

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

## Annexos d'este numero

Plano geral da celebração do 4.<sup>o</sup> centenario do descobrimento da India.

Tarifa especial n.<sup>o</sup> 3 — p. v. — da Beira Alta.

## SUMMARIO

O centenario da India . . . . .	Pag.
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett . . . . .	241
Parte Official. — Portaria de 5 de agosto e 30 de julho de 1896 do ministerio das obras publicas . . . . .	242
Tarifas de transports . . . . .	242
Norte de França . . . . .	243
Notas de viagem, (nova série) — I — Uma nova viagem — O leão do Atlas — Cordova — Bobadilla a Algeciras — Gibraltar — Prohibições para tudo — Originalidades — O militarismo — Sargento — Palhaço . . . . .	243
Linha electrica no Porto . . . . .	245
Caminho de ferro arctico na Europa . . . . .	245
No Transvaal . . . . .	245
Transporte de mercadorias perigosas . . . . .	246
Os caminhos de ferro na China . . . . .	246
As grandes pontes . . . . .	247
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotizações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes . . . . .	247 a 249
A viação em Paris . . . . .	250
Os caminhos de ferro franceses . . . . .	250
Linhas portuguezas — Ascensor de S. Sebastião da Pedreira — Ramal de Cascais — De Cintra a Praia das Maçãs — Caminho de ferro do Pungue — Lourenço Marques . . . . .	250
Linhas hespanholas — Benavente a Leon — Pasagos a Jaca — Pamplona a Irún — Aguilas a Villaricos — Canfranc — De Madrid a Arganda — Novas concessões — Auxílio às companhias . . . . .	251
Linhas estrangeiras — França — Alemanha . . . . .	251
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio . . . . .	252
Avisos de serviço . . . . .	253
Arrematações . . . . .	253
Casas recommendedas . . . . .	254
Agenda do viajante . . . . .	254
Annuncios . . . . .	255
Horario em 16 de agosto de 1896 . . . . .	255
Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	256

## O centenario da India

A celebração do centenario da India, é um facto de tamanha importancia para a nossa vida nacional, que julgamos um dever indeclinavel dar a maior publicidade a tudo quanto se relacione a esta commemoração historica, que por muitos motivos é digna de considerar-se como acontecimento extraordinario para o mundo inteiro.

Não quer isto dizer que nos passe pela idéa transformar a realização dos festejos e mais actos officiaes que se preparam, em espectaculo tão grandiosamente bello que consiga atrahir as attenções universaes. Longe d'isso estamos.

Referimo-nos apenas ao facto em si, desrido de todas as formalidades methodicamente arrumadas no programma que foi elaborado pela commissão que tomou sobre si o encargo de promover as festividades do quarto centenario da India.

Trataremos apenas da gloriosa descoberta da India e da importancia politica e social que d'ella se derivou, não só para o nosso paiz, como para todo o mundo.

Considerando de verdadeira transcendencia um tal acontecimento, claro está que não podemos deixar de achar o plano geral dos festejos muito falho de interesse e de originalidade. Parece que houve o proposito de fazer muita cousa e apesar de se fallar no assumpto ha muito tempo, só agora se começaram os trabalhos, tendo em mira unicamente apresentar muitos numeros no programma, ou melhor dito, no regulamento dos festejos.

Ora, como se trata de uma commemoração nacional, julgamo-nos no direito de dar a nossa opinião sobre o caso, muito embora nos pareça notar na commissão organizadora, todas as tendencias para tornar quasi exclusiva a sua celebração, o que se nos affigura um erro, porque sem o concurso geral de todas as classes do paiz, não tomará o facto a importancia que se lhe pretende, e é mistér, dar.

E certo que a commissão central é constituida, pelo menos nominalmente, por muitas pessoas de valor, pela sua posição ou pelo seu saber.

Mas isso não basta para se fazer uma manifestação condigna do facto que se quer honrar.

E preciso tornar o acontecimento popular, chamar o concurso de todos, tornar animado e brilhante quanto possível o programma dos festejos, emfim, assegurar-se a commissão de que pôde contar com o apoio geral, porque só assim fará uma festa nacional. Pelo que está em preparo, o que julgamos se conseguirá fazer é uma festa official.

E esse o desejo da commissão? Cremos que não.

\*

No programma ha de tudo, desde a alvorada até o Te-Deum; desde as luminarias até as romarias.

Exposições diversas: de caça, de pesca, ethnographica, etc., e entre todas ellas, no ultimo lugar, encontramos a exposição colonial *Vasco da Gama*.

Tudo estava a indicar que constituisse esta, juntamente com uma grande revista naval, o clou de todos os festejos, procurando dar-se a estes dois numeros o maior brilhantismo, porque só elles, quando bem preparados e executados, deviam chamar as attenções geraes.

Parece que não succederá assim.

Estabelecendo o programma uma multidão de coisas a fazer, evidente se torna que não se produzirá de entre todas, uma só que se imponha pelo seu valor, porque para tanto não chegará provavelmente o dinheiro e certamente o engenho.

Produziremos, pois, muito em quantidade e muito pouco em qualidade.

Não contrariamos a idéa de fazer exposições. Achamos isso muito bom, mas quando fôr preciso.

O programma como está parece uma cousa antiga, a reprodução de tudo quanto se tem feito no genero,

falta-lhe vida, alguma cousa de original, de scintillante que nos faça prever feliz successo.

Não combatemos a celebração do centenario. Pelo contrario, achamos muito conveniente que se faça e só lamentamos o isolamento em que se encontra a commissão em relação a todas as forças do paiz, a nenhuma originalidade do programma, a sua enorme extensão, só para o lér exgotam-se as forças, quanto mais para executal-o, e acima de tudo, porque parece que apenas se pretende distribuir ao publico, ao povo portuguez, o papel de espectador, quando se deveria procurar, por todas as formas, transformal-o em auctor, em collaborador consciente das festas que se preparam.

Para espectadores teremos nós os estrangeiros e se as cousas se estabelecessem por outro modo, de suppor seria que não nos falhasse esse concurso.

E de tal forma conseguiríamos tudo: fazer uma festa com brilhantismo e chamar ao nosso paiz o maximo numero de estrangeiros.

A primeira cousa era honrosa, a segunda lucrativa. O que mais queríamos?

\*

Estes reparos não podem prejudicar os resultados das festas que se preparam, e fazendo-os, fica clara e manifestamente exposta a nossa opinião.

Somos dos que consideram a commemoração do quarto centenario da partida de Vasco da Gama, para o descobrimento da India, como festa nacional. Não ha, pois, que estranhar que apresentemos o nosso voto em tão magna questão.

Os nossos leitores receberão com este numero da *Gazeta* o plano geral que a commissão organizadora mandou distribuir e lendo-o formarão opinião sua e muito estimamos que ella seja contraria á nossa.

M. G.

## CARTA DE INGLATERRA

*Liverpool, 10 de agosto de 1896*

Accusa-se um aumento muito lisongeiro nas receitas dos varios caminhos de ferro inglezes durante o primeiro semestre do anno corrente.

Segundo os relatorios respectivos, cuja publicação se completou ha dias, as receitas totaes excederam uns 2.000.000 de libras sterlinas ás do periodo correspondente do anno passado.

A importancia dos dividendos das companhias principaes é como segue:—A companhia *Midland* paga 5% contra 4% no anno passado; a *Lancashire & Yorkshire*, 5 contra 3 3/4; a *London & South-western*, 5 contra 4 1/2; a *North-eastern*, 5 1/2 contra 4 1/2; a *London & North-western*, 6 1/4 contra 5 1/4; a *Great-western*, 4 3/4 contra 3 1/4; a *Great-eastern*, 1 1/2 contra 3/4; a *Great-northern*, 3 contra 2 1/2; a *London Brighton & South Coast*, 4 3/4 contra 3 3/4; a *South-eastern*, 3 contra 2 1/4; e a *North Stafford*, 4 contra 3 1/2.

\*

A companhia *Caledonian* está provendo d'um novo apparelho chamado o *Lubrificador de vacuo*, todas as machinas actualmente em construccion nas suas officinas em St. Rollox.

Por meio d'este novo apparelho se lubrificam simultaneamente, voltando simplesmente um pequeno cabo, todas as partes principaes da machina, esteja esta parada ou em movimento.

\*  
Annuncia-se que o numero de vapores fazendo o percurso *Calais-Dover* será augmentado dentro em pouco com dois novos que serão construídos pela compagnia ferro-viaria Norte de França.

Terão machinas da força de 7.000 cavallos e effectuarão a travessia do canal n'uma hora.

\*  
N'uma reunião da Sociedade Real de Estatísticas realizada ha pouco em Londres, deram-se alguns detalhes interessantes sobre a diminuição, nos annos recentes, do trafego em primeira e segunda classe nos caminhos de ferro inglezes e o augmento enorme das receitas em terceira classe. Parece que o numero de passageiros em 1.<sup>a</sup> classe na Inglaterra e no paiz de Galles, que quasi se duplicou nos annos 1860-72, attingiu o maximo de mais de 37.000.000 em 1875, diminuiu em 1894 a uns 24.300.000, e ao presente constitue sómente 3% do numero de passageiros em todas as classes; e as receitas em 1.<sup>a</sup> classe que em 1875 foram quasi £ 4.000.000 diminuiram depois até menos de £ 2.500.000.

A diminuição em 2.<sup>a</sup> classe é ainda mais notavel, tanto no numero de passageiros como nas receitas totaes.

Em 1860 o numero dos que viajavam em 2.<sup>a</sup> classe constituiu mais de 31 1/2%, mas agora não representa senão uns 7% do numero total de passageiros; e as receitas que no mesmo anno attingiram 36 3/4% diminuiram depois até precisamente 7% das receitas do trafego de passageiros.

Com respeito ao trafego em 3.<sup>a</sup> classe, os lucros que se obtem d'elle na actualidade são tão importantes que resulta mais que compensada a diminuição nas outras duas classes.

*W. N. Cornett.*

## PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro, concessaria da linha ferrea de Foz Tua a Mirandella, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa à exploração d'esta linha, durante o periodo decorrido de 1 janeiro a 30 de junho de 1896 (2.<sup>o</sup> semestre do anno economico de 1895-1896), na importancia de 31:288.7072 réis;

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.<sup>o</sup> semestre do referido anno economico, já liquida, que o rendimento annual liquido de impostos foi de 37:643.7099 réis, e, portanto, o kilometrico de 688.7431,03 réis, ou inferior ao minimo fixado para as despesas de exploração, sendo assim o estado responsavel pela importancia total do juro garantido, ou 59:222.7135 réis annuaes;

Considerando que em virtude da liquidação relativa ao 1.<sup>o</sup> semestre do referido anno economico, auctorizada em portaria de 5 de fevereiro do corrente anno, o estado já pagou 27:934.7063 réis, e que, portanto, é assim responsavel pela diferença, na importancia de 31:288.7072 réis:

Ha Sua Magestade El-Rei, por bem, conformando-se com o parecer de 27 de julho findo do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.<sup>o</sup> da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro, como liquidação da garantia de juro do 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> semestres do anno economico de 1895-1896, aquella diferença na importancia de réis 31:288.7072.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 5 de agosto de 1896, = *cArthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho corrente anno (2.º semestre do anno económico de 1895-1896); ha por bem, conformando-se com o parecer de 27 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação, na importancia de réis 31:152.233, e ordenar:

1.º Que salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja pago á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152.233, importancia total do juro garantido e liquidado, em relação ao 2.º semestre do anno económico de 1895-1896.

2.º Que esta liquidação continue a ser considerada provisoria, enquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço em 30 de julho de 1896.—Arthur Alberto de Campos Henriques.

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Tarifa especial n.º 3, p. v. da Beira Alta.**—Distribuimos com o presente numero esta nova tarifa applicável ao transporte de madeira de todas as qualidades, em bruto ou serrada, e lenhas, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal.

A nova tarifa é constituída por 3 paragraphos, esta, belecendo o primeiro o preço especial de 16 réis por tonelada e kilometro, não incluidas as despesas accessórias de 200 réis; o segundo, preços especiaes por 1.000 kilogrammas, comprehendidas as despesas accessórias, das estações de Alhadas e Montemór, Arazede, Cantanhede, Pampilhosa, Luso, Mortagua, Santa Comba, Carregal, Nellas, Mangualde, Villa Franca, Pinhel e Guarda para as de Figueira da Foz, Pampilhosa, Gouveia, Guarda transito e Villar Formoso; o terceiro, preços especiaes por wagons completos de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal, comprehendidas as despesas accessórias, exclusivamente applicaveis aos transportes de lenha das estações de Alhadas e Montemór, Arazede, Pampilhosa e Luso para Figueira, de Mortagua ou Santa Comba para Figueira, Nellas ou Mangualde, Gouveia e Guarda transito e de Villa Franca ou Pinhel para Gouveia e Guarda transito.

As madeiras ou lenhas procedentes das estações intermedias, não comprehendidas n'esta tarifa, §§ 2.º e 3.º, disfrutarão o beneficio da applicação d'estes como se procedessem da estação anterior, sempre que o expedidor assim o prefira e da sua applicação não resulte preço superior ao da base kilometrica do § 1.º ou da tarifa geral.

## Norte de França

O numero de kilometros explorados em 31 de dezembro de 1895 era de 3.728, mais 29 kilometros de que no anno anterior, devido á abertura das linhas de Hubourdion a Saint-André e de Denain a Saint-Amand.

O percurso dos comboios, passageiros e mercadorias, foi em 1895 de 52.147.299 kilometros, menos 135.460 de que no anno anterior.

Os comboios de mercadorias apresentaram ainda um aumento de 491.446 kilometros, mas os de passageiros tiveram a diminuição de 626.906 kilometros, devido ás suppressões e modificações que se levaram a effeito.

Notára a administração da Companhia que apesar do percurso dos comboios de passageiros ter passado,

de 1888 a 1894, de 20.426.000 kilometros a 30.916.000, a receita apenas fôra de 50.024.000 francos a 59.576.000.

Em vista do que resolveu reduzir tal desenvolvimento de comboios, desproporcionado em relação ao produto.

As receitas de toda a linha da companhia, deduzido o imposto e incluidos os productos diversos, elevaram-se durante o anno de 1895 a francos 200.206.555,15 mais 2.745.872,83 francos de que em 1894, que se repartem assim:

Passageiros .....	+	1.779.614,21
Grande velocidade.....	+	725.718,40
Pequena velocidade.....	+	470.814,83
Productos diversos.....	-	330.275,11

O numero de passageiros transportados e a receita respectiva excede a de 1894, como se vê:

	Numeros	Francos
1.ª classe.....	+ 119.940	+ 491.683
2.ª   »	+ 885.358	+ 446.376
3.ª   »	+ 2.685.289	+ 841.555

No aumento da grande velocidade, a recovagem propriamente dita, subiu a 452.743,83 francos e os volumes postaes a 57.525 francos.

Os transportes em pequena velocidade apresentaram as seguintes diferenças em producto e quantidade:

	1895	1894
Hulha e coke.....	10.865.200 t.	10.339.460 t.
"	42.619.022 f.	40.213.380 f.
Outras mercadorias.....	14.117.124 t.	14.619.394 t.
"	72.102.258 f.	73.713.244 f.

As despezas elevaram se a .... fr. 103.315.069,56 apresentando sobre as de 1894 que foram de ....

102.669.642,43

um aumento de ....

645.427,13

O coifficiente de exploração é de 51,61 % enquanto que foi de 52 % em 1894, de 51,081 % em 1893, e de 50,70 % em 1892.

O custo do kilometro-trem que tinha sido de 1,985 francos em 1892, de 1,953 em 1893, de 1,963 em 1894, foi de 1,981 em 1895.

## NOTAS DE VIAGEM

(Nova série)

I

Uma nova viagem. — O leão do Atlas. — Cordova. — Bobadilla a Algeciras. — Gibraltar. — Proibições para tudo. — Originalidades. — O militarismo. — Sargento. — Palhaço.

Muito especialmente para ter alguma coisa de novo que possa contar aos leitores, eis-me em viagem cuja descrição começo hoje, e, com effeito já bastante de originalidades tenho hoje nas minhas notas.

Não vou inteiramente à conquista do desconhecido, não sonho embrenha-me em phantasticas florestas, não me vou bater com o leão do Atlas, como aquelle divertido caçador de bonés que Adolpho Daudet foi buscar a Tarrascon para o fazer andar aos baldões pelas faldas do Oulad Nail. A minha viagem será mais modesta e menos arriscada .. ao ridículo; mas, de toda a forma algo haverá de pouco visto que interesse os leitores, mais do que se eu voltasse a falar-lhes da Europa central a que já tanto me tenho referido nas anteriores séries d'esta secção.

Para ir á Africa septentrional escolhi o caminho de Gibraltar, de preferencia, porque uma linha de Hespanha, que eu ainda não vira, me picava a curiosidade — a de Bobadilla a Algeciras.

Vim, pois, até Cordova, onde se fica a noite, para partir de manhã cedo, no comboio de Malaga, até o ponto de entroncamento.

Grande transformação encontrei no aspecto da cidade desde a ultima vez que a vi. Os jardins, por onde se passa ao sahir da estação, estão muito mais desenvolvidos; o passeio do Gran Capitan, cheio de familias tomando o fresco, falando, rindo, tem uma nova animação resultado da substituição da luz electrica por candelabros de gaz com bico Auer, que dão um brilhantismo extraordinario áquelle local.

Que bem andaria a nossa camara de Lisboa se seguisse este exemplo, substituindo esses raros kanguros que pretendem illuminar a nossa Avenida por numerosos bicos d'esse sistema que está hoje adoptado por toda a parte.

Em Cordova tem elle uma extracção extraordinaria — o verdadeiro Auer — por isso as ruas e as casas brilham em illuminação.

Sahindo d'ali ás 6 da manhã, ás 10 h. 5 m. estava a comer o bello almoço de Bobadilla, um dos mais bem servidos que conheço em caminhos de ferro da peninsula.

O comboio dos ingleses, como ali se chama á linha de Bobadilla a Algeciras, espera-nos na sua linha, formado pelas bellas carruagens de systema inglez, espacosas, altas, commodas.

As 1.<sup>as</sup> classes teem a lotação de 8 passageiros por compartimento, quatro bem á vontade de um lado, outros quatro ficarão mais apertados, do outro, para dar espaço, entre os dois bancos, para a porta que communica para o lavabo-retrete que é installado por detrás de cada compartimento.

Espelhos por debaixo das rôdes, fofas almofadas, dão toda a elegancia e conforto a estas carruagens.

A linha não tem interesse até Teba, 3.<sup>a</sup> estação, começando ahi a atacar a montanha, no alto da qual se encontra ao chegar a Ronda.

Ahi começam as dificuldades; o aspecto muda.

Longas e altas trincheiras á sahir das quaes avistamos valles formosissimos, á esquerda; depois do kilometro 91 depara-se á direita, uma curiosa gruta na montanha, altos muros de supporte em apertadas curvas, 3 tunneis e algumas pontes que atravessam o Jimera. Estas dificuldades sobem do ponto desde Cortes. O valle do rio que vamos seguindo difficilmente nos dá passagem, o que só conseguimos em 11 tunneis dos quaes o 7.<sup>o</sup> é o mais extenso e com uma enorme carga sobre si.

Muito pittoresco todo o resto do percurso até que, ao sahir da estação de S. Roque, avistamos á esquerda el Peñon, a montanha em que se aloja Gibraltar.

As estações, excepto as extremas, são todas perfeitamente eguaes, de um só pavimento, trez portas ao centro, duas janellas lateraes; um alpendre sustido por 6 columnas de ferro; 8 arvores plantadas na plataforma fóra do alpendre, dois bancos — nada mais.

Em Algeciras o comboio segue da estação terminus para a nova linha do porto, atravessando a cidade para chegar á entrada da ponte do embarque, onde um bello vapor, especie dos nossos melhores da carreira de Cacilhas, espera os viajantes para os levar a Gibraltar em 25 minutos.

Este serviço não é conhecido em Lisboa porque nem os guias de caminhos de ferro o indicam, limitando-se a dar o itinerario até Algeciras.

Pois está muito bem organizado, fazendo a correspondencia para todos os comboios. A passagem custa 1,50 pesetas em 1.<sup>a</sup> classe ou 75 centimos na 2.<sup>a</sup> classe.

A travessia da bahia é muito agradável; lembra as viagens no Rheno ou nos lagos da Suissa.

Na nossa frente eleva-se o enorme promontorio do pharol de Gibraltar; á esquerda no alto da serra a povoação de S. Roque; á direita avista-se a costa africana, distinguindo-se perfeitamente Ceuta, com os seus edificios da cidade e o seu castello, no alto.

Em Gibraltar não se atraca; sae-se em botes em que se paga 25 centimos por pessoa, desembarcando no cais velho por onde se entra na cidade.

Não ha verificação de bagagens porque Gibraltar é porto livre. Só ha a declarar se se traz alcool, unica mercadoria que paga direitos, ou armas de fogo, as quaes ficam em poder dos guardas até a sahida dos passageiros. Já se vê que a simples resposta negativa, basta geralmente.

Vae-se então ao posto de polícia, onde nos dão um bilhete de licença para permanecer na cidade por 8 dias.

Quem quiser estar mais tempo tem que pedir uma licença especial que nem sempre é concedida, porque Gibraltar é uma praça de guerra, sujeita a uns regulamentos militares muito originaes. Citarei alguns que são verdadeiramente interessantes.

Não podem permanecer ali duas pessoas da mesma familia sendo estrangeiros; nem sequer mãe e filho.

As filhas da terra, se casam com estrangeiros teem que sahir immediatamente.

Uma bella propaganda para a mancebia... official. Senhora estrangeira que esteja gravida tem que sahir da terra para dar á luz!

A comissão sanitaria tem poderes até para entrar nos quartos de cama durante a noite, para verificar se ha dois sexos no mesmo aposento ou aglomeração de pessoas.

Os photographos amadores estão mal em Gibraltar. Nem a photographia de um cão, de uma arvore, de uma pedra se pode tirar!

Antigamente eram dadas licenças para visitar o monte; hoje apenas se vê, acompanhado por um soldado, uma pequenissima parte das gallerias; ao alto do observatorio, de onde se gosa uma vista explendida, não vão senão os militares da guarnição.

Cá em baixo mesmo, a proibição estende-se por toda a parte; nas baterias, nas obras do dique, em muitos varios pontos não se entra — é prohibido by order.

A cidade occupa a encosta da montanha guarneida, na margem da bahia, por baterias successivas.

Como dizem os guias basta um dia para vêr Gibraltar. A cidade é pequena, vê-se a pé; de manhã deve-se ir ás gallerias que são uns tunneis que perfuram todo o monte abrindo buracos n'elle de onde peças de artilharia mostram as suas boccas voltadas para o estreito, para a bahia e para o lado de Hespanha, especialmente.

No meio do dia vêr as ruas e a Alameda; de tarde tomar um trem á hora (2,50 pesetas) e ir ao pharol de onde se gosam deliciosos panoramas sobre a bahia, a costa d'Africa e o Mediterraneo.

Tambem ha quem recomende um passeio á Linha, povoação hespanhola limitrophe da possessão ingleza. Não vale a pena; é incommodo e estupido.

O passeio da Alameda, é a reunião de algumas senhoras, nas noites calmosas, e dos soldados com os seus respectivos namoros, de noite e de dia.

O militarismo invade tudo; tudo lhe pertence. Os principaes edificios que acaso vagam são logo tomados para clubs, assembléas, casinos, etc., das tropas de guarnição. Estas pertencem ao exercito inglez e ao escossez, com os seus uniformes caracteristicos de saioite, perna nua e meias atadas com ligas multicores.

São elles tambem que divertem a população, dando festins, concertos, gymnastica classica e palhaçadas de clown por um rival do Tony Grice... sargento.

### Linha electrica no Porto

Tiveram o melhor exito as experiencias officiaes da traccão electrica no Porto, a que no ultimo numero alludimos

Realizaram-se tres viagens, duas das quaes entre a rua do Infante D. Henrique e o Ouro, um percurso de 3.600 metros. Na primeira, ascendente, gastaram-se 20 minutos, havendo seis paragens e rebocando o carro electrico tres outros carros dos ordinarios; na segunda, descendente, rebocando quatro carros, 13 minutos, com uma paragem; na terceira, ascendente, só ate á Arrabida, 12 minutos. Guiava o comboio o engenheiro electricista sr. Frank Ross.

Seguindo o parecer dos technicos foi imposta á companhia Carris de Ferro do Porto, a condição de que os carros tenham a velocidade de 14 kilometros por hora.

A maxima força empregada na experienca foi de 60 cavallos, por se ter dado a coincidencia de, na mesma occasião em que se realizava a experienca para a rua do Infante D. Henrique, subir o outro carro electrico pela rua da Restauração.

A força empregada nas outras viagens foi quasi sempre de 30 cavallos e algumas vezes menos ainda. A machina, que está installada na Arrabida, tem a força de 150 cavallos.

Estão já concluidos os macissos para o assentamento de uma outra machina igual á que funciona e de outro dynamo. Tanto a machina, como o dynamo já estão na alfandega e brevemente vão ser collocados, nos seus respectivos logares.

Relativamente ao carro que serviu, foi construido sob a intelligente direccão do zeloso chefe das officinas o sr. Victorino Ribeiro Lobo, e, é no interior e exterior igual aos outros tres, que teem andado em serviço, na linha da Restauração, menos nas plataformas, que são maiores do que as dos outros. Foram mandados construir com mais capacidade, não só para comportar maior numero de passageiros como tambem para condução de bagagens.

A plataforma da rectaguarda pôde comportar 12 passageiros e a da frente 8. O carro completo leva 40 passageiros. Em cada uma d'ellas ha uma corrente de ferro, que, quando o carro fôr em movimento, tem de ser fechada, para indicar aos passageiros que o espaço vedado, é exclusivamente para o conductor do carro electrico.

Outras modificações se fizeram. A subida para as plataformas faz-se por um só estribo enquanto que nos outros era por dois. A plataforma é fechada por meio de uma porta de ferro, que abre em duas, o que não succedia nos carros antigos, que era por meio de um varão de ferro.

As bombas de engate tambem foram construidas por um novo systema que muito facilita o movimento do comboio, em toda a linha, mas com especialidade nas curvas, ainda que sejam de um raio de 25 a 30 milimetros. Teem molas dispostas de maneira que o com-

boio em marcha não precisa de esforço extraordinario para vencer uma rampa ou passar n'uma curva, visto que o engate do primeiro carro faz girar a mola da bomba ora para a direita ora para a esquerda, conforme a curva, ora para cima ora para baixo, segundo é na subida ou na descida.

A distribuição da luz electrica é tambem diferente. Nos carros antigos as tres lampadas estavam reunidas no centro do carro e as plataformas achavam-se em sentido horizontal. No novo carro as lampadas estão distribuidas em tres pontos separados uns dos outros na parte superior do carro e em sentido vertical, como em sentido vertical estão as das plataformas, o que permite que o fóco da luz irradie em maior espaço.

O serviço dos carros entre a rua do Infante D. Henrique e a estação do Ouro começou no dia 3, sendo nesse dia verdadeiramente extraordinaria a affluencia de passageiros.

### Caminho de ferro arctico na Europa

O caminho de ferro mais septentrional de todo o mundo, que alcança aproximadamente 64° de latitude no interior do circulo arctico, existe na Suecia, e serve para transportar minério de Gellivara, no lado sudeste do golpho de Bothnia, em Luba.

Primeiramente este caminho de ferro era isolado, mas em 1894 foi-lhe ligada uma linha principal suéca, que corre quasi parallelamente no lado occidental do referido golpho, de modo que hoje se pôde ir por linha ferrea desde Stockholm até á zona arctica.

A linha principal deverá mais tarde, prolongar-se e dar a volta completa ao golpho até chegar á fronteira da Finlandia, em Haparanda.

### No Transvaal

Está em via de construcção outro ramal de caminho de ferro na Africa do Sul. O parlamento do Transvaal auctorisou a construcção d'uma linha ferrea das proximidades de Pretoria a Zoutpousberg. Para esta região, que fica na fronteira do nosso distrito de Lourenço Marques, está já em construcção adiantada o caminho de ferro de Silati, que terá o seu *terminus* no caminho de ferro da Companhia Neerlandesa, muito proximo da nossa fronteira.

O novo caminho de ferro deve estar concluido dentro de dois annos. Os trabalhos vão começar com grande actividade, sendo contratados para tal fim 2.000 operarios europeus e 6.000 indigenas. A região de Zoutpousberg é riquissima, principalmente pela exploração das suas minas.

Este novo caminho de ferro deve concorrer poderosamente para augmentar o trafego da nossa linha de Lourenço Marques.

Mr. Maherry obteve tambem do governo do Transvaal auctorização para construir uma linha ferrea de Ermelo a Carolira e Machadodorp. As condições da concessão não trazem encargo para o governo; o monopólio durará 100 annos. O Estado receberá 15 % dos lucros liquidos. A linha terá uma extensão de 95 milhas e atravessará um distrito rico em minério, vindo a contribuir, certamente, para desenvolver a exploração do carvão no Transvaal.

Os concessionarios terão o direito de prolongar a linha de Ermelo a Standerton, na extensão de 35 milhas.

\*  
Até o fim de 1895 a rede de caminhos de ferro n'esta república era assim constituída, segundo relatório do consul francês, mr. Aubert:

Krugesdorp-Johannesburgo-Springs .....	82	kilom.
Vaal-Elandsfontein-Pretoria.....	125	"
Pretoria-fronteira portuguesa.....	473	"
Total.....	680	"

Estas linhas pertencem a uma companhia hollandeza, com o capital de 176.917.715 francos que também explora a linha de Elsburg-Charlestown, no Natal, com a extensão de 254 quilómetros.

Os gastos de construção, e instalação das três linhas citadas, elevaram-se em 1895 ao seguinte:

Linhos Vaal-Elandsfontein-Pretoria e  
Pretoria á fronteira portuguesa:

Construcción.....	104.097.975	fr.
Trabalhos supplementares.....	551.375	"

Linha Krugesdorp Springs e mina de carvão em Springs, pertencente á companhia:

Construcción e instalação.....	10.017.750	"
Trabalhos supplementares.....	1.162.425	"
	115.829.525	"
Stock de materiaes.....	3.760.300	"
Locomotivas .....	4.856.275	"
Material circulante .....	7.091.225	"
da via .....	2.664.125	"
Gastos de constituição da companhia	235.925	"
Total das despezas.....	134.437.375	"

O total das receitas em 1895 elevou-se a 40.072.450 francos, compreendido n'esta somma o producto das minas de Springs que se eleva a 52.000 francos por mez.

\*

A companhia hollandeza está construindo também, mas por conta do Estado, o prolongamento da linha de Krugesdorp a Klerksdorp, por Potchefstroom, da qual foi inaugurado há pouco, o primeiro troço, até Randfontein.

Ultimamente muitas outras linhas estão sendo estudadas e construídas por empresas particulares ou por conta do Estado, como nos tem referido o nosso solícito correspondente em Lourenço Marques.

### Transporte de mercadorias perigosas

A legislação francesa sobre os transportes em caminho de ferro data de 1846; não pode por consequência aplicar-se rigorosamente a uma infinidade de expedições de mercadorias, que, ao tempo, ainda não eram conhecidas ou não se utilizavam na indústria em tão prodigiosa quantidade, como presentemente.

D'aqui a necessidade cada vez mais reconhecida, de modificar, como se tem feito pouco a pouco, o que está estabelecido com respeito a transporte de matérias explosivas e inflamáveis e de criar alguma causa que regulamente a expedição de matérias venenosas e infectas, que a velha legislação deixou passar em claro.

Com este fim o governo francês procurou reunir tudo o que havia disperso sobre tão importante ramo de serviço, formulando a sua direcção dos caminhos de

ferro, um projecto de regulamentação geral para o transporte em caminho de ferro de matérias perigosas (explosivas, inflamáveis, venenosas, etc.) e de matérias infectas.

O referido projecto contém nada menos de 168 artigos e abrange 266 mercadorias diversas.

N'elhe figuram todas as mercadorias conhecidas, a que tal regulamentação especial é aplicável, e pelo menos, por enquanto, pode considerar-se completo.

Pode ser que em breve a descoberta de novos produtos, dê lugar a frequentes alterações, mas, devido à nova classificação em seis classes, facilmente se incluirá numa delas o que aparecer de novo.

A primeira categoria comprehende tudo o que é explosivo, com excepção da nitro-glycerina que é absolutamente proibido transportar.

N'esta mesma classe figuram os ácidos concentrados, nitrico, sulphurico e fluorhydrico.

Na segunda categoria encontram-se os líquidos ácidos ou causticos, o phosphoro e seus derivados, os ethers, os óleos mineraes e as essências que produzem vapores inflamáveis a uma temperatura inferior a 35° centígrados.

Na mesma classe estão incluídos os phosphoros, trapos, estopas, desperdícios, cordame, correias de algodão, impregnados de gordura ou de verniz.

Na terceira categoria encontram-se as substâncias expontaneamente inflamáveis, como as precedentes, mas em menor grau.

Na quarta categoria reuniram as substâncias facilmente inflamáveis, palha, feno, algodão, carvão de madeira, óleos vegetais, resinas, alcoóis, vernizes, secativos, etc. N'esta classe estão também incluídos os balões para crianças que algumas vezes são cheios de hydrogenio.

Da quinta categoria fazem parte as substâncias venenosas, perigosas especialmente pelo pó impalpável que largam de que pelas emanações.

Finalmente na 6.ª categoria está reunido tudo quanto é infecto.

O rigor do regulamento vai diminuindo de classe para classe. O acondicionamento da dynamite e outros explosivos é minuciosamente previsto, os wagons devem ser fechados com cadeias, não devem ter freios à mão, devem ser precedidos e seguidos de um wagon, pelo menos. No mesmo comboio não podem seguir mais de 10 wagons, carregados com tal explosivo, os quais deverão ser precedidos e seguidos pelo menos de 3 wagons que não contenham matérias explosivas e inflamáveis.

Para as palhas, fenos, etc., apenas se exige a protecção suficiente contra as faulhas da máquina.

Quanto a matérias infectas, a principal precaução consiste em se fazer a carga e descarga o mais rapidamente possível, o máximo em 3 horas.

### Os caminhos de ferro na China

Ha apenas 17 anos a única linha ferrea que existia em toda a extensão do imenso império chinês, era a que ligava as minas de carvão de Kaiping a Tien-Tsin, movida a braços.

Os wagons carregados de carvão eram empurrados por indígenas que ganhavam 100 réis em troca de um trabalho de 12 a 14 horas, por dia.

Foi um inglês a quem coube o prazer de transformar esta primitiva linha ferrea em linha moderna, empregando a tracção a vapor.

Foi esta a origem dos caminhos de ferro na China e a linha a que nos referimos estende-se hoje de Tien-Tsin a Shan-Hai-Kuan, medindo 280 kilometros, alcançando quasi o golpho de Petchilli, junto da embocadura do Pei-Ho.

Os comboios são mixtos: passageiros e mercadorias. Entre Tien-Tsin e Tongku fazem-se quatro comboios por dia nos dois sentidos; entre Tongku e Shan-Hai-Kuan faz-se apenas um comboio por dia.

A velocidade dos comboios não excede 24 kilometros por hora.

Actualmente estuda-se o prolongamento da linha Tien-Tsin-Shan-Hai-Kuan ate Quirin no coração da Mandchouria, e os russos procuram ligar as suas linhas a este prolongamento, preparando assim a absorção do referido territorio onde encontrarão certamente para o seu gigantesco Transsiberiano um ponto terminus melhor situado que Vladivostok, conquistando ao mesmo tempo uma via de penetração até o coração do celeste imperio.

Além de que obtiveram já auctorização para construir um ramal que ligará o Transsiberiano a Porto-Arthur, atravez da província de Liao-Tung.

Os francezes, operam ao sul, e já conseguiram a concessão de uma linha ferrea entre Hankow e Cantão.

Segundo as condições do contracto os trabalhos d'esta linha deverão ser feitos por empreiteiros chinezes, mas na realidade, os capitais serão francezes e os trabalhos serão feitos sob a vigilancia de engenheiros francezes e com este fim partiram ultimamente de Paris dez engenheiros civis e de caminhos de ferro, encarregados dos trabalhos preliminares.

Se os francezes e os russos conquistam assim terreno, os ingleses e os alemaes não perdem tambem tempo.

Um engenheiro allemão estuda, presentemente, um projecto da linha de Shanghai a Nankin, e são os ingleses que estão construindo a linha de Tien-Tsin a Pekin.

Tudo isto demonstra que a China, como a Africa, é um novo campo de accão das nações da Europa, onde se travam luctas tremendas, animadas pela actividade febril com que hoje cada paiz procura marcar o seu predominio.

E nesse grande jogo de interesses, não tardará que o celestial imperio saiba, quanto custa a honra de receber a moderna civilisação, para a qual são inuteis todas as muralhas, porque ella a toda a parte chega, dilatando-se logo, para em breve dominar absoluta e completamente.

Estabelecidas linhas ferreas, montados os postes telegraphicos, a China quer queira, quer não, será forçada a entrar no turbilhão universal, despedindo-se para sempre do seu estudado isolamento.

### As grandes pontes

A *Railroad Gazette* publica uma interessante descrição de uma grande ponte giratoria construída recentemente sobre o rio *Harlem* pela companhia dos caminhos de ferro de New-York Central.

Esta ponte mede nada menos de 121,92 metros de comprimento; está montada sobre um pilar central, e deixa de cada um dos lados, canaes de 51,87 metros de largura.

A ponte mede 12,82 metros de largo e pesa 2.500 toneladas; roda sobre via de aço com rodizios de aço fundido. E' manobrada por um motor a vapor que permite abrir e fechar em menos de minuto e meio.

Está em projecto a construcção de uma outra ponte sobre o rio Norte em New-York. Como se sabe esta

cidade está levantada sobre uma ilha rodeada a oeste por aquele rio, a leste pelo rio d'esse nome e ao norte pelo rio *Harlem*.

New-York tem 1.800.000 habitantes, Brooklyn, que se ergue na margem opposta do rio Leste, 1.250.000 e na margem opposta do rio Norte, existe outra cidade que tem mais de 500.000 almas. N'este ultimo rio faz-se um trafego enorme; parallelamente ás suas margens correm 13 linhas de caminhos de ferro com 34 vias.

Um engenheiro para attender a este enorme tráfego propôz a construcção d'uma ponte para 8 vias ferreas, com tramo central de 1.000 metros e lateraes de 600. A construcção dos cabos consumirá 46 mil toneladas de arame de 4,5 milímetros de diâmetro. As torres serão de aço. Calcula-se que a ponte custará vinte mil contos, que as installações complementares como accessos, vias, etc., occasionarão uma despesa quatro vezes maior e que os trabalhos poderão concluir-se no prazo de 4 annos.

### PARTE FINANCEIRA

#### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

##### A assembléa da companhia real em Paris

Teve logar em Paris a assembléa annual dos obrigacionistas da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, sob a presidencia de mr. Kergall, presidente do comité de Paris e vice-presidente do conselho.

O conselho de administração fez-se representar pelo sr. Victorino Vaz.

Na assembléa estiveram representadas 200.000 obrigações, representando 4.000 votos, dos quaes 1.250 pertenciam a obrigacionistas portugueses.

O relatorio do comité de Paris, distribuido juntamente com o do conselho de administração, foi muito bem recebido pela assembléa.

Apenas se levantou uma duvida relativamente á demora que tem havido na admissão das novas obrigações á cotação official e na troca dos titulos actuais por essas obrigações.

Mr. Kergall fez ver que era com toda a reserva que se deveria tratar em publico de um assumpto que tem sido objecto de negociações por parte dos governos frances e portuguez.

Afirmou que não havia duvida, nem a mais leve, em se admitir á cotação official os titulos destinados a troca, mas enquanto á admissão d'aqueles que são destinados a pagar a dívida da companhia ao governo portuguez, estava ainda dependente da regulização de certas questões, todas vantajosas para a companhia, regularização que incumbia ao governo de Portugal, e que ainda não está feita por completo.

A assembléa mostrou-se satisfeita com estas explicações e depois de ter approvado o relatorio, foi encerrada.

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 août 1896.

La liquidation de juillet s'est terminée facilement, les prévisions pessimistes dont il avait été un instant question ne se sont point réalisées: cependant le marché manque un peu d'entrain, contrarié par les événements de Crète et de Macédonie qui sans être cependant inquiétants pour la spéculation l'obligeant à se tenir sur la réserve, et à alléger ses positions.

Le marché des rentes finit plus actif que celui des valeurs; la bourse a fait bon accueil à l'idée du monopole de l'alcool: le 3% termine à 102,60 fr., l'amortissable à 100,60 fr. et le Tonkinois à 90,90 fr.

L'Italien cote 86,80 fr.

L'Extérieure s'inscrit à 64 fr. après 63.

Les troubles qui viennent d'avoir lieu et qui semblent d'ailleurs n'avoir eu qu'une minime importance ont cependant produit une facheuse impression.

La nouvelle de l'arrivée prochaine du Tsar en France redonne de l'animation sur les Fonds Russes. Le Consolide passe de 102,90 à 103,50 fr.; le 3 1/2 1894 de 100,45 fr. à 101 fr.; le 3% 1891 de 93,40 fr. à 93,75 fr., et le nouveau 1896 atteint 93,50 fr.

Le Portugais se traite à 25,75 fr.

L'obligation Tabacs Portugais vaut 493 fr., et l'action 580 fr.

L'assemblée des actionnaires de cette société a eu lieu à Lisboa le 31 juillet.

Il résulte du rapport présenté à cette réunion que les fonds de réserve, qui, à la fin de l'exercice 1894-95, s'étaient élevés à réis 792:699\$067, ont atteint, cette année, 900:000\$000 réis.

Le total des ventes du dernier exercice s'est élevé à 2.115.628 kilogrammes pour une valeur brute de 7.857:429\$235 réis, ce qui représente une augmentation de 143.273  $\frac{1}{2}$  kilogrammes et de 435:574\$585 réis, par rapport à l'exercice précédent.

Le résultat final permet, nous l'avons dit, la distribution d'un dividende de 7  $\frac{1}{2}$  % du capital-actions de 50 millions de francs libéré de 50 %. Ce dividende a été mis en payement, le lendemain de l'assemblée, à raison de 14,55 fr. contre 11,85 fr. pour l'exercice 1894-95; contre 11,40 fr. pour l'exercice 1893-94, et contre 12,10 fr. pour l'exercice 1892-93.

La distribution du dividende annuel de 7  $\frac{1}{2}$  % exige un déboursé de 337:500\$000 réis, les parts de fondateur touchant 10 % des bénéfices nets, ce qui exige un déboursé de 38:333\$333 réis; le conseil d'administration se partage 6:000\$000 réis et le conseil fiscal 1:500\$000 réis.

*Les Fonds Argentins* ne varient guère: on télégraphie cependant que le vot du projet d'unification serait devenu définitif. Le fait accompli n'a pas produit d'effet, et le 5 % 1886 ainsi que les divers *Emprunts Provinciaux* restent à leurs cours précédents.

Pas de changements sensibles à signaler sur les *Établissements de Crédit*.

*Chemins de fer*.—Nous retrouvons le Lyon à 1.370 fr., l'Est à 970 fr., le Midi à 1.290 fr., le Nord à 1.800 fr., l'Orléans à 1.615 fr. et l'Ouest à 1.125 fr.

Le Sud de la France reviennent à 220 fr. supportant toujours les conséquences de l'attitude du Conseil Général du Var et des retards qui en résultent dans le payement de la garantie départementale.

Les *Chemins Autrichiens* s'inscrivent à 765 fr., les *Lombards* à 228 fr. et les *Méridionaux* à 600 fr.

L'obligations des *Chemins Portugais* 3 % se traite à 130 fr.

L'assemblée générale annuelle des obligataires de la Compagnie des *Chemins Portugais* a eu lieu le 3 août sous la présidence de M. Kergall, président du comité de Paris.

A cette réunion, 200.000 obligations environ étaient représentées.

Le rapport et les comptes ont été approuvés tels qu'ils étaient présentés.

Il en ressort que, d'une année à l'autre, les recettes brutes ont progressé de 1.125.000 fr., pendant que les dépenses n'augmentaient que de 245.000 fr., malgré une augmentation de parcours. D'où un excédent net de près de 880.000 fr.

Les produits nets de l'exercice se sont chiffrés par: 12.800.000 fr. Les charges obligations étant de 8.200.000 fr., il serait resté un bénéfice liquide de 4.600.000 fr., si le change n'avait pas absorbé une somme de 2.600.000 fr. environ. Le bénéfice liquide s'est ainsi trouvé réduit à 2 millions de francs pour le compte travaux et la réserve, les obligations de deuxième rang n'entrant en ligne qu'à partir de 1898.

Le marché des *Chemins Espagnols* ne s'est pas ressenti de la faiblesse de l'extérieure causée par les événements politiques. Le Nord de l'Espagne clôture à 107 fr., le Saragosse à 165 fr., les Andalous à 122,50 fr. et le Madrid-Cacères à 42 fr.

*Valeurs Industrielles*.—Le groupe Suez, calme, l'action côte 3.390 fr. et la part de fondateur 1.330 fr. Dans sa séance du 3 août, le conseil d'administration a choisi pour président de la compagnie, le prince d'Aremberg.

Le Ton Panama à lots se négocie à 145 fr.

Les Bons de l'exposition de 1900 valent 18 fr. Rappelons que le premier des 29 tirages aura lieu le 25 de ce mois avec gros lot de 500.000 fr.

Le Gaz Parisien se tient à 1.100 fr. Les recettes continuent à être satisfaisantes.

Le Bec Auer passe de 1.275 fr. à 1.300 fr.

En Transports Maritimes affaires retraitées: les Messageries restent à 670 fr., les Transatlantique à 315 fr. et les Chargeurs Réunis vers 1.375 fr.

Le Marché des Mines d'Or est très étroit, et quelques offres ou quelques demandes amènent des mouvements étendus. La place de Londres sur ces valeurs est encore moins animée que celle de Paris pour le moment par suite de l'absence d'un grand nombre de spéculateurs.

La Chartered finit à 75 fr. Les dernières nouvelles du théâtre de la guerre, sont plus satisfaisantes. Les insurgés ont été délogés de quelques-unes des positions qu'ils occupaient dans les Monts Matopo.

La Moçambique ferme à 42,50 fr. et la Mossamedes à 13 fr.

En valeurs cuprifères, le Rio toujours agité réactionne de 590 fr. à 575 fr. après avoir touché un instant 560 fr. Ce mouvement est difficile à expliquer le stock visible du cuivre ayant encore diminué pendant le mois dernier d'environ mille tonnes.

Le Tharsis varie de 140 à 142,50 fr. et le Cape Copper clôture vers 62 fr.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1896.

Como sempre sucede n'esta quadra do anno, a quinzena que hoje finda correu muito desanimada para todas as operações normaes do nosso mercado. O facto que n'ella predominou foi o da grève dos operarios gazomistas. A propósito d'esta grève foi bastante discutido o caso da intervenção estrangeira nas administrações portuguezas. Sem me demorar no assumpto e sem apreciar as revelações feitas sobre as causas que parecem ter determinado a grève e que me parece terem sido diversas das que transpareceram em publico, sempre quero dizer que para se recusar aos estrangeiros o direito de intervirem na gestão dos negócios das companhias portuguezas, seria necessário que, não só os capitais portuguezes estivessem n'ellas fortemente representados e que as administrações portuguezas primassem sempre pela correcção e escrupulo no desempenho da sua missão.

Outro facto igualmente impressionou o nosso meio comercial — o da terminação do conflito anglo-brazileiro, a propósito da ilha da Trindade, graças à mediação do governo portuguez. O bom exito d'esta intervenção deve ter sanado por completo o que ainda podesse restar das susceptibilidades resultantes do incidente luso-brazileiro de 1894. O restabelecimento perfeito das boas e cordeas relações que sempre se mantiveram entre as duas nações irmãs e amigas muito deve contribuir para remover as dificuldades que até aqui se tem oposto à conclusão de um tratado de comércio entre Portugal e o Brazil, como o estão reclamando importantes interesses do comércio e da indústria nacional.

Faltam apenas dez dias para o termo do prazo do concurso para aquisição de novos navios de guerra. Consta serem numerosas as propostas, principalmente de casas constructoras francesas e inglesas. Como se sabe os fundos destinados à renovação do material naval tem de ser fornecidos por um empréstimo de 9.000 contos autorizado pelas câmaras, empréstimo que o governo tem encontrado grande dificuldade em realizar. Depois do malogro de uma tentativa feita em Paris parece que se tentou realizar em Londres a operação. A semana passada chegou a afirmar-se que a realizaria a casa Rothschild, mas à ultima hora consta que por causa do grande empréstimo russo foi este pequeno negócio novamente prejudicado.

Assinalado o afrouxamento geral dos negócios durante a quinzena devemos dizer que continuou a abundância de dinheiro regulando para descontos como para reportes de 5 a 6 p. c. As inscrições cotaram-se de 36,30 a 36,45 (ass.) e de 35,87 a 35,95 (coupon). As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) regularam a 10\$800 réis, as de 4  $\frac{1}{2}$  a 5\$300 réis. As obrigações prediais de 6 p. c. mantiveram-se a 94\$200 e as de 5 p. c. a 91\$700 réis. As obrigações Loanda-Ambaca estão firmes a réis 80\$000. Muito firmes em geral as acções dos bancos, cotando-se as do Banco de Portugal a 133\$000 réis, as do Lisboa & Acores a 110\$200 réis e as do Commercial de Lisboa a 110\$000 réis.

A fraqueza do cambio do Brazil — e a propósito referiremos que parece inspirar receios a situação financeira dos mercados brasileiros — serviu para se promover a alta do papel cambial. Sobre Londres o cheque regulou a 41, sobre Paris a 699. As libras regularam a 1\$330 réis.

Publicada hoje a estatística do movimento comercial do país, de janeiro a abril d'este anno. O movimento geral elevou-se a 27.000 contos contra 24.642 em igual período do anno passado. No mesmo período as alfândegas renderam 7.197 contos contra 6.209 em igual lapso de 1895. A reexportação ultramarina elevou-se a 2.417 contos contra 2.395 nos primeiros quatro meses do anno passado.

J. F.

## Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres go d/v.....	41 $\frac{1}{4}$	41 $\frac{1}{8}$	Desconto no Banco de Portugal.....	5 $\frac{1}{2}$ %
" cheque.....	41 $\frac{1}{8}$	41 $\frac{1}{16}$	No mercado.....	5 %
Paris go d/v.....	694	695	Agio Buenos Ayres .....	171
" cheque.....	696 $\frac{1}{2}$	697 $\frac{1}{2}$	Cambio Brazil....	9 $\frac{1}{8}$
Berlim go d/v.....	282	283	Premio libra.....	1\$315
" cheque.....	286	287		
Francfort go d/v.....	282 $\frac{1}{2}$	283 $\frac{1}{2}$		
" cheque.....	286 $\frac{1}{2}$	287 $\frac{1}{2}$		
Madrid cheque .....	970	975		

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa: Inscrições assent...	36,30	36,30	36,29	36,40	36,40	36,45	36,45	36,40	-	-	-	-	-	-
" coupon .....	35,90	35,90	35,90	35,93	35,92	35,95	-	35,95	35,95	35,95	36	36	-	-
Obrig. 4% 1888 .....	16.850	16.800	16.800	-	16.800	16.800	-	16.850	16.800	16.800	16.800	-	-	-
" 4% 1890 assent...	-	-	44.300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	44.400	-	44.000	-	44.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent....	-	-	-	50.200	-	50.300	-	50.200	50.000	-	-	50.400	-	-
" 4 1/2% coup. int...	50.200	-	-	50.200	-	50.200	-	50.200	50.200	-	-	-	-	-
" 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	133.000	-	-	133.000	133.000	-	-	133.000	133.900	134.000	-	-	-	-
" " Commercial.....	-	-	-	-	110.000	-	-	-	-	140.100	140.900	-	-	-
" " N. Ultramarino....	63.000	-	-	65.000	65.000	-	65.300	-	-	-	-	-	-	-
" Ta bacos coupon.....	79.500	-	-	79.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real.....	14.600	14.600	14.450	14.600	-	14.600	-	-	-	14.600	-	-	-	-
Obrig. prediaés 6% .....	93.600	-	-	-	94.200	-	-	94.200	-	94.200	94.300	94.300	-	-
" " 5% .....	94.500	-	94.500	-	-	94.600	91.700	91.600	91.000	91.600	-	91.500	-	-
" Comp. Real 3% .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30.000	-	-	-
" C. Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa .....	-	-	-	-	80.000	80.000	-	80.000	-	80.000	80.000	80.000	-	-
Paris: 3% portuguez .....	25,87	25,87	25,68	25,50	25,75	25,68	25,43	25,62	25,75	25,75	25,62	25,75	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	60,75	60,50	60,50	60,75	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Cáceres .....	40	40,50	41	40,50	-	40,50	41	-	-	41	-	-	-	-
" Norte de Hespanha ..	109	109	106,50	107	107,50	106	103	103	109	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	168,75	-	167	167	168	167,75	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	123,50	120	120	118	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	130	127,50	127,50	129,50	129,50	129,75	130	130	129,50	130	130	-	-	-
" C. Beira Alta.....	-	-	85	85	85	85,25	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Cáceres.....	132	133	132,50	135	135	131	130	134	131	133	133	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	253	258	258	258,50	260	257	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	25,87	-	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87	25,87	25,75	25,87	25,87	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	66,71	-	66,74	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,74	66,74	66,71	66,71	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.	-	68,50	68,50	69	69	69	68,50	68,25	68,25	68,25	68,50	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africá...	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	68,25	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1896			1895			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1896	1895	1896	1895	1896	1895
COMPANHIA REAL	de a							Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga réde	22 28	Julho	693	67:170.000	96.926	690	62:930.409	91.203	1.664:161.000	1.608:244.067	55:916.933	-	-
e nova não	29 4	Agosto	"	74:649.000	107.718	"	70:978.296	102.867	1.738:810.000	1.679:222.363	59:587.637	-	-
garantida.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova réde	22 28	Julho	380	7:956.000	20.936	380	7:360.591	19.369	189:079.000	185:923.933	3:153.067	-	-
garantida.	29 4	Agosto	"	9:077.000	23.886	"	8:650.704	22.763	198:156.000	194:574.637	3:581.363	-	-
Sul e Sueste...	2 8	Julho	475	14:601.890	30.740	475	13:854.765	29.467	365:429.060	342:919.835	22:209.225	-	-
	9 15	"	"	14:828.925	31.218	"	13:526.910	28.477	379:957.985	356:446.745	23:511.240	-	-
	16 22	"	"	15:563.870	32.766	"	14:527.540	30.584	395:521.855	370:974.285	24:547.570	-	-
Minho e Douro.	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
	9 15	Julho	253	5:366.520	21.212	253	4:825.894	19.075	156:700.250	144:524.243	14:479.007	-	-
Beira Alta.....	16 22	"	"	4:806.562	18.998	"	5:626.865	22.241	162:327.115	149:327.805	12:999.310	-	-
	23 29	"	"	4:693.394	18.551	"	5:154.434	20.373	167:481.546	154:021.499	13:460.347	-	-
Nacional (Mi-	1 7	Julho	105	996.725	9.492	105	908.938	8.656	32:116.616	30:910.168	1:206.448	-	-
randella e Vi-	8 14	"	"	1:077.851	-	"	1:036.514	10.062	33:194.467	31:966.682	1:227.785	-	-
zeu).....	22 28	Julho	34	2:212.833	65.083	34	2:044.736	60.139	41:691.371	39:265.770	2:425.601	-	-

## A viação em Paris

A viação em Paris está passando presentemente por um período de actividade e de progresso digno de registo.

A approximação do anno de 1900, tem levado as instituições que teem a seu cargo o estudo e aperfeiçoamento d'estas questões, a pensar no muito que ha a fazer para transformar e melhorar completamente os serviços actuaes, reconhecidos com esta larga antecipação, como insuficientes para a época da exposição universal.

Ao metropolitano, ás novas linhas concedidas, ao alargamento das estações, veiu juntar-se a reforma radical que se prepara activamente nos serviços dos omnibus.

A idéa é substituir a tracção animal pela mechanica e com isto espera-se conseguir rapidez e economia nos transportes.

A companhia dos omnibus é obrigada pelo seu cadero de encargos a prover os seus carros de apparelhos electricos; não se recusa a fazel-o, provavelmente porque não pôde, mas vae deixando perceber que só o fará progressivamente, mantendo no entanto o seu preço firme de fr. 0,30.

O novo projecto apresentado por um grupo de finaceiros ao municipio de Paris, pede a construcção de 12 linhas novas, nas quaes se adoptará a tracção electrica:

Da esplanada dos Invalidos a Champigny, por Charenton e La Varenne;

Da esplanada dos Invalidos a Saint-Ouen e Gennevilliers;

Da estação de Saint-Lazare a Joinville-le-Pont, por Charenton e Saint-Maurice;

Da praça da Magdalena a Issy-les-Moulineaux;

Da praça da Republica a Boulogne;

Da praça da Republica a Raincy, por Pantin, Romainville, Noisy-le-Sec e Bondy;

Da praça de Saint-Michel a Noisy-le-Sec, por Lilas e Romainville;

Da praça de Saint-Michel a Arcueil-Cachan, por Gentilly;

Da praça Saint-Michel a Villemomble, por Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil e Rosny;

Da praça da Bourse a Montreuil, por Pré-Saint-Gervais, Lilas e Bagnolet;

Do Trocadéro a Sceaux, por Montrouge, Bagneux e Fontenay-aux-Roses;

Das Halles a Aubervilliers.

Todas estas linhas funcionarão com a tarifa unica de dez centimos. Adoptar-se-ha n'ellas a tracção electrica por sistema mixto, empregando o fio aereo fóra de Paris e os accumuladores combinados com o fio subterrâneo no interior da cidade.

Pensa-se estabelecer n'esta rede as partidas em cada sentido, em tempo normal, todos os 5 minutos durante 12 horas e todos os 10 minutos durante 6 horas. Nos dias de festa, domingos e em determinadas horas do dia, serão mais frequentes as carreiras, duplicando-se se preciso fôr.

Serão tambem creados em Paris carros chamados dos theatros.

Sobre tão importante assumpto foi aberto um inquérito para saber quem approvava a substituição da tracção animal pela mechanica. Mais de 12.000 pessoas manifestaram a sua opinião, entre as quaes 11.328 pediram a tracção electrica e a reducção de tarifas a 10 centimos.

## Os caminhos de ferro francezes

O *Journal Officiel* publicou a estatística do rendimento dos caminhos de ferro de interesse geral, durante os tres primeiros meses do corrente anno.

Em 31 de marzo a extensão explorada era de 36.489 kilometros, mais 83 kilometros de que em igual periodo do anno passado, cabendo esse augmento inteiramente ás linhas principaes, como se vê:

Leão.....	30	kilometros
Norte.....	28	"
Oeste.....	15	"
Meio-dia .....	6	"
Este .....	2	"
Orleans .....	2	"

Sob o ponto de vista de receita nota-se no primeiro trimestre de 1896 augmento muito notável, parte devido ao desenvolvimento do trafego, parte á circunstancia da comparação se fazer com um periodo que soffreu, o anno passado, uma diminuição de quasi 14 milhões.

Este augmento fez-se sentir em todas as rôdes.

A de Leão ganhou 7.853.000 fr.; a de Orleans, fr. 4.422.000; a de Oeste, 3.615.000 fr.; a de Leste, fr. 2.714.000; a do Norte, 1.524.000 fr.; a do Meio-dia, 912.000 fr.; a de Cintura, 130.000 fr.; o Mont-Cenis, 96.000 fr.; a Grande-Cintura, 63.330 fr.

Quanto á receita kilometrica das companhias principaes, elevou-se para o comprimento médio de 32.573 kilometros a 8.283 francos, isto é: houve o augmento de 634 francos, ou 8,29 %, sobre igual periodo de 1895.

Todas as rôdes participaram d'este augmento e algumas em proporção muito notável. Assim Orleans teve o augmento de 654 francos, o que representa 11,86 %, o Oeste 654 francos, o que equivale a 11,30 %, Leão 876 francos, ou 9,45 % e Leste com 575 francos, ou 8,66 %.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Ascensor de S. Sebastião da Pedreira.** — Foram já inaugurados os trabalhos de construcção do projectado ascensor mechanico entre o largo de S. Domingos e S. Sebastião da Pedreira.

**Ramal de Cascaes.** — Dissémos, quando mais desenvidamente tratámos da guerra movida contra o horario dos comboios d'este ramal, que o melhor seria estabelecer-se carreiras de omnibus para servir o estabelecimento de banhos da Pôça.

A administração d'este estabelecimento tambem assim o julgou, organizando para commodidade dos banhistas, carreiras de *char-à-bancs* entre Cascaes e os banhos da Pôça e d'estes para o apeadeiro de S. João do Estoril, á chegada dos comboios que partem do Caes do Sodré ás 5,45 e 7 horas da manhã e de Cascaes ás 8 1/2.

Alegra-nos tanto esta resolução da empresa de banhos que aqui lhe deixamos este réclamo gratuito.

-- A camara municipal de Cascaes resolveu officiar á commissão executiva da companhia real, agradecendo o serviço que o novo horario presta ao publico e áquelle villa.

— Tem levantado reparos a conservação do edificio da estação de Caes do Sodré que se sabe ser provisório, como provisório é o assentamento da via n'aquelle ponto.

Sabemos que ha muito tempo a companhia real tem feito e já aprovado o projecto da instalação definitiva, mas não pode efectuar a sua construcção sem que a camara municipal de Lisboa termine os trabalhos dos canos de esgoto e mais obras que tem a fazer.

**De Cintra á Praia das Maçãs.** — Pelo sr. José Ignacio Paulo da Costa foi requerido á camara de Cintra a concessão para o estabelecimento de uma linha ferrea de via reduzida, sistema americano, por tracção a vapor ou electrica, entre Cintra, Collares e Praia das Maçãs.

A camara deu a auctorização pedida, devendo ser-lhe apresentado o respectivo traçado, no prazo de 90 dias, para o aprovar e submeter depois á sancção do governo.

**Caminho de ferro do Pungue.** — Constou que o caminho de ferro do Pungue, Beira, iria sofrer uma alteração importante no seu trajecto, a pedido da companhia da Rhodesia, que desejava que o trajecto se desviasse de Massequece para uma outra zona ingleza.

Affirma-se, porém, que tal não se permitirá por ser contrario aos nossos interesses.

**Lourenço Marques.** — Segundo vemos referido, o sr. engenheiro Carlos Albers, director da exploração d'este caminho de ferro, tem conseguido fazer não só reparações importantes na linha, como tambem a construção de alguns desvios e outros melhoramentos indispensaveis em algumas estações e a reparação do material circulante que estava posto de parte por se achar avariado.

Depois de ter posto em movimento grande parte do material portuguez, continuaram, porém, as queixas do publico do Transvaal por causa das dificuldades que nos eram attribuidas.

O sr. Carlos Albers teve occasião de mostrar que as demoras e irregularidades que existiam só provinham hoje da escassez do material da companhia neerlandesa.

Com respeito a esta nossa linha a *Semaine*, jornal do Transvaal a que nos temos por muitas vezes referido, tratando da sentença arbitral de Berne, para que sejam nomeados peritos que avaliem devidamente o valor da linha ferrea até a fronteira, ao tempo da confiscação em junho de 1889 e os melhoramentos depois feitos n'esta linha para ella poder funcionar regularmente, pede que os peritos sejam minuciosos no inquérito de documentos e informações testemunhaes, pois assim lhes será mais facil o trabalho e melhor com certeza o resultado apurado.

Não é exacto que já esteja designado o terceiro perito para proceder a arbitragem. Os dois primeiros peritos obtiveram prolongação do prazo para a apresentação do terceiro, que será o que ha de proceder á inspecção local.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Benavente a Leon.** — Foi auctorizada a construção de uma linha que partirá de Benavente, na linha de Plasencia a Astorga, para terminar em Leon, na de noroeste. Este caminho de ferro será de via larga e será construído sem subvenção do Estado.

**Pasages a Jaca.** — Affirma-se que muito brevemente será aprovado o projecto de lei que auctoriza a construção do caminho de ferro economico de Pasages a Jaca por Sangüesa, na parte comprehendida entre Irún e Pamplona.

**Pamplona a Irún.** — Foi lido no parlamento um projecto auctorizando o governo a conceder, sem subvenção do estado a D. Manuel Beloqui, a construção de uma linha ferrea de via estreita que partindo de Pamplona, termina em Irún, servindo Santisteban.

**Aguilas a Villaricos.** — Estão muito adeantados os estudos para a construção do caminho de ferro economico de Aguilas a Cue-

vas, Sierra, Almagrera, Herreras e Villaricos. Está completamente concluido o estudo do trajecto comprehendido entre Aguilas e Muleria.

**Canfranc.** — Vae ser determinado pelo governo que a companhia dos caminhos de ferro do norte de Hespanha passe a considerar-se concessionaria da linha ferrea do Canfranc.

**De Madrid a Arganda.** — Realizou-se n'esta linha a experiença d'um novo apparelho destinado a evitar choques de comboios, invenção do electricista hespanhol Basanta. Parece que os resultados foram magnificos.

O auctor vae fazer novas experiencias perante peritos estrangeiros.

**Novas concessões.** — Foram apresentados no congresso dois projectos de lei auctorizando um a construção de um caminho de ferro de Carrion de los Céspedes a la Rábida e outro o estabelecimento de uma linha ferrea de via estreita entre Puebla de Montalban e Navalcarnero.

**O auxilio ás companhias.** — Não tem sido recebido com aplauso geral, o plano do governo attender, em condições que já mencionámos, a situação em que se encontram as companhias de caminhos de ferro de Hespanha.

Em varios pontos do paiz tem havido reuniões para protestar contra tal projecto, tomado n'ellas parte activa o elemento comercial.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

O governo frances está em negociações com a sociedade exploradora do caminho de ferro do Congo, com o fim de entrar em acordo para a utilização d'aquella linha ferrea, em serviço da sua colonia.

A companhia concede-lhe uma reducção de 40 %, a mesma que utiliza o Estado Independente em seus transportes.

E' sabido que o rio Congo separa os territorios franceses do Estado Independente. As duas principaes povoações—Brazzaville, franceza,—Leopoldville, sobre o territorio belga, estão situadas em frente uma da outra, tendo a separal'as o grande rio africano.

O caminho de ferro deve ser construído até Leopoldville e, quando isso aconteça os transportes procedentes da região franceza, tomarão todos aquella via para atingir o litoral.

A companhia dos caminhos de ferro do Oeste organizou em Paris, na estação de St-Lazare, para todos os destinos, um serviço de condução ao domicilio e de registo antecipado de bagagens. O preço da tarifa é de 30 centimos por fracções de 10 kilogrammas com o minimo de francos 2,50.

As encomendas são recebidas na estação de St-Lazare, no escriptorio de informações.

Serviço analogo funciona á chegada de todos os comboios á referida estação. A tarifa é de 1 franco até 30 kilogrammas, devendo o excedente ser taxado á razão de 30 centimos por fracção de 10 kilogrammas, comprehendendo-se n'este preço, todos os gastos de carga, despacho, condução aos domicílios, etc.

Seguindo o exemplo da companhia do oeste, a companhia de Paris-Leão-Mediterraneo, estabeleceu tambem em Paris e nas mais importantes estações do litoral do Mediterraneo (Marselha, Cannes, Nice, Menton e Hyeres) um serviço de condução de volumes a domicilio e o registo antecipado de bagagens.

Este serviço foi confiado a uma agencia de viagens que toma exclusivamente sobre si a responsabilidade d'elle.

O passageiro que deseje aproveitar esta combinação tem apenas de apresentar-se, com 24 horas de antecedencia, na estação de partida ou em qualquer dos escriptorios destinados á recepção de volumes. Alli dá o nome, a direcção, indica o dia de partida, o comboio que deseja tomar, os bilhetes de que precisa e numero de volumes de bagagens para registo.

Depois de feitas estas indicações, o passageiro não tem mais que ocupar-se com tais cousas.

Os empregados da empresa de camionagem vão buscar os volumes á casa dos passageiros, despacham e registam mediante a apresentação do bilhete que forneceram para a viagem.

A condução de volumes a domicilio está regulamentada muito simplesmente mas de modo a exercer-se rigorosa fiscalização sobre o serviço da agencia particular.

A companhia dos caminhos de ferro de Paris a Leão e ao Mediterraneo está fazendo executar as demolições e os aterros precisos para o alargamento da sua estação em Paris.

Trata-se do estabelecimento de 10 novas vias ferreas e do augmento das salas de bagagens para os comboios das grandes linhas.

A maior parte das linhas novas é installada a par da rua do Bercy. Esta instalação exige a demolição de um certo numero de casas, o que trará ao bairro um aspecto inteiramente novo. Os trabalhos devem durar quatro annos, esperando-se que estesjam terminados por occasião da exposição de 1900.

### ALLEMANHA

Formou-se uma sociedade em Berlim para se ocupar do estudo do caminho de ferro, destinado a ligar as possessões allemãs da África oriental aos grandes lagos da África central.

Estes estudos terminaram pela elaboração de um projecto que o governo levará ao Reichstag brevemente, e pelo qual se põe de a garantia de juro de 3% para os capitais particulares que se empreguem na empresa.

A linha deverá ligar Dar-es-Salam e Bagamoyo a Tabora, onde se dividirá em duas, uma em direcção do norte até o lago Victoria, a outra para o sul até o lago Tanganyka.

O comprimento total da linha será de 1.775 kilómetros e a despesa está avaliada em 50 milhões de francos.

A linha será de via estreita de 0,75 de largura e será servida por dois comboios diários em cada sentido.

A sociedade a que nos referimos procura abreviar quanto possível os trabalhos preliminares da concessão, afim de começar a construção, antes dos ingleses começarem a da linha de Mombasa ao lago Victoria.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

**Relatório do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assemblea geral dos accionistas de 29 de julho de 1896**

(Continuado do n.º 207)

#### Observações sobre o tráfego Mercadorias — Pequena velocidade

O movimento de mercadorias em pequena velocidade foi o seguinte, comparados os dois annos de 1895 e de 1894:

Do mappa anterior verifica-se que a tonelagem total foi de:

em 1894.....	588:785 toneladas
" 1895.....	640:637 "

A mais em 1895..... 51:852 "

A respectiva receita foi:

em 1894 .....	1.371:460\$511
" 1895.....	1.479:440\$369

a mais em 1895..... 107:979\$858

Os esforços empregados pelo nosso serviço do tráfego para melhoria das receitas foram coroados de exito satisfactorio.

Uma grande parte do actual tráfego pelas nossas linhas, que diz respeito á mercadoria grossa de tarifa reduzida, — isto é, carvão, materiais de construção, azeites, gorduras, objectos manufacturados e vinhos, — foi tirada á navegação.

O grande aumento nos transportes de gado é devido a um novo tráfego, iniciado por acordo entre a companhia e os produtores, para a exportação do mesmo gado. A concorrência, que nos fazem as vias marítimas, tem sido pois combatida com exito favorável. Temos empregado, outro sim, todos os meios para conservar o tráfego de determinada parte da rede, a despeito da concorrência que nos fazem as linhas adjacentes, concorrência que alias não produzia effeito sensivel nos nossos transportes.

Desde o principio do anno de 1895, reduzimos, tanto quanto possível, as demoras de transportes de pequena velocidade, providencia pella qual por diversas vezes o commercio nos tem manifestado a sua satisfação.

Reduziu-se, para muitas mercadorias, o minimo do peso por wagon completo, assegurando-se, outro sim, melhores condições de transporte. O minimo d'uma tonelada da tarifa 10 (mercadorias diversas) foi reduzido a 100 kilogrammas nos transportes de Lisboa-Porto, afim de combater a concorrência por mar. A concessão de retorno das taras vazias tem-se ampliado largamente.

Também, com relação aos transportes que interessam á agricultura, tem a companhia real feito todas as concessões compatíveis com os seus interesses.

Prestamos o maior cuidado ao exame das questões que dizem respeito ao melhoramento do serviço de pequena velocidade, e ao

Números	Classificação	Peso		Productos brutos		Diferenças em 1895			
		1895	1894	1895	1894	Peso		Productos brutos	
						A mais	A menos	A mais	A menos
1	Azeite, substancias gordas..... (ton.)	21:038,2	16:399,3	86:672\$222	66:290\$420	4:638,9	—	20:381\$793	-\$-
2	Carvão e lenha..... "	62:934,9	44:385,4	101:511\$749	78:761\$683	18:551,5	—	22:750\$064	-\$-
3	Comestiveis, especerias..... "	21:279,7	22:496,9	91:988\$995	96:927\$158	—	1:217,2	-\$-	4:938\$163
4	Couros e desperdícios..... "	10:426,0	12:608,9	32:702\$204	39:390\$709	—	2:182,9	-\$-	6:688\$445
5	Forragens e outros vegetaes..... "	12:231,3	8:861,5	31:303\$820	23:751\$884	3:369,8	—	7:551\$945	-\$-
6	Fructas secas e verdes .....	14:395,6	12:040,1	44:222\$963	39:201\$231	1:455,5	—	5:021\$732	-\$-
7	Gado..... (n.º)	(63:295)	(53:724)	72:164\$630	64:274\$652	(9:571)	—	7:889\$978	-\$-
8	Lã, linho, algodão e seda..... (ton.)	11:630,8	9:829,0	45:097\$019	38:324\$821	1:801,8	—	6:772\$198	-\$-
9	Legumes verdes e secos..... "	25:260,1	23:433,5	66:273\$568	59:830\$621	1:826,6	—	6:442\$947	-\$-
10	Materiais de construção..... "	96:273,8	87:311,5	172:131\$762	160:347\$325	8:962,3	—	11:784\$437	-\$-
11	Metaes em bruto e em obra..... "	14:691,7	13:070,6	48:866\$108	46:413\$605	1:621,1	—	2:452\$503	-\$-
12	Mineraes .....	4:322,3	5:638,2	6:845\$112	8:784\$433	—	1:335,9	-\$-	1:939\$321
13	Objectos manufacturados..... "	35:481,5	31:536,8	199:353\$482	179:305\$047	3:944,7	—	20:048\$435	-\$-
14	Taras vazias..... "	18:726,1	17:103,3	46:692\$529	44:592\$072	1:622,8	—	2:100\$457	-\$-
15	Transportes de serviço .....	60:520,2	63:313,5	30:265\$684	31:656\$637	—	2:784,3	-\$-	1:301\$079
16	Cereaes e farinhas..... "	71:135,2	70:903,3	148:938\$817	151:903\$412	171,9	—	3:054\$595	-\$-
17	Vinhos e derivados..... "	80:333,8	67:818,2	145:945\$255	121:790\$637	12:515,6	—	24:154\$618	-\$-
18	Carros, carruagens, material circulante de caminhos de ferro..... (n.º)	(325)	(401)	2:870\$628	3:697\$840	—	(76)	-\$-	827\$212
19	Diversos..... (ton.)	79:947,0	81:057,6	184:034\$187	182:147\$425	—	1:110,6	1:886\$762	-\$-
	Totaes.....	640:637,2	588:785,6	1.557:880\$803	1.437:481\$623	60:482,5	8:630,9	139:237\$869	18:838\$815
	Pago por imposto e reembolsos.....			78:440\$434	66:021\$238				
	Producto liquido.....			1.479:440\$369	1.371:460\$511				
	A mais em 1895....				107:979\$858				

augmento dos transportes, assumpto este dos mais importantes para a vitalidade da nossa empreza, tendo a firme esperança de que continuarão os aumentos de receita e do trafego que registámos em 1895.

Os documentos n.º 20 e 21 mostram o percurso e o producto da tonelada kilometrica.

Vê-se que o producto d'esta só diminui no ramal de Caceres; a explicação é simples. Contratamos grandes transportes de coke e de madeiras para a Hespanha e a concorrência obrigou-nos a alterar os preços. Esta diminuição porém, perfeitamente theorica, não perturba o aumento real no producto liquido do dito ramal.

Como se vê nos documentos annexos n.º 22 e 23 o aumento é devido ás mercadorias, por isso que o numero de passageiros por Valencia de Alcantara, diminui naturalmente com a mudança do itinerario do Sud-Express.

#### Serviços internacionais

Os mesmos documentos n.º 22 e 23 dão igualmente os pormenores relativos a estes serviços nas linhas de Caceres e de Badajoz, e não insistiremos novamente na diminuição dos passageiros, pela modificação no percurso do Sud-Express.

Em 1895, houve no ramal de Caceres, sobre o anno de 1894, um aumento de tonelagem na pequena velocidade. Não é porém de esperar que continue esta progressão; muitos transportes para a construção das linhas ferreas hespanholas não se repetem.

Os interessados no progresso d'este ramo do trafego teem feito as possíveis diligências para o desenvolver, mas sem resultado. Não se pode lutar senão para o trafego proximo da fronteira. Alguns portos hespanhóis, são, kilometricamente, mais favorecidos pelo que respeita aos transportes para Madrid e as mercadorias não são embarcaçadas em transito com verificações aduaneiras.

Comtudo, devido ás facilidades que á navegação dará a abertura dos serviços do porto de Lisboa, é de esperar que se forme uma nova fonte de trafego. Faremos o possível para que a companhia real d'ella aproveite.

O resultado do serviço internacional de pequena velocidade das duas fronteiras, Valencia d'Alcantara e Badajoz foi de:

Em 1894.....	190:844\$600
* 1895.....	203:883\$900
A favor de 1895.....	13:039\$300

Os mapas graficos, annexos ao presente relatorio, permitem ver, facil e rapidamente, as diferentes modificações que se deram nos diversos elementos do trafego da companhia real em 1895.

Convém notar que, devido aos esforços do pessoal de todas as categorias e de todos os serviços, não temos que registar em 1895, um só descarrilamento ou choque, de que resultasse acidentes funestos, o que é verdadeiramente importante n'uma rede de 1.073 kilometros de extensão, com 3.051:030 trens-kilometros.

(Continua).

**EXPOSIÇÃO IMPERIAL**  
AVENIDA-PALACE  
**ENTRADA 100 RÉIS**  
ESPLENDIDAS COLLEÇÕES DE  
50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

**SOCIÉTÉ ANONYME**  
DES  
**FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRES DU MARAIS**  
à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Ferro do commercio e laminado para todo o genero de construções, para pontes, wagons, rodas, etc. Cantoneiras, longrinas, ferros em T e em U, e vigotas. Carris para minas e para tramways. Ferro chato e em folha.

#### FERROS PARA REBITES E CABOS

Fabrico especial e privilegiado de ferro redondo perfeitamente cylindrico para parafusos. Privilegio para chapa **Calleja**.  
**Especialidade de tramways e de caminhos de ferro económicos** exclusivamente metallicos. Sistema privilegiado.

Officina especial de cylindros em bruto e torneados de todas as dimensões para laminadores.

#### Peças mechanicas diversas de ferro fundido para officinas de construção, fabricas de vidro e minas de carvão

A officina toma *a forfait*, o fornecimento de todas as peças necessarias para instalação de laminadores completos; tudo bem acondicionado e prompto para ser montado.

*Correspondencia dirigida a Mr. L. Lebrun, Director-Gerente*

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Serviço de banhos para as estações dos caminhos de ferro do Minho e Douro

Desde 1 de agosto proximo, na estação de Lisboa-Rocio, ha bilhetes d'ida e volta, validos por dois meses, a preços reduzidos, para Braga, Barcellos, Povoa de Varzim, Vianna, Caldas d'Aregos, Ancora, Caminha, Valença, Moledo (Douro) e Regoa.

Ultimo dia de venda 15 de outubro, ultimo dia para regresso 31 d'outubro.

Para preços e condições, veja-se os cartazes affixados nas estações.

#### Festas de Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello nos dias 14 a 20 de agosto de 1896

Bilhetes especiais de ida e volta por preços reduzidos validos para

*Ida*, nos dias 12 a 19 d'agosto, pelo comboio mixto que parte ás 7 1/2 da manhã de Lisboa (Santa Apolonia), e chega ao Porto ás 9-20 da noite, e pelo comboio mixto que parte de Lisboa (Rocio) ás 10 da noite e chega ao Porto ás 10,55 da manhã.

*Volta*, nos dias 16 a 21, pelo comboio mixto que parte do Porto ás 7 da manhã e chega a Lisboa (Santa Apolonia), ás 8-30 da noite e pelo comboio mixto que parte do Porto ás 2-30 da tarde e chega a Lisboa (Rocio), ás 4 da manhã.

Preços dos bilhetes de Lisboa a Vianna do Castello, e volta são: 5\$000 réis em 2.ª classe e 3\$400 réis em 3.ª classe.

Lisboa, 10 de agosto de 1896.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de tubos de latão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 de agosto proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.<sup>mo</sup> administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 600 tubos de latão para caldeiras de machinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na seccão dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 29 de julho de 1896.

### Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal UNICA publicação auctorizada pelas DIRECCÕES

Proprietarios:  
Fundador — José Duarte do Amaral  
& L. Mendonça e Costa — Director  
PREÇO 50 RÉIS

Fabrico especial e privilegiado de ferro redondo perfeitamente cylindrico para parafusos. Privilegio para chapa **Calleja**.

**Especialidade de tramways e de caminhos de ferro económicos** exclusivamente metallicos. Sistema privilegiado.

Officina especial de cylindros em bruto e torneados de todas as dimensões para laminadores.

#### Peças mechanicas diversas de ferro fundido para officinas de construção, fabricas de vidro e minas de carvão

A officina toma *a forfait*, o fornecimento de todas as peças necessarias para instalação de laminadores completos; tudo bem acondicionado e prompto para ser montado.

*Correspondencia dirigida a Mr. L. Lebrun, Director-Gerente*

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES  
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS  
RECOMMANDÉES**

**Antwerpia.**—A. Manceau.  
**Antwerpia.**—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.  
**Berlim.**—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.  
**Bremen.**—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.  
**Hendaye e Irun.**—(Fronteira franco-hespanhola) J. Gouelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionaes — Casas em Paris e Barcelona.

**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Hamburgo.**—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbruecke.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>  
**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**Londres.**—F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.  
**Londres.**—E. C. A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.  
**Madrid.**—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.  
**Porto.**—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.

## AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

**AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.** — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA Avenida-Palace.**—Rua do Príncipe, junto á Estação Central.—Établissement de premier ordre—toute luxe et confort—200 chambres et salons.

**LISBOA Bragança Hotel**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sassetti

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

**LISBOA Grand Hotel Central**—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

**LISBOA Hotel de l'Europe**—Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.

**LISBOA Hotel Francfort**—T. de St. Justa. No centro do commercio, a 3 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

**LISBOA Francfort Hotel**—No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

**LISBOA Hotel Americano**—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

**CASCAES Hotel Central**—De 1.<sup>er</sup> ordre—Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation—Grand confortable — On parle toutes les langues.

**CASCAES Hotel Bragance**—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.<sup>er</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

**CINTRA Hotel Nunes**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

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

**MAFRA Hotel Moreira**—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**LEIRIA Hotel Central**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceito inexcedivel.—Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

**FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.**—Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, mu to perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 réis.

**PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club**—Magnificas accommodações, aceito inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

**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**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>er</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhos.

**PORTO Grande Hotel America Central**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos banhos. Aceito e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

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

**GUIMARÃES Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

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

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid**—Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

**NICE Riviera-Palace-Hotel**—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.<sup>er</sup> ordre.

**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel**—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.<sup>er</sup> ordre.

**CAIRO Ghesireh - Palace - Hotel**—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort —grands salons.

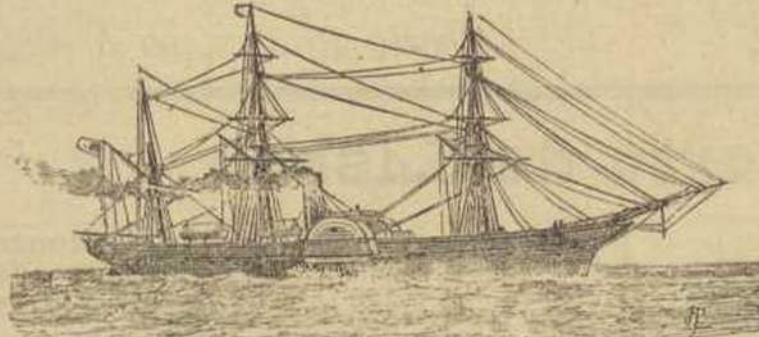
## EMPRESA DE ANNUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

PARA

**Afixação de annuncios nas estações**

**Rua Nova da Trindade, 48, 1.<sup>o</sup> — Lisboa**

**BERNHARD LEUSCHNER**  
AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA  
**NORDDEUTSCHER LLOYD**



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York,  
Baltimore, Asia Oriental e Australia

Sahidas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS  
tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz eletrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.<sup>a</sup> classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se aceitam passageiros para **Panaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Möewe**, da mesma companhia.

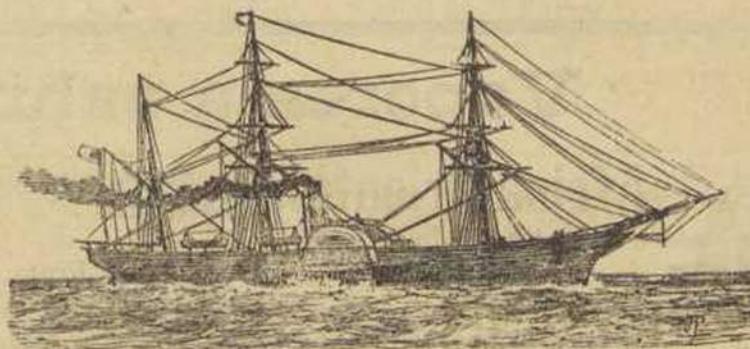
Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 26, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Balhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de agosto de 1896

# Royal Mail

## **STEAM PACKET COMPANY**



(MALA REAL INGLEZA)

## A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

## Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **CLYDE**, sairá a 24 de agosto

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

## AGENTES

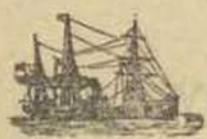
Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>—R. dos Capelistas, 31, l.<sup>o</sup>

No Porto:—W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>—Rua dos Ingleses, 23, I.<sup>o</sup>

# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

## O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de setembro, as 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



### Africa Oriental, (via Suez), vap. allem., General.

Sahirá a 21 de agosto.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Algarve, vapor portuguez, Gomes IV.

Sahirá a 1 de setembro.  
Agentes, Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>, Largo dos Torneiros, n.º 5.



### Anvers e Havre, vapor portuguez, Rio Tejo.

Sahirá a 19 de agosto.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10.



### Bahia, Rio e Santos, vapor allemão, Paraguassu.

Sahirá a 19 de agosto.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Bahia, Victoria, Rio e Santos, v. allem., Buenos Aires.

Sahirá a 2 de setembro.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Bordeaux, vapor francez, Brésil.

Sahirá de 22 a 24 de agosto.  
— Messageries Maritimes.  
Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



### Copenhagen, vapor dinamarquez, Tejo.

Sahirá a 21 de agosto.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, Chili.

Sahirá a 23 de agosto.— Messageries Maritimes.  
Agentes, Tortades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



### Glasgow e Liverpool, vap. hespan., Bravo.

Sahirá a 17 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



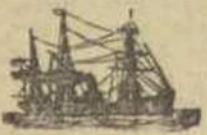
### Hamburgo, vapor allemão, Amazonas.

Sahirá a 18 de agosto.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Liverpool, vapor inglez, Minho.

Sahirá a 17 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



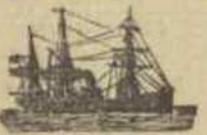
### Liverpool, (directo), vap. inglez, Arabian.

Sahirá a 21 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



### Liverpool, vapor inglez, Lisbon.

Sahirá a 23 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



### Liverpool, vapor inglez, Oporto.

Sahirá a 29 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



### Londres e Anvers, vap. hesp., Montanez.

Sahirá a 23 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



### Londres, vapor hespanhol, Rioja.

Sahirá a 28 de agosto.  
Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



### Madeira, S. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa e Fayal, vapor portuguez, Funchal.

Sahirá a 20 de agosto.  
Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



### Pará e Manaus, vap. portug., Dona Amelia.

Sahirá a 29 de agosto.  
Agente, João P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



### Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Clyde.

Sahirá a 24 de agosto.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



### Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. franc., Ville de Montevideo.

Sahirá a 18 de agosto.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



### Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio e Santos, vap. francez, Colombia.

Sahirá a 1 de setembro.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



### Pernambuco, Rio e Santos, vap. allemão, Taquary.

Sahirá a 26 de agosto.  
Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8.



### Rio de Janeiro e Santos, vapor frances, California.

Sahirá a 25 de agosto.  
Agentes, F. Garay & C.<sup>a</sup>, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



### S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.º Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug., Cazengo.

Sahirá a 23 de agosto.  
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



### S. Vicente, Rio de Janeiro e Pacifico, vapor inglez, Orissa.

Sahirá a 19 de agosto.  
Agent., E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



### Valencia, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez, Saint-Philippe.

Sahirá a 17 de agosto.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. Fanqueiros, 10.



### Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. ing., Liguria.

Sahirá a 19 de agosto.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, C. do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



# PLANO GERAL DA CELEBRAÇÃO NACIONAL EM 1897

DO  
QUARTO CENTENARIO

DA

# PARTIDA DE VASCO DA GAMA

PARA O

## DESCOBRIMENTO DA INDIA

FORMULADO EM VIRTUDE DO DECRETO DE 5 DE MAIO DE 1894 E APROVADO PELO GOVERNO

1.<sup>º</sup> Precedendo as auctorisações e accordos que forem necessarios, celebrar-se ha no anno de 1897, em todo o territorio portuguez, um jubileu nacional commemorativo da expedição que descobriu o caminho marítimo para a India, e consagrado À memoria dos navegadores portuguezes que primeiro descobriram as terras e os mares da Africa, Asia, America e Oceania.

2.<sup>º</sup> Especialmente destinadas a commemorar, universal e perpetuamente, esta celebração, crear-se-ha:

a) Uma serie monetaria, em prata e moedas de 15000 réis, 500 réis e 200 réis, de toque, modulo e circulação legal, nos limites e proporções que forem competentemente estabelecidas<sup>1</sup>;

b) Uma serie de sellos postaes, de typos, limites e proporções que forem competentemente estabelecidas<sup>2</sup>;

§ 1.<sup>º</sup> A commissão central executiva da celebração poderá conceder e auctorizar, em concurso, ou fóra d'elle, nas condições que tiver por convenientes, o fabrico e venda, por conta particular, de uma medalha em oiro, prata e qualquer outro metal, e de um medallão em bronze ou ferro, com o mesmo fim e caracter commemorativo.

§ 2.<sup>º</sup> Por construcção ou adaptação provisoria, quando não possa ser, desde logo, definitiva, um edificio convenientemente localizado, será destinado especialmente ás recepções e reuniões solemnes, nacionaes e internacionaes, da celebração e á installação e exposição do museu colonial e ethnographico, nos termos dos decretos de 12 de agosto de 1880 e 10 de março de 1892.

3.<sup>º</sup> No mesmo anno de 1897 realizar-se-hão em Lisboa as seguintes exposições, nos termos dos respectivos planos, tanto quanto possível ao longo do Tejo, entre a praça de D. Luiz e os Jeronymos, comprehendendo o edificio da Cordoaria:

a) Exposição nacional agricola e pecuaria com exemplares vivos da ethnographia rural, comprehendendo concurso de floricultura, horticultura e lacticinios;

b) Exposição nacional industrial;

c) Exposição nacional ethnographico<sup>3</sup>;

d) Exposição nacional de pescarias, comprehendendo a hydrographia e orographia das aguas portuguezas, a fauna e flora economica, material de pesca, industrias derivadas e aquarios;

e) Exposição nacional de caça, comprehendendo a fauna e a flora correlativa, material de caça e industrias derivadas;

f) Exposição nacional de bellas artes, comprehendendo trabalhos dos seculos xv e xvi;

g) Exposição colonial «Vasco da Gama»<sup>4</sup>.

4.<sup>º</sup> Organisar-se-hão tambem exposições mais restrictas na biblioteca e arquivo nacional, no arsenal do exercito, na commissão geologica, no museu nacional, no museu de bellas artes, e n'outros estabelecimentos publicos.

5.<sup>º</sup> Serão convidados os governos das nações marítimas a que façam representar as suas forças navaes na celebração centenal, n'uma grande reunião de navios de guerra, que deverá realizar-se no Tejo, no mez de julho de 1897.

6.<sup>º</sup> Serão convidadas as grandes emprezas de navegação transoceanica, as camaras de commercio e associações commerciaes das principaes cidades marítimas a fazer-se representar na celebração centenal.

7.<sup>º</sup> Promover-se-ha que pela mesma occasião se realisem em Lisboa:

a) Uma regata internacional, do Tejo (torre de Belem) a Sines (a terra de Vasco da Gama), e uma ou mais regatas de barcos costeiros e fluviaes;

b) Um concurso internacional de tiro;

c) Um concurso internacional de velocipedia.

8.<sup>º</sup> Promover-se-ha que no mesmo anno se realisem em Lisboa diversos congressos e conferencias scientificas, internacionaes e nacionaes, precedendo acordo com a autoridade publica.

§ unico. Promover-se-ha igualmente uma conferencia de assistencia e beneficencia publica, para a qual serão convocadas todas as misericordias do reino e mais instituições congneres.

9.<sup>º</sup> A commissão central executiva promoverá a elaboração de memorias, monographias e outros trabalhos litterarios e scientificos, destinados a documentar e fazer mais e melhor conhecidos:

a) Os *Lusiadas*;

b) O edificio dos Jeronymos;

c) A custodia de Belem;

d) A historia, a arte, a industria e a ethnographia nacional;

e) O movimento das sciencias e das artes em Portugal, e a historia e o estado da instrucção publica nacional;

f) As navegações, explorações e conquistas portuguezas;

g) A vida e feitos dos diversos navegadores;

h) A formação, desenvolvimento e individualidade historica e politica da nacionalidade portugueza;

i) As descobertas e invenções scientificas e industriaes portuguezas;

<sup>1</sup> Carta de lei de 21 de maio de 1896. (*Diario do governo* n.º 115.)  
<sup>2</sup> Carta de lei de 21 de maio e decreto de 28 do mesmo mez de 1896. (*Diario do governo* n.º 122.)

<sup>3</sup> Junta do museu colonial e ethnographico.

<sup>4</sup> Tomando por nucleo o museu colonial e ethnographico e comprehendendo secções estrangeiras.

j) A historia da arte naval portugueza e o estudo de problemas e questões mais importantes das sciencias navaes.

§ 1.<sup>º</sup> A commissão estabelecerá o processo de apreciação das memorias ou trabalhos que lhe forem apresentados, e os auxilios, compensações ou premios a conceder, ficando entendido que conservará a propriedade das edições feitas nas officinas e por conta do estado, á disposição d'este ou para que o respectivo producto reverta em beneficio do fundo da celebração, sem prejuizo dos alludidos auxilios, compensações ou premios<sup>1</sup>.

§ 2.<sup>º</sup> Elaborar-se-ha, igualmente, um grande planispheario indicativo dos descobrimentos e das principaes viagens de exploração, maritimas e terrestres, feitas pelos portuguezes, que será, convenientemente reduzido, para ser distribuido a todas as escolas officiaes e fornecido ás particulares que o requisitem.

§ 3.<sup>º</sup> De acordo com a imprensa nacional de Lisboa, iniciar-se-ha uma edição monumental dos *Lusiadas*, devendo ser exclusivamente nacional todo o material e trabalho correspondente.

9.<sup>º</sup> A mesma commissão promoverá entre artistas nacionaes, á sua escolha, a elaboração e execução:

- a) De um hymno e marcha triumphal;
- b) De um drama historico de entrecho portuguez;
- c) De uma opera ou drama lyrico portuguez;
- d) De diversas composições pictoricas e esculturaes, que devam contribuir para a celebração ou afirmar n'ella a arte nacional;
- e) De concertos e certamens musicaes portuguezes.

§ unico. Igualmente a commissão promoverá a organisação de concertos de musica antiga portuguez e a representação de algumas composições do antigo theatro nacional.

10.<sup>º</sup> Para que a celebração nacional seja, quanto possível, extensiva a todo o territorio portuguez e associe e abranja todas as classes sociaes, a commissão central executiva poderá constituir no reino, ilhas adjacentes e no ultramar, e em todas as colonias portuguezas residentes em paiz estrangeiro, commissões especiaes destinadas a auxiliar essa commissão e a promover e organizar a celebração nas respectivas areas.

11.<sup>º</sup> Todas as agremiações ou associações de qualquer natureza, legalmente constituídas, poderão igualmente cooperar ou organizar especiaes celebrações em harmonia com o plano geral.

12.<sup>º</sup> Quaesquer commissões ou associações que resolvam cooperar e tomar parte na celebração nacional deverão comunicar á commissão central executiva, com a conveniente antecedencia, os seus programmas e resoluções para que se evitem dispersões de forças ou antinomias de trabalhos que afectem a harmonia e significação da grande solemnização nacional.

§ unico. Quaesquer programmas ou resoluções que não tenham sido comunicadas á commissão central e accordadas com ella, não serão consideradas para os effeitos da missão que lhe está incumbida, e não serão permittidas quando contrariem ou perturbem a execução do plano geral e das instruções respectivas.

13.<sup>º</sup> Os dias 8, 9 e 10 de julho de 1897 serão, para todos os effeitos, considerados de gala, festa e solemnização nacional em todo o territorio portuguez, nas legações, consulados e colonias portuguezas em paiz estrangeiro, e a bordo dos navios portuguezes que se achem fóra das aguas territoriales da nação.

14.<sup>º</sup> Na alvorada do dia 8 de julho de 1897 as fortalezas e navios de guerra nacionaes arvorarão a bandeira portugueza, saudando-a com uma salva de cem tiros de peça; repicarão os sinos de todas as igrejas, e em frente

dos paços de todos os concelhos, nos quaes igualmente será arvorada a bandeira nacional, se queimarão grandes girandolas de foguetes; bandas regimentaes e quaequer outras percorrerão as povoações, tocando o hymno triumphal do centenario.

15.<sup>º</sup> Na mesma occasião abrir-se hão os templos para dar graças a Deus pela gloria e independencia da patria, e suffragar a alma dos que bem a serviram e honraram.

16.<sup>º</sup> Igualmente todos os edificios e estabelecimentos publicos dependentes do estado, dos municipios e das parochias, arvorarão a bandeira nacional, e adornarão e iluminarão as respectivas fachadas nos dias 8, 9 e 10 de julho.

17.<sup>º</sup> Serão convidados todos os cidadãos a adornar e iluminar n'esses dias as fachadas das suas residencias e a promover demonstrações de regosijo publico, apropriadas ao fim do centenario.

18.<sup>º</sup> Em todas as igrejas matrizes se rezará ou cantará uma missa de acção de graças.

19.<sup>º</sup> As auctoridades, corporações administrativas e commissões locaes promoverão nas respectivas localidades toda a especie de demonstrações festivas, e muito especialmente as de um caracter geral e popular, como illuminações, arraiaes, romarias, dansas, cantos e jogos populares, nos dias 8, 9 e 10 de julho.

20.<sup>º</sup> Serão convidadas todas as camaras municipaes a tomar a parte que lhes competir nos actos solemnes da celebração, com as respectivas insignias e estandartes.

21.<sup>º</sup> Para igual fim serão convidadas:

- a) As associações de agricultura, de commercio e de industria;
- b) As associações de classe, de soccorros, de mutualidade, de beneficencia e de recreio;
- c) As escolas, as associações doutas ou de estudo, e a imprensa.

22.<sup>º</sup> Às horas e nos termos dos respectivos planos especiaes realizar-se-hão em Lisboa as seguintes demonstrações de jubilo e solemnização publica:

a) No dia 8:

I. *Te Deum*, de composição portugueza, na igreja de Santa Maria de Belem;

II. Uma romaria civica á igreja de Santa Maria de Belem, primeiro padrão commemorativo do descobrimento da India, e aos tumulos de Vasco da Gama e de Camões, na mesma igreja;

b) No dia 9:

Visita em romaria fluvial a Alhandra e quinta do Paraíso, onde nasceu Affonso de Albuquerque, com inauguração de um padrão commemorativo.

c) No dia 10:

I. Revista de tropas do exercito e da armada e das escolas militares;

II. À noite, grande marcha de fachos desde Belem aos paços do concelho de Lisboa.

23.<sup>º</sup> Para ocorrer ás despezas geraes da celebração a cargo da commissão central crear-se-ha um fundo especial sob o titulo de «fundo do centenario», cujo deposito e conta corrente serão contratados com um estabelecimento de credito, á escolha do governo.

24.<sup>º</sup> Fica auctorizada a commissão executiva a resolver nos casos de omissões ou em circumstancias imprevistas.

25.<sup>º</sup> De acordo com o decreto de 15 de maio de 1894 todas as auctoridades e repartições publicas prestarão o auxilio e a cooperação de sua competencia á commissão executiva da grande commissão por esse decreto constituida, que, para todos os effeitos e até final, será a commissão central executiva da celebração.

Está conforme.—Sala da commissão, 10 de junho de 1896.—Pela commissão central executiva: O presidente, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral—Os secretarios, Luciano Cordeiro—Ernesto de Vasconcellos.

<sup>1</sup> Decreto de 15 de maio de 1894, artigo 3.<sup>º</sup>

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA**

PEQUENA VELOCIDADE

# **TARIFA ESPECIAL N° 3**

PARA O TRANSPORTE DE

**Madeiras de todas as qualidades em bruto ou serradas e lenhas**

POR WAGON COMPLETO DE 8000 KILOS OU PAGANDO COMO TAL

§ 1.º Preço por tonelada e kilometro..... **16 réis**

**NÃO COMPREHENDIDAS AS DESPEZAS ACCESSORIAS DE 200 RÉIS**

**MINIMO DE PERCURSO 60 KILOMETROS OU PAGANDO COMO TAL**

§ 2.º Preços especiaes por 1000 kilogrammas comprehendidas  
as despezas accessorias

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Pampilhosa	Gouvèa	Guarda transito	Villar Formoso
Alhadas e Montemór.....	420	650	1\$500	1\$700	2\$650
Arazede.....	550	550	1\$450	1\$600	2\$600
Cantanhede.....	650	450	1\$400	1\$550	2\$600
Pampilhosa.....	750	—	1\$350	1\$500	2\$500
Luso.....	850	450	1\$300	1\$400	2\$500
Mortagua.....	950	600	1\$200	1\$300	2\$400
Santa Comba.....	1\$000	700	1\$100	1\$300	2\$300
Carregal.....	1\$100	850	1\$000	1\$200	2\$200
Nellas.....	1\$300	1\$000	750	1\$000	2\$000
Mangualde.....	1\$400	1\$100	—	1\$050	1\$900
Villa Franca.....	—	—	—	700	1\$300
Pinhel.....	—	—	—	600	1\$200
Guarda.....	2\$100	2\$000	—	—	—

§ 3.º Preços especiaes por wagon completo de 10:000 kilogrammas ou pagando como tal  
comprehendidas as despezas accessorias  
exclusivamente applicaveis aos transportes de lenhas

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Nellas ou Mangualde	Gouvèa	Guarda transito
Alhadas e Montemór .....	3\$500	—	—	—
Arazede.....	4\$500	—	—	—
Pampilhosa.....	6\$500	—	—	—
Luso.....	6\$500	—	—	—
Mortagua ou Santa Comba..	7\$000	7\$000	9\$000	12\$000
Villa Franca ou Pinhel....	—	—	9\$000	5\$000

# CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> As madeiras ou lenhas procedentes das estações intermedias não comprehendidas nos preços especiaes dos § 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> da presente tarifa, disfrutarão o beneficio da applicação d'estes como se procedessem da estação anterior, sempre que o expedidor assim o prefira e da sua applicação não resulte preço superior ao da base kilometrica do § 1.<sup>º</sup> ou da tarifa geral.

2.<sup>a</sup> As expedições de madeira que por suas dimensões exijam o emprego de mais de um wagon serão taxadas pelo minimum de 5:000 kilos, por cada wagon occupied, quando o seu peso não seja superior a este minimum, reservando-se a Companhia o direito de preencher com outra carga o resto da capacidade de cada wagon.

3.<sup>a</sup> A carga e descarga das madeiras ou lenhas expedidas com applicação da presente tarifa, será feita por conta do expedidor e consignatario em vista do que a Companhia não será responsável por mólhas ou quebras de peso, tendo n'este ultimo caso só a reembolsar a diferença da taxa quando se prove ter havido erro de pesagem á partida.

Para cada uma das operações de carga e descarga é concedido o prazo de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos na estação á disposição dos interessados.

4.<sup>a</sup> Quando a carga e descarga não fôr effectuada no prazo fixado, a Companhia reserva-se o direito de a fazer a sua custa ou de conservar os wagons á disposição segundo entender, percebendo no primeiro caso, 100 réis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1000 réis de estacionamento diario por cada wagon.

5.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de exceder 3 dias mais por cada fracção de 100 kilometros para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que reclamação alguma lhe possa ser feita por esse facto.

6.<sup>a</sup> Fica em tudo o mais em vigor as condições da tarifa geral.

7.<sup>a</sup> A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.<sup>º</sup> 3, de 12 de Março de 1891.

Lisboa, 1 de Agosto de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

*Conde de Gouvêa*