

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.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers - 1894

Annexos d'este numero

Plano geral da celebração do 4.º centenario do descobrimento da India.

Tarifa especial n.º 3 — p. v. — da Beira Alta.

SUMMARIO

	Pag.
O centenario da India	241
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	242
Parte Official. — Portaria de 5 de agosto e 30 de julho de 1896 do ministerio das obras publicas	242
Tarifas de transportes	243
Norte de França	243
Notas de viagem, (nova serie) — 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 — Cotações 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 viagem em Paris	250
Os caminhos de ferro francezes	250
Linhas portuguezas — Ascensor de S. Sebastião da Pedreira — Ramal de Cascaes — De Cintra a Praia das Maças — Caminho de ferro do Pungue — Lourenço Marques	250
Linhas hespanholas — Benavente a Leon — Passages a Jaca — Pamplona a Irun — Aguilas a Villaricos — Canfranc — De Madrid a Arganda — Novas concessões — Auxilio as companhias	251
Linhas estrangeiras — França — Alemanha	251
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio	252
Avisos de servico	253
Arrematações	253
Casas recommendadas	254
Agenda do viajante	254
Annuncios	253 e 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 espectáculo tão grandiosamente bello que consiga attrahir as attensões universaes. Longe d'isso estamos.

Referimo-nos apenas ao facto em si, despido 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 constituída, 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 possivel o programma dos festejos, emfim, assegurar-se a commissão de que póde 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 constituísse 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 attensões geraes.

Parece que não succederá assim.

Estabelecendo o programma uma multidão de cousas 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. Acha-mos 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 lêr 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 fórmulas, 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 supor seria que não nos falhasse esse concurso.

E de tal fórma 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 queriamos?

*

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 augmento 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 sterlingas 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 $\frac{3}{4}$; a *London & South-western*, 5 contra 4 $\frac{1}{2}$; a *North-eastern*, 5 $\frac{1}{2}$ contra 4 $\frac{1}{2}$; a *London & North-western*, 6 $\frac{1}{4}$ contra 5 $\frac{1}{4}$; a *Great-western*, 4 $\frac{3}{4}$ contra 3 $\frac{1}{4}$; a *Great-eastern*, 1 $\frac{1}{2}$ contra $\frac{3}{4}$; a *Great-northern*, 3 contra 2 $\frac{1}{2}$; a *London Brighton & South Coast*, 4 $\frac{3}{4}$ contra 3 $\frac{3}{4}$; a *South-eastern*, 3 contra 2 $\frac{1}{4}$; e a *North Stafford*, 4 contra 3 $\frac{1}{2}$.

*

A companhia *Caledonian* está provendo d'um novo apparelho chamado o *Lubrificador de vacuo*, todas as machinas actualmente em construcção 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 companhia 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 Estatisticas 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.^a 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.^a classe que em 1875 foram quasi £ 4.000.000 diminuíram depois até menos de £ 2.500.000.

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

Em 1860 o numero dos que viajavam em 2.^a classe constituiu mais de 31 $\frac{1}{2}$ %, mas agora não representa senão uns 7% do numero total de passageiros; e as receitas que no mesmo anno attingiram 36 $\frac{3}{4}$ % diminuíram depois até precisamente 7% das receitas do trafego de passageiros.

Com respeito ao trafego em 3.^a 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 OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de Obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

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

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.^o semestre do referido anno economico, já liquidada, que o rendimento annual liquidado de impostos foi de 37:643.7000 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.^o 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 differença, 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, approvar a referida liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.^o 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.^o e 2.^o semestres do anno economico de 1895-1896, aquella differença na importancia de réis 31:288.7072.

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

Paço, em 5 de agosto de 1896, = *Arthur 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 do corrente anno (2.º semestre do anno economico de 1895-1896); ha por bem, conformando-se com o parecer de 27 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar 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 economico de 1895-1896.

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

O que se communica 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.— Distribuímos com o presente numero esta nova tarifa applicavel 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 constituida por 3 paragraphos, esta, belecendo o primeiro o preço especial de 16 réis por tonelada e kilometro, não incluídas as despesas accessorias de 200 réis; o segundo, preços especiaes por 1.000 kilogrammas, comprehendidas as despesas accessorias, das estações de Alhadas e Montemor, Arazede, Cantanhede, Pampilhosa, Luso, Mortagua, Santa Comba, Carregal, Nellas, Mangualde, Villa Franca, Pinhel e Guarda para as de Figueira da Foz, Pampilhosa, Gouvêa, Guarda transito e Villar Formoso; o terceiro, preços especiaes por wagons completos de 10.000 kilogrammas ou pagando como tal, comprehendidas as despesas accessorias, exclusivamente applicaveis aos transportes de lenha das estações de Alhadas e Montemor, Arazede, Pampilhosa e Luso para Figueira, de Mortagua ou Santa Comba para Figueira, Nellas ou Mangualde, Gouvêa e Guarda transito e de Villa Franca ou Pinhel para Gouvêa e Guarda transito.

As madeiras ou lenhas procedentes das estações intermediarias, não comprehendidas n'esta tarifa, §§ 2.º e 3.º, disfructarão 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 augmento 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 apezar 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 producto.

As receitas de toda a linha da companhia, deduzido o imposto e incluídos 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 excedeu a de 1894, como se vê:

		Numeros		Francos
1. ^a classe.....	+	119.940	+	491.683
2. ^a »	+	885.358	+	446.376
3. ^a »	+	2.685.280	+	841.555

No augmento 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 differenças 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 despesas elevaram-se a..... fr.º 103.315.069,56 apresentando sobre as de 1894

que foram de..... » 102.669.642,43

um augmento de..... » 645.427,13

O coefficiente 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 descripção começo hoje, e, com effeito já bastante de originalidades tenho hoje nas minhas notas.

Não vou inteiramente á 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 ridiculo; mas, de toda a fôrma 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 kangurus que pretendem illuminar a nossa Avenida por numerosos bicos d'esse systema 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 brillam 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 península.

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

As 1.^{as} 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 detraz de cada compartimento.

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

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

Ahi começam as difficuldades; o aspecto muda.

Longas e altas trincheiras á sahida das quaes avistamos valles formosissimos, á esquerda; depois do kilometro 91 depara-se á direita, uma curiosa gruta na montanha, altos muros de suporte em apertadas curvas, 3 tunneis e algumas pontes que atravessam o Jimera. Estas difficuldades 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.^o 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.^a classe ou 75 centimos na 2.^a 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 caes 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 policia, onde nos dão um bilhete de licença para permanecer na cidade por 8 dias.

Quem quizer 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 grávida tem que sahir da terra para dar á luz!

A commissão 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 póde 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 esplendida, não vão senão os militares da guarnição.

Cá em baixo mesmo, a prohibição 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 guarnecida, 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 artilheria 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 estúpido.

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 saíote, 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 tracção 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 até 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 experiencia foi de 60 cavallos, por se ter dado a coincidência de, na mesma occasião em que se realizava a experiencia 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 direcção 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 conducção de bagagens.

A plataforma da rectaguarda póde 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 milímetros. 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 differente. Nos carros antigos as tres lampadas estavam reunidas no centro do carro e as plataformas achavam-se em sentido horisontal. 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 n'esse 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 minerio 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 póde 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 Zoutpausberg. Para esta região, que fica na fronteira do nosso districto 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 Zoutpausberg 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 monopolio durará 100 annos. O Estado receberá 15 % dos lucros liquidos. A linha terá uma extensão de 95 milhas e atravessará um districto rico em minerio, 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 republica era assim constituida, segundo relatorio do consul francez, mr. Aubert:

Krugersdorp-Johannesburgo-Springs	82 kilom.
Vaal-Elandsfontein-Pretoria.....	125 »
Pretoria-fronteira portugueza.....	473 »
Total.....	680 »

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

Os gastos de construcção, e installação das tres linhas citadas, elevaram-se em 1895 ao seguinte:

Linhas Vaal-Elandsfontein-Pretoria e Pretoria á fronteira portugueza:

Construcção.....	104.097.975 fr.
Trabalhos supplementares.....	551.375 »

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

Construcção e installação.....	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 despesas..... 134.437.375 »

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

A companhia hollandeza está construindo tambem, mas por conta do Estado, o prolongamento da linha de Krugersdorp a Klerksdorp, por Potchefstrogm, da qual foi inaugurado ha pouco, o primeiro troço, até Randfontein.

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

Transporte de mercadorias perigosas

A legislação franceza sobre os transportes em caminho de ferro data de 1846; não pode por consequencia applicar-se rigorosamente a uma infinidade de expedições de mercadorias, que, ao tempo, ainda não eram conhecidas ou não se utilizavam na industria 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 materias explosivas e inflammaveis e de crear alguma cousa que regulamente a expedição de materias venenosas e infectas, que a velha legislação deixou passar em claro.

Com este fim o governo francez 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 materias perigosas (explosivas, inflammaveis, venenosas, etc.) e de materias infectas.

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

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

Póde ser que em breve a descoberta de novos productos, dê lugar a frequentes alterações, mas, devido á nova classificação em seis classes, facilmente se incluirá n'uma d'ellas o que apparecer de novo.

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

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

Na segunda cathegoria encontram-se os liquidos acidos ou causticos, o phosphoro e seus derivados, os ethers, os oleos mineraes e as essencias que produzam vapores inflammaveis a uma temperatura inferior a 35° centigrados.

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

Na terceira cathegoria encontram-se as substancias expontaneamente inflammaveis, como as precedentes, mas em menor grao.

Na quarta cathegoria reuniram as substancias facilmente inflammaveis, palha, feno, algodão, carvão de madeira, oleos vegetaes, resinas, alcooes, vernizes, secativos, etc. N'esta classe estão tambem incluídos os balões para creanças que algumas vezes são cheios de hydrogenio.

Da quinta cathegoria fazem parte as substancias venenosas, perigosas especialmente pelo pó impalpavel que largam de que pelas emanções.

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

O rigor do regulamento vae diminuindo de classe para classe. O acondicionamento da dynamite e outros explosivos é minuciosamente previsto, os wagons deverão ser fechados com cadeias, não devem ter freios á 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 quaes deverão ser precedidos e seguidos pelo menos de 3 wagons que não contenham materias explosivas e inflammaveis.

Para as palhas, fenos, etc., apenas se exige a protecção sufficiente contra as faúlhas da machina.

Quanto a materias infectas, a principal precaução consiste em se fazer a carga e descarga o mais rapidamente possivel, o maximo em 3 horas.

Os caminhos de ferro na China

Ha apenas 17 annos a unica linha ferrea que existia em toda a extensão do immenso imperio chinez, era a que ligava as minas de carvão de Kaiping a Tien-Tsin, movida a braços.

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

Foi um inglez 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 até Quirin no coração da Mandchouria, e os russos procuram ligar as suas linhas a este prolongamento, preparando assim a absorpção 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, através da provincia 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 capitães 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 inglezes e os allemães não perdem tambem tempo.

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

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

E n'esse grande jogo de interesses, não tardará que o celestial imperio saiba, quanto custa a honra de receber a moderna civilização, para a qual são inúteis 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 descripção de uma grande ponte giratoria construida 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 aquelle 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 trafego propoz 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 millimetros de diametro. 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 praso de 4 annos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

A assembléa da companhia real em Paris

Teve lugar em Paris a assembléa annual dos obrigacionistas da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 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 portuguezes.

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 actuaes 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 francez e portuguez.

Afirmou que não havia duvida, nem a mais leve, em se admitir á cotação official os titulos destinados a troca, mas emquanto á admissão d'aquelles que são destinados a pagar a divida da companhia ao governo portuguez, estava ainda dependente da regularização 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'obligent 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 85,80 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 *Consolidé* 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 Lisbonne 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 paiement, 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 *Etablissements 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 paiement 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 senti 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 cote 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'Arenberg.

Le *Bon 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 retreintes: 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 *Mozambique* ferme à 42,50 fr. et la *Mossamedes* à 13 fr.

En valeurs cuprifères, le *Rio* toujours agité réagit 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 succede 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 greve dos operarios gazomistas. A proposito d'esta greve 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 greve 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 negocios das companhias portuguezas, seria necessario que, não só os capitães 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 commercial — o da terminação do conflicto anglo-brazileiro, a proposito da ilha da Trindade, graças á 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 difficuldades que até aqui se tem opposto á conclusão de um tratado de commercio entre Portugal e o Brazil, como o estão reclamando importantes interesses do commercio e da industria nacional.

Faltam apenas dez dias para o termo do praso do concurso para aquisição de novos navios de guerra. Consta serem numerosas as propostas, principalmente de casas constructoras francezas e inglezas. Como se sabe os fundos destinados á renovação do material naval tem de ser fornecidos por um emprestimo de 9.000 contos auctorizado pelas camaras, emprestimo que o governo tem encontrado grande difficuldade em realisar. Depois do malogro de uma tentativa feita em Paris parece que se tentou realisar em Londres a operação. A semana passada chegou a affirmar-se que a realisaria a casa Rothschild, mas á ultima hora consta que por causa do grande emprestimo russo foi este pequeno negocio novamente prejudicado.

Assignalado o affrouxamento geral dos negocios durante a quinzena devemos dizer que continuou a abundancia 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 emprestimo de 1888 (4 p. c.) regularam a 16:800 réis, as de 4 $\frac{1}{2}$ a 50:300 réis. As obrigações predias 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 proposito referiremos que parece inspirar receios a situação financeira dos mercados brazileiros — 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 estatistica do movimento commercial do paiz, de janeiro a abril d'este anno. O movimento geral elevou-se a 27.000 contos contra 24.642 em igual periodo do anno passado. No mesmo periodo as alfandegas 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 mezes do anno passado.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v.....	41 $\frac{1}{4}$	41 $\frac{1}{8}$	Desconto no Ban-	
» cheque.....	41 $\frac{1}{8}$	41 $\frac{1}{16}$	co de Portugal.	5 $\frac{1}{2}$ %
Paris 90 d/v.....	694	695	No mercado.....	5 %
» cheque.....	696 $\frac{1}{2}$	697 $\frac{1}{2}$	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	282	283	res.....	171
» cheque.....	286	287	Cambio Brazil...	9 $\frac{1}{8}$
Francfort 90 d/v.....	282 $\frac{1}{2}$	283 $\frac{1}{2}$	Premio libra....	1:315
» 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: Inscriptões 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. 1/2 0/0 1888.....	16.850	16.800	16.800	—	16.800	16.800	—	16.850	16.800	16.800	16.800	—	—	—
» 1/2 0/0 1890 assent...	—	—	44.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1/2 0/0 1890 coupon...	44.400	—	44.000	—	44.400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1/2 0/0 1890 externo ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1/2 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	50.200	—	50.300	—	50.200	50.000	—	—	50.400	—	—
» 1/2 1/2 0/0 coup. int....	50.200	—	—	50.200	—	50.200	—	50.200	50.200	—	—	—	—	—
» 1/2 1/2 0/0 externo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	133.000	—	—	133.000	133.000	—	—	133.000	133.900	134.000	—	—	—	—
» » Commercial.....	—	—	—	—	110.000	—	—	—	—	110.100	110.900	—	—	—
» » N. Ultramarino....	65.000	—	—	65.000	65.000	—	65.300	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	79.500	—	—	79.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comp. Real.....	14.600	14.600	14.450	14.600	—	—	14.600	—	—	—	14.600	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0	93.600	—	—	—	94.200	—	—	94.200	—	94.200	94.300	94.300	—	—
» » 5 0/0	91.500	—	91.500	—	—	91.600	91.700	91.600	91.000	91.600	—	91.500	—	—
» Comp. Real 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.000	—	—	—
» C. Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa	—	—	—	—	80.000	80.000	—	80.000	—	80.000	80.000	80.000	—	—
Paris: 3 0/0 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-Caceres	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-Caceres.....	132	133	132,50	135	135	131	130	131	131	133	133	—	—	—
» N. Hesp. (1. ^a hyp.) ..	255	258	258	258,50	260	257	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 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	—	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	66,71	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 Africa...	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 portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1896			1895			Totaes		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1896	1895	1896	1895	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	Antiga rede	22 28	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	"	74:649.000	107.718	"	70:978.296	102.867	1.738:810.000	1.679:222.363	59:587.637	-
	garantida.	- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede	22 28	380	7:956.000	20.936	380	7:360.591	19.369	189:079.000	185:923.933	3:155.067	-
	garantida.	29 4	"	9:077.000	23.886	"	8:650.704	22.765	198:156.000	194:574.637	3:581.363	-
	- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 8	475	14:601.890	30.740	475	13:854.765	29.167	365:129.060	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	-
Sul e Sueste...	- -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	
Minho e Douro.	- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9 15	253	5:366.520	21.212	253	4:825.891	19.075	156:700.250	144:521.243	11:179.007	-	-	
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	"	5:154.431	20.373	167:481.546	154:021.199	13:460.347	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu)....	1 7	105	996.725	9.492	105	908.938	8.656	32:116.616	30:910.168	1:206.448	-	-
8 14	"	"	1:077.851	-	"	1:056.514	10.062	33:194.467	31:966.682	1:227.785	-	-
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22 28	34	2:212.833	65.083	34	2:044.736	60.139	41:691.371	39:265.770	2:425.601	-	-	
Guimarães.....	29 4	"	1:934.910	56.909	"	1:903.765	55.998	43:626.281	41:169.735	2:456.546	-	-
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15 21	3656 Ps.	1.904.566	520 Ps.	3656 Ps.	1.893.168	517 Ps.	47.764.891	42.914.130	4.850.761	Ps.	-	-
Norte de Hesp- anha	22 28	"	"	1.803.897	493	"	1.793.414	490	49.568.788	44.707.544	4.861.244	-
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zara- goza—Alican- te.....	16 22	2927	1.056.413	360	2927	1.015.538	346	31.901.209	28.152.415	3.748.794	-	-
23 29	"	"	965.145	329	"	890.578	304	32.866.354	29.012.994	3.823.360	-	-
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 22	1067	253.464	237	1067	261.974	245	8.513.588	8.284.875	228.713	-	-	-
Andaluzes	- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23 29	180	27.843	154	180	20.484	113	1.121.815	1.396.270	-	-	274.455	-
Zafra a Huelva.	30 5	"	38.803	215	"	38.211	212	1.160.618	1.434.481	-	-	273.863
- -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

A viação em Paris

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

A aproximação 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 antecipaçaõ, como insufficientes para a época da exposição universal.

Ao metropolitano, ás novas linhas concedidas, ao alargamento das estações, veio 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 caderno de encargos a prover os seus carros deapparelhos 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 financeiros 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 Villemonble, 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 systema mixto, empregando o fio aereo fóra de Paris e os accumuladores combinados com o fio subterraneo no interior da cidade.

Pensa-se estabelecer n'esta rêde 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 inquerito 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 estatistica do rendimento dos caminhos de ferro de interesse geral, durante os tres primeiros mezes do corrente anno.

Em 31 de março a extensão explorada era de 36.489 kilometros, mais 83 kilometros de que em igual período 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 notavel, parte devido ao desenvolvimento do trafego, parte á circumstancia da comparação se fazer com um período que soffreu, o anno passado, uma diminuição de quasi 14 milhões.

Este augmento fez-se sentir em todas as rêdes.

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 período de 1895.

Todas as rêdes participaram d'este augmento e algumas em proporção muito notavel. 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 desenvolvidamente 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 Póça.

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 Póça 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 áquella 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 approved o projecto da installação definitiva, mas não pode effectuar 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 Maças. — 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, systema americano, por tracção a vapor ou electrica, entre Cintra, Collares e Praia das Maças.

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

Caminho de ferro do Pungue. — Consta que o caminho de ferro do Pungue, Beira, iria soffrer 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 permittirá 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 também a construcção 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 difficuldades 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 neerlandeza.

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 funcção regularmente, pede que os peritos sejam minuciosos no inquerito 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 praso para a apresentação do terceiro, que será o que ha de proceder á inspecção local.

LINHAS HESPAÑHOLAS

Benavente a Leon. — Foi auctorizada a construcção 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 construido sem subvenção do Estado.

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

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

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

vas, Sierra, Almagrera, Herrerias 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 experiencia d'um novo aparelho 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 construcção 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 mencionamos, 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, tomando n'ellas parte activa o elemento commercial.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

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

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

E' sabido que o rio Congo separa os territorios francezes 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 construido até Leopoldville e, quando isso aconteça os transportes procedentes da região franceza, tomarão todos aquella via para attingir 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 conducção 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, conducção aos domicilios, etc.

Segundo o exemplo da companhia do oeste, a companhia de Paris-Leão-Mediterraneo, estabeleceu também em Paris e nas mais importantes estações do litoral do Mediterraneo (Marselha, Cannes, Nice, Menton e Hyeres) um serviço de conducção 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 occupar-se com taes cousas.

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

A conducção 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 installação 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 estejam terminados por occasião da exposição de 1900.

ALLEMANHA

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

Estes estudos terminaram pela elaboração de um projecto que o governo levará ao Reichstag brevemente, e pelo qual se pede a garantia de juro de 3% para os capitães 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 kilometros 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 construcção, antes dos inglezes começarem a da linha de Mombasá ao lago Victoria.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal á assembléa geral dos accionistas de 29 de julho de 1896

(Continuado do n.º 207)

Observações sobre o trafego

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 trafego para melhora das receitas foram coroados de exito satisfatorio.

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

O grande augmento nos transportes de gado é devido a um novo trafego, iniciado por accordo entre a companhia e os productores, para a exportação do mesmo gado. A concorrência, que nos fazem as vias maritimas, tem sido pois combatida com exito favoravel. Temos empregado, outro sim, todos os meios para conservar o trafego de determinada parte da rede, a despeito da concorrência que nos fazem as linhas adjacentes, concorrência que aliás 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 pela qual por diversas vezes o commercio nos tem manifestado a sua satisfação.

Reduziu-se, para muitas mercadorias, o minimo do pezo 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.

Tambem, 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

Numeros	Classificação	Peso		Productos brutos		Differenças 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	44:383,4	101:511\$749	78:761\$685	18:551,5	—	22:750\$064	—\$—
3	Comestiveis, especia- rias..... "	21:279,7	22:496,9	91:988\$995	96:927\$158	—	1:217,2	—\$—	4:938\$163
4	Couros e desperdicios..... "	10:426,0	12:608,9	32:702\$264	39:390\$709	—	2:182,9	—\$—	6:688\$445
5	Forragens e outros ve- getaes..... "	12:231,3	8:861,5	31:303\$820	23:751\$884	3:369,8	—	7:551\$945	—\$—
6	Fructas seccas e verdes..... "	14:395,6	12:940,1	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 se- da..... (ton.)	11:630,8	9:829,0	45:097\$019	38:324\$821	1:801,8	—	6:772\$198	—\$—
9	Legumes verdes e sec- cos..... "	25:260,1	23:433,5	66:273\$568	59:830\$621	1:826,6	—	6:442\$947	—\$—
10	Materiaes de construc- ção..... "	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	13:076,6	48:866\$108	46:413\$605	1:621,1	—	2:452\$503	—\$—
12	Mineraes..... "	4:322,3	5:658,2	6:845\$112	8:784\$433	—	1:335,9	—\$—	1:939\$321
13	Objectos manufactura- dos..... "	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..... "	60:529,2	63:313,5	30:265\$684	31:656\$637	—	2:784,3	—\$—	1:301\$079
16	Cereaes e farinhas..... "	71:135,2	70:963,3	148:938\$817	151:993\$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, ma- terial circulante de ca- minhos 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					

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

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

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

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

Serviços internacionais

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

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

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

Comtudo, devido ás facilidades que a 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 graphicos, 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 cathogorias e de todos os serviços, não temos que registar em 1895, um só descarrilamento ou choque, de que resultasse accidentes funestos, o que é verdadeiramente importante n'uma rede de 1.073 kilometros de extensão, com 3.051:030 trens-kilometros.

(Continúa).

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 mezes, a preços reduzidos, para Braga, Barcellos, Povoá 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 especiaes de ida e volta por preços reduzidos validos para

Ida, nos dias 12 a 19 d'agosto, pelo comboio mixto que parte ás 7¹/₂ 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.

ARREMATACÕES

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.^{mo} 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 secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 29 de julho de 1896.

EXPOSIÇÃO IMPERIAL

AVENIDA-PALACE

ENTRADA 100 RÉIS

ESPLENDIDAS COLLECÇÕES DE

50 vistas de cada paiz, variando sempre cada semana

Guia Official dos Caminhos de Ferro de Portugal

UNICA publicação auctorizada pelas DIRECÇÕES

Proprietarios:

Fundador — José Duarte do Amaral

& L. Mendonça e Costa — Director

PREÇO 50 RÉIS

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Ferro do commercio e laminado para todo o genero de construcções, 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 economicos exclusivamente metallicos. Systema privilegiado. Oficina especial de cylindros em bruto e torneados de todas as dimensões para laminadores.

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

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

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

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—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. Goutelle et Mitjaville.—Agentes de alfandegas e de transportes internacionais — 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.º
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 Principe, 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.ª ordem—Prop. Victor Sassetti

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—1.ª 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 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 15000 a 25000 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: 15000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central.—De 1.ª ordem—Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation—Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Bragança.—Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.ª ordem.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diária 15600 a 25000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceiados, 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 15000 réis por dia até 15500.—Reducção 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 aceio inexcédível.—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, muito perto da praia, Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo.—Preços variam entre 900 e 15400 ré s.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accomodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Prop. 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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

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

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

GUIMARÃES Hotel do Toural.—Bello tratamento, por 15000 a 15500 réis diários. Serv.ço 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 — iluminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

GRANADA Hotel Victoria.—Prop. 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, orchestre — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.ª ordem.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel.—Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.ª ordem.

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

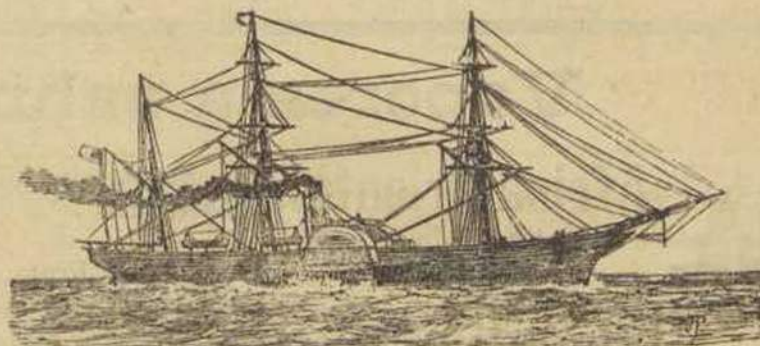
Affixação de annuncios nas estações

Rua Nova da Trindade, 48, 1.º — Lisboa

A detailed line drawing of a three-masted sailing ship, likely a clipper, on the water. The ship has complex rigging and is shown from a side profile. The drawing is signed 'P.' in the bottom right corner.

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da
Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.º, e em
Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Ba-
balhoeiros, 135, 1.º

STEAM PACKET COMPANY



No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				Alc. M.-Bemfica Bemfica-Alc. M.				C. Sodré-P. Aro. P. Aro.-C. Sodré				Lisb.-T.P.Setub. Setub. Lisb.-T.P.				
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	7-0 m	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	6-45 m.	7-5 m.	8-40 m.	9-0 m.	6-30 m.	7-9 m.	7-15 m.	7-51 m.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.	
8-30 t.	7-18 m.	2-30 t.	4-0 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	9-20 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	8-0 m.	8-39 m.	8-45 m.	9-25 m.	4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-40 t.	
10-0 t.	10-55 m.	8-0 t.	6-44 m.									4-15 t.	4-53 t.	5-45 t.	6-24 t.	—	—	6-0 t.	7-45 t.	
												6-45 t.	7-27 t.	8-0 t.	8-41 t.	Aos domingos e dias santificados 6-50 m. 8-23 m. —				
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	Lisb. R.-Leiria Leiria-R. Lisb.				Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.				Excepto aos dom. e santificados				C. Branco-Evora Evora-C. Bran				
3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}	3. ^{as} e sextas	2. ^{as} e 6. ^{as}	4-15 t.	8-45 t.	6-15 m.	10-36 m.	6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.					3-0 t.	4-0 t.	7-10 t.	8-2 t.	
6-00 t.	11-7 t.	5-51 m.	11-29 m.	Caldas-Figueira Figueira-Caldas				10-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.	10-0 m.	10-36 m.	11-0 m.	11-35 m.	C. Branca-Beja Beja-C. Branca				
				2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	12-0 t.	12-43 t.	11-0 m.	11-45 m.	BEIRA ALTA				6-10 m.	9-0 m.	4-30 t.	7-24 t.	
								2-0 t.	2-44 t.	1-0 t.	1-45 t.					Beja-Faro Faro-Beja				
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	Figueira-Alfar.	Alfar.-Figueira.	4-45 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.	Fig. ^a -V. Form. V. Form.-Fig. ^a				11-13 t.	5-34 m.	12-27 m.	5-45 m.	
7-30 m.	9-20 t.	7-0 m.	8-30 t.	4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.	5-30 t.	6-14 t.	6-0 t.	6-44 t.					Pampilh.-Mang. Mang.-Pampilh.				
				12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	7-15 t.	7-59 t.	7-0 t.	7-45 t.	Pamp. F. Oñoro V. Form.-Pamp.				6-35 t.	9-47 t.	7-35 m.	10-50 m.	
				2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	8-45 t.	9-29 t.	8-15 t.	8-59 t.					11-13 t.	5-34 m.	12-27 m.	5-45 m.	
				6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	Excepto aos sab.				Mang.-Guarda Guarda-Mang.				4. ^{as} feiras e sab. 5. ^a feiras e dom.				
								11-0 t.	11-45 t.	—	—					10-0 t.	12-50 m.	4-30 m.	7-19 m.	
								Sô aos sabbados	12-0 m.	12-44 m.	—	SUL E SUESTE				Lisb. T. P.-Faro Faro-Lisb. T. P.				
								Domingos e dias santificados												
									1-0 t.	1-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	C. Sodré-Caso. Caso.-C. Sodré				Porto-Valença Valença-Porto			
									3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.					8-0 m.	1-10 t.	2-50 m.	8-20 m.

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

Alberto R Centeno & C.ª

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.ª

Largo dos Torneiros, n.º 5.



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

Sahirá a 19 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,

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, Torlades & C.ª, R. Aurea, 32, 1.º



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, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



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

Sahirá a 17 de agosto.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



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.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



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

Sahirá a 21 de agosto.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Lisbon**.

Sahirá a 23 de agosto.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Oporto**.

Sahirá a 29 de agosto.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



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

Sahirá a 23 de agosto.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor hespanhol, **Rioja**.

Sahirá a 28 de agosto.

Mascarenhas & C.ª

T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, S.ª Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez, **Funchal**.

Sahirá a 20 de agosto.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes Sodré, 84, 2.º



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

Sahirá a 29 de agosto.

Agente, João P. A. Ferreira,

R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor inglez, **Clyde**.

Sahirá a 24 de agosto.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



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

Sahirá a 18 de agosto.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



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

Sahirá a 1 de setembro.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



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 francez, **California**.

Sahirá a 25 de agosto.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, S.ª 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.ª, C. Sodré, 64, 1.º



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

Sahirá a 17 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



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

Sahirá a 19 de agosto.

Agentes, E. Pinto Basto & C.ª,

C. do Sodré, 64, 1.º



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 APPROVADO PELO GOVERNO

1.º 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 maritimo para a India, e consagrado á memoria dos navegadores portuguezes que primeiro descobriram as terras e os mares da Africa, Asia, America e Oceania.

2.º 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 estabelecidas¹;

b) Uma serie de sellos postaes, de typos, limites e proporções que forem competentemente estabelecidas²;

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

§ 2.º 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.º No mesmo anno de 1897 realizar-se-hão em Lisboa as seguintes exposições, nos termos dos respectivos planos, tanto quanto possivel 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 ethnographico³;

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»⁴.

4.º Organisar-se-hão tambem exposições mais restrictas na bibliotheca e archivo nacional, no arsenal do exercito, na commissão geologica, no museu nacional, no museu de bellas artes, e n'outros estabelecimentos publicos.

5.º Serão convidados os governos das nações maritimas 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.º Serão convidadas as grandes empresas de navegação transoceanica, as camaras de commercio e associações commerciaes das principaes cidades maritimas a fazer-se representar na celebração centenal.

7.º Promover-se-ha que pela mesma occasião se realizem 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.º Promover-se-ha que no mesmo anno se realizem em Lisboa diversos congressos e conferencias scientificas, internacionaes e nacionaes, precedendo accordo com a auctoridade 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 congeneres.

9.º 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;

¹ Carta de lei de 21 de maio de 1896. (*Diario do governo* n.º 115.)

² Carta de lei de 21 de maio e decreto de 28 do mesmo mez de 1896. (*Diario do governo* n.º 122.)

³ Junta do museu colonial e ethnographico.

⁴ 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.º 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 premios¹.

§ 2.º Elaborar-se-ha, igualmente, um grande planispherio 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.º De accordo 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.º 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 esculpturaes, que devam contribuir para a celebração ou affirmar n'ella a arte nacional;
- e) De concertos e certamens musicaes portuguezes.

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

10.º Para que a celebração nacional seja, quanto possivel, 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.º Todas as aggremações ou associações de qualquer natureza, legalmente constituidas, poderão igualmente cooperar ou organizar especiaes celebrações em harmonia com o plano geral.

12.º Quaesquer commissões ou associações que resolvam cooperar e tomar parte na celebração nacional deverão communicar 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 affectem a harmonia e significação da grande solemnisção nacional.

§ unico. Quaesquer programmas ou resoluções que não tenham sido communicadas 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 instrucções respectivas.

13.º Os dias 8, 9 e 10 de julho de 1897 serão, para todos os effeitos, considerados de gala, festa e solemnisção 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 territoriaes da nação.

14.º 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 quaesquer outras percorrerão as povoações, tocando o hymno triumphal do centenario.

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

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

18.º Em todas as igrejas matrizes se rezeirá ou cantará uma missa de acção de graças.

19.º 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.º 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.º 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 doudas ou de estudo, e a imprensa.

22.º Ás horas e nos termos dos respectivos planos especiaes realizar-se-hão em Lisboa as seguintes demonstrações de jubilo e solemnisção 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 padrao 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 Paraizo, onde nasceu Affonso de Albuquerque, com inauguração de um padrao commemorativo.

c) No dia 10:

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

II. Á noite, grande marcha de facho desde Belem aos paços do concelho de Lisboa.

23.º Para occorrer 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.º Fica auctorizada a commissão executiva a resolver nos casos de omissões ou em circumstancias imprevistas.

25.º De accordo 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*.

¹ Decreto de 15 de maio de 1894, artigo 3.º

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 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 ACCESSÓRIAS DE 200 RÉIS

MINIMO DE PERCURSO 60 KILOMETROS OU PAGANDO COMO TAL

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

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Pampilhosa	Gouvêa	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 despesas accessorias
exclusivamente applicaveis aos transportes de lenhas

Das estações abaixo as da frente	Figueira	Nellas ou Mangualde	Gouvêa	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.^a As madeiras ou lenhas procedentes das estações intermedias não comprehendidas nos preços especiaes dos § 2.^o e 3.^o 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.^o ou da tarifa geral.

2.^a 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 occupado, 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.^a 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 responsavel por mólhas ou quebras de peso, tendo n'este ultimo caso só a reembolsar a differença da taxa quando se prove ter havido erro de pesagem á partida.

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

4.^a Quando a carga e descarga não fôr effectuada no praso 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.^a 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.^a Fica em tudo o mais em vigor as condições da tarifa geral.

7.^a A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.^o 3, de 12 de Março de 1891.

Lisboa, 1 de Agosto de 1896.

O ENGENHEIRO DIRECTOR DA COMPANHIA

Conde de Gouvêa