESPAÑA

A companhia do tremvia de Madrid operou a transformação do seu material, adaptando-o ás novas exigencias da tracção que escolheu.

Substituiu os antigos carris por outros com maior peso e resistencia, fez alterações n'alguns pontos do traçado e construiu novos carros adequados.

Collocou os postes de aço e guza que sustentam o cabo aereo, pois que optou pelo sistema de rolador *trolley*, em que uma especie de roldana de bronze encosta sempre pela sua gola no referido cabo.

A alimentação d'este cabo é feita por conductores subterraneos—*feeders*—que lhe levam a corrente a determinados pontos.

Estes conductores recebem a carga na fabrica de electricidade, n'um quadro de distribuição, onde vão dar os conductores dos dynamos geradores da corrente.

O circuito completa-se pelos carris da linha.

A fabrica de electricidade é um edificio novo, completamente isolado no sitio de San Rafael.

As machinas de vapor que actuam nos dynamos são duas, desenvolvendo 750 cavallos effectivos cada uma. Para a iluminação ha ainda outra de 140 cavallos-vapor, que pôde conjugar-se ou concorrer com as anteriores.

Tem tambem um deposito de agua com 700,000 m<sup>3</sup> com um elevador e um resfriador para se aproveitar de novo a agua aquecida nos condensadores.

Construiram-se já 55 carruagens electricas a 18.000 pesetas cada uma.

Desenvolvem 12 kilometros de velocidade por hora.

Tem freios electricos pelos quaes se obtem para gos muito rapidas, como se verificou nas experiencias.

Tambem são munidas de salva-vidas para evitar atropelamentos nas ruas.

A distribuição electrica foi feita por troços independentes. Assim se pôdem fazer as necessarias reparações n'uma secção, sem necessidade de se interromper o serviço das outras.

### ALLEMANHA

Vae proximamente proceder-se a experiencias sobre um comboio electrico na linha alema de *Wannsee* entre Berlim e *Zehlendorf*.

O comboio terá 9 carruagens com 6 rodas, o que corresponde ao peso de 210 toneladas por comboio.

As carruagens da frente e da cauda, que são de 3.ª classe, levam os motores. Não é portanto necessário modificar a composição do comboio quando houver mudança de sentido no movimento.

O compartimento extremo d'estas ultimas carruagens é destinado ao machinista e conductor; o medio serve de bagageira, o outro reserva-se para passageiros.

Todas as carruagens são dotadas de freios de ar, comprimido por meio de um motor electrico.

A iluminação interior e os signaes serão feitos por meio de lampadas electricas de incandescencia.

Experimentar-se-hão freos electricos.

O aquecimento é feito por meio de vapor, havendo para este fim no inverno a competente caldeira n'uma das carruagens motoras.

O comboio de experiencias fará diariamente 15 viagens de ida e volta, o que dá um percurso de 360 kilometros.

A corrente electrica deve permittir uma velocidade de 60 kilometros por hora, e é fornecida pela fabrica Siemens e Halske.

O conductor consiste n'um carril especial colocado a 30 centimetros a cima do nivel dos carris ordinarios e ao lado da via. A corrente de volta aproveita os carris ordinarios que se ligarão por meio de laminas de cobre.

O carril conductor fica sustentado por meio de isoladores de 4 em 4 metros assentes em cavalletes de madeira ligados a travessas.

### FRANÇA

Vão ser abertas na estação de *Angers* novas linhas de tremvias electricos.

A companhia concessionaria fica obrigada a construir mais um kilometro de linha por cada 10.000 habitantes em que aumente a população da cidade.

### SUISSA

Funciona muito bem o caminho de ferro de *Zermatt* a *Gornergrat*, que é o mais alto do mundo.

*Zermatt* tem 1.607 metros de altitude e *Gornergrat* 3.018.

O hotel que occupa o vertice da montanha está a 3.138 metros.

O transporte custa 12 francos.

A locomotora é do sistema usado nos tremvias de *Lugano* e que se applicou em *Engelberg*.

## PARTE FINANCEIRA

### Carteira dos accionistas

#### Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

O conselho de administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar do 1.º de janeiro de 1899, será pago o coupon ouro, do 2.º semestre de 1898,

das obrigações privilegiadas de primeiro grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 10, das obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3 %, recebendo por cada coupon 7 francos e 10 centimos, liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 10 das obrigações privilegiadas de primeiro grau de 4 %, recebendo por cada coupon 9 francos e 47 centimos, liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.º 7 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, primeira serie 1886, (Beira Baixa), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, e recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.º 6 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (2.ª e 3.ª serie), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 2 de janeiro de 1899, em Lisboa, na séde da Companhia, ao cambio do dia, e com a deducção de 10 % do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e Belgica, será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 7. de dezembro de 1898. — O presidente do conselho de administração = *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

### Companhia real dos caminhos de ferro atravez de Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente ao meio dia, na séde d'esta companhia, á rua de Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta companhia.

Porto, 10 de dezembro de 1898. — Pela companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa, — O presidente do conselho de administração = *Carlos Lopes*.

### BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de dezembro de 1898.

Segundo parece, o anno vae acabando com mais auspiciosas apparencias do que começou.

Fallamos de apparencias, porque não se trata ainda senão de boatos, embora de origem auctorizada, affirmando que tomaram bom caracter as negociações para o accordo com os nossos crédores no estrangeiro.

E' um bem que tal accordo se faça? E' uma necessidade; bem ou mal, quem sabe o que será. De toda a fórmula «quem deve, ou paga ou roga», diz o proverbio; ora nós, que não temos dinheiro para pagar, nem juizo para saldar debitos com o seu equivalente, havemos de rogar, e já não é mau que os nossos rogos sejam ouvidos com certa tendencia para nos apertar nas talas das exigencias aviltantes.

Confiemos, pois, nos negociadores que de cá temos quem é portuguez a valer, e de lá, tanto em Paris como em Berlim, tambem são espíritos liberaes e justicieros.

Esses boatos tiveram já benefica influencia na cotação dos nossos fundos nos mercados externos, e na descida do agio cambial.

Para entreter, o governo conseguiu da casa Burnay, ou da companhia dos tabacos, a reforma de um debito de 750 contos e o arredondamento da conta aos 1.000 contos, o que lhe permitte mais desafogadamente attender ao pagamento do coupon de janeiro.

Assim vamos, desde velhos tempos, capitalizando juros em favor dos crédores, o que, dia a dia, mais nos põe em dificuldades.

Espera-se com o maior interesse o relatorio do illustrado ministro da fazenda, documento que promette ser importantissimo, porque n'ele o digno titular dará, por certo, a conhecer o estado verdadeiro da nossa situação finnaceiraa.

Com o fim, já se vê, de prejudicar tudo e todos, na intringuiña soalheirenta da nossa política interna, houve quem aventasse a ideia de que o nosso governo sollicitara a rapida conclusão da arbitragem de Berne, sobre o caminho de ferro de Lourenço Marques.

Está-se a ver que isso não podia ser verdadeiro. Pois houve quem o acreditasse. Largos ouvidos.

Tambem correu que o governo ia alienar as linhas do Estado, e até que, por esse motivo, havia divergencias entre ministros e começo de crise. O governo encarregou o *Diario*, não o de *Noticias* mas o *official*, de deitar estes boatos abajo, publicando a portaria que hoje inserimos, mandando continuar de conta do estado a linha do Algarve.

Parece verdade que duas propostas se apresentaram, uma de um grupo inglez, outra de origem franceza, para tomar de arrendamento aquellas linhas, mas nada se resolveu sobre a sua aceitação.

Nas vendas na bolsa houve subida de quasi todos os valores em meado da quinzena, voltando-se, nos ultimos dias ás proximidades das cotações do fim do mez anterior.

O 3% chegou a 31,20, descendo hoje a 30,15; o 4 1/2% vai-se elevando em preço; as obrigações dos tabacos tambem prometem subida, as acções de Lisboa e Açores tanta procura tiveram, sem offertas de papel, que em dois dias subiram de 119\$500 a 121\$700; as do Ultramarino tambem subiram um pouco que manteem. Banco de Portugal sem variação.

As Ambacas chegaram a 77, mas fraquejaram de novo para 75 visto que o premio do ouro e portanto o producto do coupon desceu nos ultimos dias.

O cambio Rio-Londres, que no dia 10 baixou a 7 19/32, retomou a sua posição anterior.

O Londres-Portugal teve rapida ascensão de 35 1/3 a 38, fazendo-se a 37 1/2 hoje, equivalendo ao preço de 6\$400 réis por libra.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 dezenbre 1898.

La tenue de notre marché financier laisse toujours beaucoup à desirer; la spéculation ne sait pas détacher ses regards de Londres et les paroles des ministres anglais ont ici leur contre-coup.

Le calme tend cependant à renaître dans les esprits: l'agitation suscitée par la question Picquart va s'apaiser grâce à la solution adoptée par la Cour de Cassation, d'un autre coté le traité de commerce conclu entre l'Italie et la France est venu également apporter une heureuse diversion à la politique de l'Angleterre qui semble s'inspirer de la fameuse doctrine de Bismarck: La Force, etc....

Quant à la situation monétaire, elle ne paraît pas susciter de sérieuses appréhensions. Dans ces conditions il semble que 1898 va so terminer mieux; on s'approche des bilans, et il n'est pas doux que les intéressés à ces inventaires basés sur l'état des valeurs ne travaillent à cette fin d'année satisfaisante et ne fassent les efforts nécessaires pour l'obtenir.

Le marché de nos Rentes a fait preuve d'une bonne tenue, le 3% principalement, en raison de la proximité de son coupon de Janvier qui sera détaché cette semaine—Le *Perpétuel* clôture à 102,80 fr., l'*Amortissable* à 101,10 fr. et le 3 1/2 à 104,70 fr.

L'*Italien* cote 95,25 fr. à la suite de réalisations de bénéfices qui s'expliquent d'elles mêmes étant donné le mouvement si vif de hausse qui s'est produit tout récemment.

L'*Extérieur Espagnole* vaut 42 fr. La paix vient d'être signée: il va falloir maintenant procéder sans retard à la reconstitution des finances publiques. Les Cortes se reuniront vers le 10 Janvier.

Un peu de tassement sur les *Fonds Brésiliens*: le 4% est revenu à 53,25 fr. et le 4 1/2 à 55 fr. Le président M. Campos Salles ne tardera pas à prendre les mesures nécessaires pour améliorer la situation financière.

Les *Fonds Portugais* se retrouvent en hausse favorisée par l'amélioration du change; le 3% s'avance à 23,80 fr., le 4 1/2 à 178,50 fr. et le 4% à 142 fr.

L'obligations des *Tabacs* ferme à 476 fr.—les ventes effectuées par cette compagnie depuis le commencement du huitième exercice (1.º Avril 1898 au 31 Mars 1899) ont été:

	Kil.	Réis
Période correspondante du précédent exercice.....	1.421.778	5.626.620\$498
Différence en faveur de l'exercice de cours.....	36.529	140.511\$976

Les *Valeurs Ottomans* restent stationnaires; la spéculation ne paraît pas disposée pour le moment à les pousser d'avantage.

*Fonds Argentins* soutenus.

Dans les établissements de crédit, à constater le progrès de la *Banque de France* à 3.655 fr., l'augmentation des bénéfices du second semestre étant très sensible.

Le *Crédit Foncier* accentue sa hausse à 735 fr.

Le *Mobilier*, bénéficiant de la reprise des obligations *Porto Rico* qui constituent la majeure partie de son portefeuille, s'élève à 76 fr.

La *Banque des Pays Autrichiens* passe à 506 fr. Le mouvement des affaires a été très favorable cette année à cette Société, grâce surtout à l'activité qui a régné sur les marchés des sucre et des blés.

L'ensemble de la cote des actions des *Chemins de fer* reste bien tenu avec des tendances satisfaisantes.

Nous inscrivons le *Lyon* à 1.920 fr., l'*Est* à 1.050 fr., le *Midi* à 1.445 fr., le *Nord* vers 2.120 fr., l'*Orléans* à 1.805 fr. et l'*Ouest* à 1.182 fr.

Les recettes hebdomadaires des six grandes lignes continuent à enregistrer des plus values; on estime à 36 millions l'augmentation qui sera acquise en fin d'année.

Les *Chemins Espagnoles* ont été favorablement impressionnés par la fermeté de l'Extérieure et par l'amélioration du change.

Les *Andalous* valent 118 fr., le *Saragosse* 161 fr. et le *Nord de l'Espagne* 84 fr.

Le marché des obligations *Chemins Portugais* se remarque par sa fermeté: l'obligation privilégiée 3% premier rang clôture à 274 fr., le 4% fait 365 fr. La 3% second rang à revenu variable progresse à 74 fr. La plus value des recettes du 1.º Janvier au 25 Novembre s'élève à 1.498.578 fr.

Dans le groupe des *Valeurs Industrielles* fermé générale.

Le *Suez* reprend à 3.665 fr. et la part *Civile* passe à 2.445 fr. La plus value des recettes de l'exercice en cours est de 12.450.540 francos. Le nombre de navires en route, en charge ou en partance pour le canal au 30 novembre dernier était de 531 contre 514 au 30 novembre 1897.

Les obligations *Panama* inserivent en baisse: la réaction s'est produite sur la mise en circulation de nouvelles qui sont d'ailleurs fausses.

La 3% finit à 27 fr. et la 6% 1.º série à 35 fr.

Les *Voitures* clôturent à 650 fr. sur l'annonce d'une diminution dans le dividende.

Il n'y a pas de mouvement bien accentué dans les compagnies de *Navigation*.

Nous retrouvons le *Gaz Parisien* toujours dans l'espoir qu'une entente se fera au sujet de l'abaissement du prix du Gaz, en hausse à 1.290 fr.

Le *Bec Auer* fait 405 fr.

Le marché des *Mines d'Or* est ferme dans son ensemble et on peut constater une amélioration sensible dans les cours d'un certain nombre de valeurs.

La *Rand Mines* nous paraît toujours intéressante au prix de 860 fr.: elle vient de déclarer son premier dividende d'une livre sterling; on annonce que le comité de Paris, saisi par les actionnaires d'un project de division des actions, s'est mis en rapport avec le comité de Londres pour examiner cette proposition.

Le *Village Main Reef*, introduit récemment sur notre place et dont le dividende de 8 shillings a facilité la plus value, passe à 207 fr.

La *Mozambique* finit à 54 fr. ex-coupon de 7 1/2% payé depuis le 2 courant.

En valeurs cuprifères, le *Rio-Tinto* termine à 760 fr. et le *Tharsis* à 191 fr.

Le *Cape-Copper* revient à 124 fr. Le conseil d'administration vient de déclarer un dividende de 7 shillings net d'income-tax, sur les actions de préférence et les actions ordinaires, faisant avec le dividende de 3 shillings payé le 1.º Juillet 1898, 10 shillings par action pour l'année.

Ce dividende sera payable à partir du 2 Janvier.

Il resulte du rapport pour l'exercice écoulé que la balance du crédit du compte de profits et pertes atteint £ 360.389 comprenant £ 142.043 de solde ancien.

L. C.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v.....	37 1/2	37 1/4	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque.....	37	36 1/2	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	770	775	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	780	785	Cambio Brazil...
Berlim 90 d/v.....	310	312	112
» cheque.....	315	318**	7 15/16
Francfort 90 d/v...	310 1/2	312 1/2	
» cheque...	315 1/2	318 1/2	
	935	950	