

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

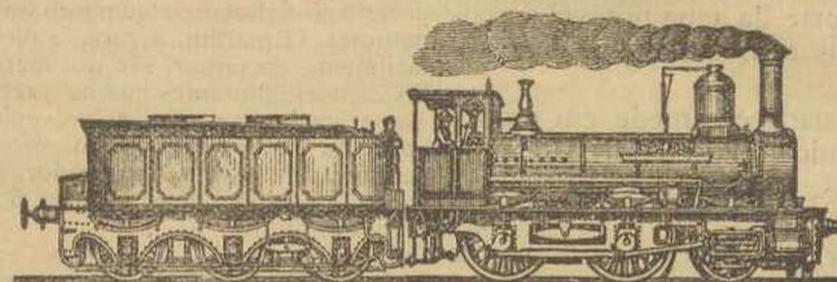
CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHO DE 5 DE MARÇO DE 1888 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Proprietario-Director

L. DE MENDONÇA E COSTA

Engenheiro-consultor

C. XAVIER CORDEIRO



REPRESENTANTES NO ESTRANGEIRO. — Madrid — Redactor, D. Juan Eloy de Bona — Preciados, 33
Paris. — G. Pessard — Rue Montmartre, 131.

Derby — George James Pratt — Adjunto do serviço de Tracção da companhia Midland Railway

SUMMARIO

A Camara de Commercio e o porto de Marselha na exposição de 1888.—Caminho de ferro de Mossamedes.—Parte oficial, *portaria de 30 de agosto*.—Notas de viagem (*do nosso director*).—A exploração dos tramways em França.—Lourenço Marques ao Tranwaal *tarifas de transporte*.—O Transwal (*esboço histórico*).—O canal do Adriatico ao Mediterraneo.—Caminhos de ferro secundarios em França.—O Metropolitano.—Caminhos de ferro allemães.—Bibliographia Parceria Mercantil Litteraria, Caixa Económica Portugueza. — Carteira dos acionistas. — Boletim financeiro, por B. dos Santos. — Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.—Receitas dos caminhos de ferro.—Linhas portuguezas, *Estação central de S. Bento, no Porto, Loanda a Ambaca, Caminho de ferro Decauville, Caminho de Ferro do Algarve, Linha do Beira Baixa, Caminho de Ferro de Vizeu, Material para caminhos de ferro, Caminho de ferro de Mira a Cantanhede*.—Linhas hespanholas, *Caminho de ferro de Salamanca a Ladesma*.—Linhas estrangeiras, *Wagon especial para a iluminação eléctrica, Linhas ferreas na China, A abertura do Simplon*.—Notas varias. Ponte na Foz do Tamega, Viajens da Europa a Buenos Ayres, Curtido rapido por meio de electricidade, A maior linha de transways do mundo, A grande avenida de Gaia.—Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, (*continuação do relatório*).—Avisos de serviço.—Annuncios.

A CAMARA DE COMMERCO E O PORTO DE MARSELHA NA EXPOSIÇÃO DE 1889

COM este título recebemos do sr. Ad. Guérard, engenheiro chefe do porto de Marselha, um interessante folheto que faz parte dos objectos apresentados pela Camara de Commercio de Marselha na exposição universal de Paris.

O sr. Guérard é um distintissimo engenheiro já conhecido no nosso paiz pelo seu projecto do porto de Lisboa apresentado pelo syndicato nacional. Os esclarecimentos que nos dá no folheto sobre o desenvolvimento progressivo do porto de Marselha são, portanto, de grande valor.

Julgamos útil fazer conhecer os seguintes dados extraídos do folheto.

O desenvolvimento do porto de Marselha data de 1816. N'esta época a tonelagem dos navios entrados e saídos era apenas de 611:881 toneladas. A população da cidade não excedia 106:870 habitantes.

Em 1830 a tonelagem subia a 1.000:000. D'este anno em diante, porém, o progresso manifesta-se em muito maior escala atingindo a tonelagem 5.500:000 em 1877 e 9.500:000 dez annos mais tarde, em 1887. A população em 1886 era já de 378:870 habitantes.

Actualmente a tonelagem do porto de Marselha ultrapassa 10.000:000.

Examinemos agora a marcha dos trabalhos executados até hoje.

Em 1815 foi começada a reconstrução dos caes do antigo porto.

O primeiro projecto do porto da Joliette data de 1829. Entretanto só se procedeu á construcção d'este porto em 1844, quando o movimento era já de 2.046:842 t. e se reconheceu que a extensão de 2:642^m do antigo caes era manifestamente insuficiente para esta tonelagem.

O mesmo se pode dizer das docas do Lazareto e de Arene, projectadas em 1834, levadas á execucão vinte annos mais tarde, em 1854 e terminadas em 1863.

A influencia d'estas obras traduziu-se pelo extraordinario desenvolvimento de tonelagem do porto de Marselha depois de 1863. Este desenvolvimento exigio a construcção das novas docas da gare marítima e nacional com uma doca total de 56 hectares e uma extensão de caes de 5:967^m,41.

Não se pára porem aqui. Estudam-se outras docas ao norte da Nacional com 8:000^m de caes, e é de crer que a experiência adquirida aconselhe a immediata construcção d'estas docas.

D'este modo em 1900 o porto de Marselha disporá de mais de 20 kilometros de caes para operações de embarque e desembarque.

Os apparelhos e utensilios dos caes teem acompanhado o desenvolvimento das obras, e não contribuiram menos para o progresso do movimento do porto.

Assim no antigo porto ha apenas tres guindastes fixos, collocados ha mais de cincoenta annos.

O sistema hidráulico de Armstrongs veiu resolver de um modo completo a questão da distribuição de força motriz a que o vapor se não prestava; e as suas applicações foram rápidas.

Nas docas da Joliette, Lazareto e Arene ha 55 guindastes hidráulicos moveis, e 5 elevadores tambem hidráulicos para o desembarque de cereaes, alem de muitos outros guindastes e uma cabrea fluctuante de 25 toneladas, a vapor.

Nas docas da gare marítima e Nacional estão em

serviço 27 guindastes, 41 cabrestantes e 1 cabrea de 120 toneladas, tudo movido pela agua em pressão, e bem assim 5 cabreas fluctuantes de 25 a 60 t., 14 guindastes fluctuantes e muitos outros, movidos a vapor.

Para separação dos navios ha uma doca fluctuante e seis docas finas de 60^m a 172,60 de comprimento util.

Finalmente existem no porto de Marselha 40 rebocadores de helice com a força de 20 a 300 cavallos, 8 barcos cisternas para transporte da agua potavel e mais de 450 embarcações pequenas com uma tonelagem total de 33:000 toneladas.

A area ocupada pelos armazens mede em todo o porto, 73:600 metros quadrados, não comprehendendo as docas propriamente ditas, cuja area é de 185:340 metros quadrados.

Uma grande parte do material precedente tem sido construído pela Camara de Commercio.

Resta-nos dizer que a despesa feita desde 1815 até hoje, não excede 96 milhões de francos ou 17.280.000\$000 réis.

Muitos outros esclarecimentos de grande interesse se encontram no folheto do sr. Guérard. Os que extraímos parecem-nos porém suficientes para nos animar a aproveitar em Lisboa os resultados da grande experiência de Marselha.

X. C.

CAMINHO DE FERRO DE MOSSAMEDES

Continuamos do nosso n.º 40, transcrevendo as considerações do *Jornal de Mossamedes*:

Está aqui sem dúvida a pedra angular do edifício, mas com estudo e trabalho pode conseguir-se. Podendo prosseguir pelo valle do Muninho, teríamos talvez a vantagem de a levar para o nordeste, isto é na direcção dos centros mais productores; no caso contrario dirigir-se-hia para o sul do Hoque. Das duas direcções porém a mais proveitosa, posto que a julgamos mais difficult para o caso da subida, é a do sul, porque havendo de bifurcar-se no planealto, afim de lançar o ramal do Humbe, ficava assim diminuido este, e o ramo directo iria a caminho da Huilla e Handa para Caonda.

Escusado será dizer que esta direcção media da linha; por nós apresentada pelo nordeste, não se funda simplesmente na necessidade de servir aquele presídio, pois, pela exigua importancia que tem o forte, podia ella desviar-se mais ao sul ou ao norte; mas porque toda a tentativa ulterior de prolongamento para o sertão ha de ir approximar-se do Bihé, a fim de buscar a linha divisoria das aguas no interior, na terra alterosa. Assim, em pouco tempo veríamos nós Mossamedes ligada a Caonda por uma linha directa, que atravessando as terras elevadas teria, n'uma zona lateral de 20 kilometros quadrados de terrenos ferteis.

Qualquer companhia que possesse dispôr do capital necessário para o estabelecimento de uma tal empreza, toparia n'aquela região vantagens muito especiais e em circunstancias raro encontráveis. Primeiro, a sua construção seria relativamente praticável na zona littoral, não só pela facilidade em obter braços, como tambem por não oferecer exagerados obstaculos, estando alem d'issso proxima do mar e em vantajosa posição. Protegida por todos os agricultores e negociantes, tendo infallivelmente o transito de todas as mercadorias sem competencia, pois a tonelada de algodão que de Capengombe pagava 33\$000 réis, pagaria agora, pela tarifa de 50 réis o kilometro, 5\$000 réis, teria esta linha como poucas outras a immediata exploração de toda a salubre zona marginal, onde breve apareceriam aldeias e villas.

Não podemos seguramente calcular a cifra que a produção agricola desde logo attingiria, mas por certo seria enorme. Os trigos, os milhos, os algodões, os legumes, sem contar desde o principio com a saída de productos naturaes, que, desviados dos trilhos do norte, viriam ali buscar o terminus da mesma linha; alternaria sem dúvida com o transporte de gados, tambem representado por uma verba importante, e muitas produções novas. O caminho de ferro por modo nenhum pôde ser um desastre n'esta região, pelo simples motivo no seu traçado fazer-se n'uma zona em que o indígena não predomina exclusivamente, e porque estamos convencidos de que procreará vastos centros de população branca, cujas necessidades, bem diferentes das no negro, dependerão das relações exteriores.

Attentemos na situação actual das cousas, e logo veremos, á

luz do bem senso, as grandes vantagens a advir do seu estabelecimento n'esta região quasi inexplicada, e quanto d'ella tem a esperar o europeu, e o negro especialmente. O commercio costa occidental d'Africa está, por assim dizer, no estado primitivo. Raras são as produções agrícolas de vulto, raros os estabelecimentos fundados no intuito de arrancar á terra tudo quanto pôde.

A exploração dos productos naturaes é o grande problema que a todos fascina, como fascinou recentemente ainda estrangeiros nos seus calculos relativos ao commercio do Congo, e a final é um recurso mais variavel do que se supõe, e meio pouco proprio a conseguir alguma cousa na questão do progresso dos naturaes. O marfim, a cera, o oiro, a bofracha, etc., artigos que facilmente encontrar, são nos mercados centraes permutados pelos cafuses ignorantes que os trazem á costa, sem que o indígena sequer ganhe as vantagens provenientes de uma viagem á mesma costa ou das relações com o europeu. O negro recolhe uma bola de borracha, espera o mercador, vende-lh'a por uma jarda de fazenda, e quem a compra vae se, ficando elle como até alli estava, ignorando tudo.

Não é assim que se civilisam povos, não é por meio de um tal trafico (erradamente chamado commercio) que a civilisação tem a ganhar n'aquellas regiões, e apenas pôde aproprieitar d'elle a rala mercantil do cafuz e até certo ponto a correspondencia ainda ponco facil com o interior. Urge estabelecer-se entre os africanos, claro é que nos referimos ás zonas onde o europeu pôde viver; mostrar lhes as vantagens a advir da cultura da terra, fazer-lhes, pelo gostoso exemplo da posse, crear affinco ao trabalho; infundir-lhes, pela amostra progressiva do bem estar, o desejo do ganho e a noção da propriedade; ligar com taes principios a idéa da familia, da sucessão, da garantia do trabalho na descendencia; constituir sociedades cujo modo de ser se afeiçoe ao que conhecemos n'esse sentido, com principios e necessidades identicas aos nossos, e só assim teremos conseguido em Africa dar um grande passo na senda civilisadora; só então travará com ella a Europa um commercio verdadeiro e regular.

Quando ao marfim se substituir a ginbuda, a gomma as toneladas de assucar, ao oiro os carregamentos de algodão, vereis em Africa pullular uma população industriosa e activa, branca e de cor capaz de fazer muito mais do que se pensa; enquanto o commercio se basear nas contingencias da caça ao elephante, em zonas asperas e insalubres, só observareis bandos de salteadores negros e a barbarie polygamica espalhada por sobre o continente.

Attente-se na questão principal, a salubridade, e fujâmos um pouco do norte. Determinemo-nos a proceder com bom senso e a cessar de uma vez com essa dispersão irreflectida pela província de dinheiro e vidas, que em muitos casos não tem feito mais do que continuar uma terrível reputação para todos os districtos da colónia, e quando muito tal não merecem, sem vantagem alguma directa para a mesma colónia.

Querer adaptar o europeu recémvindo e não deportado a um meio como o que se encontra no Bengo ou nas margens do Cuanza, em Ambaca ou Malange; constrangendo a estabelecer-se ahi com a mulher e filhinhos que o acompanham, e a empregar-se como colono no amanho da terra; exigir que ahi edifique, crie, prospere e consiga ao cabo de annos converter n'um paraíso aquellas terras, é desconhecer a Africa, é positivamente maltratá-la! Com alguns traços de pena já Livingstone nos arguiu—e d'essa vez teve bastante razão,—dizendo que nós não fazímos muitas vezes mais do que estragar força e perder riqueza, sacrificando impropositamente as vidas de tantos milhares de homens que para alli enviamos, os quais podiam ocupar-se nas zonas salubres, para resolver problemas de muito interesse.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

DIRECÇÃO GERAL DE OBRAS PUBLICAS E MINAS

2.ª repartição

CAMINHOS DE FERRO

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 22 do corrente, da junta consultiva de obras publicas e minas; ha por bem aprovar o projecto, datado de 22 de julho proximo passado de uma casa de guarda na bifurcação, em Chellas, do ramal de caminho de ferro de Santa Apolonia a Bemfica e da ligação do mesmo ramal com a linha de leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

O que se comunica ao respectivo director fiscal para os efeitos devidos.

Paço, em 30 de agosto de 1891.—Eduardo José Coelho

Para o director da fiscalização dos caminhos de ferro de leste e norte e Reira Alta,

NOTAS DE VIAGEM

(Do nosso director)

III

Interlaken, 5 de setembro.

Prometti a mim proprio, e aos meus leitores, fallar-lhes largamente da especialidade de que a nossa folha se occupa, e contínio, portanto, dizendo lhes o que vê quem vem percorrer terras estrangeiras, e não se furtando a fazer umas certas comparações com o que temos nas nossas.

Trataremos hoje, do serviço da companhia do norte da França, um dos melhor organisados que temos visto.

Para o viajante que, de Paris, se dirige a Londres, a primeira coisa que o impressiona é a grandeza da estação por onde tem que entrar para seguir ao seu destino.

Occupa ella uma area enorme entre a praça de Roubaix, Rua do Faubourg de Saint Denis e rua Mau-benge, sendo a fachada do edificio, para aquella praça, de uma variedade, de uma imponencia que mais parece a de um palacio luxuoso do que d'uma estação da via ferrea.

Interiormente esta grandiosa construcção subdividese em tres corpos, um destinado á chegada dos passageiros outro para a partida e outro para o movimento das pequenas senhas.

Já se vê que, sendo tão largo o espaço, todos estes serviços estão perfeitamente separados, tendo as necessarias accomodações para o enorme movimento que ali se agglomera ininterruptamente, em mais de cem comboios que diariamente entram e sahem.

Mas não é só por virtude do largo espaço, que o serviço se faz com uma regularidade pasmosa, e sim, especialmente, pela sua bôa organisação, que, dando a maior facilidade aos empregados para o desempenho dos trabalhos a seu cargo, põe, ao mesmo tempo, o publico tanto ao corrente do que tem a fazer, que tudo com uma placidez pasmosa, sem as confusões, os atraços, as queixas, que temos visto em muitas linhas estrangeiras, e não poucas vezes nas nossas.

Citarei uns pequenos detalhes :

Na plata-fórmula da estação, onde terminam as linhas, o passageiro encontra sempre formados 10 e mais comboios, mas nunca tem hesitações para saber em qual d'aquelles déve tomar logar, porque atraz das ultimas carruagens tem sempre letreiros bem viziveis, illuminados, por transparencia, á noite, indicando a hora da partida e o destino.

Ora o passageiro que vae tomar logar n'um trem, o que quasi invariavelmente sabe é a hora do comboio e a direcção d'elle, portanto, só sendo completamente analphabeto poderá confundir-se:

Isto evita tambem as gritarias, os empurrões, os enganos, produzindo o resultado novo de um comboio se encher de gente e partir ,sem que se tenha ouvido uma falla mais alta na estação.

O registro das bagagens tambem é um dos serviços que ali vi bem organisado.

Os volumes são logo recebidos dos passageiros em pequenos carros, como se usa nas nossas linhas, mas estes, para passarem á platafórmula onde teem que ser carregados os volumes, transpõem uma porta onde uma balança automatica registra immediatamente o peso.

Basta, pois que o empregado conte o numero de volumes e que o passageiro apresente o seu bilhete, ao mesmo tempo, para, sem mais troca de palavra, o registro se fazer facil e rigorosamente.

O material circulante d'esta companhia, é, ao que vimos, em geral quasi igual ao nosso, tendo como todas as linhas francesas, umas pequenas janellas de uns para outros compartimentos, com o fim de que os passageiros possam, em caso de necessidade, comunicar uns com outros, para pedir socorro, ou em caso semelhante, se não fôr bastante a campainha de alarme.

Este apparelho é tambem melhor collocado no material d'esta linha, e da do P. L. M. do que no das outras companhias em que está posto por forma que uma creançã facilmente lhe toca, podendo produzir um transtorno ou, pelo menos um atraso no trem e um susto nos passageiros.

Os comboios em que fui e regressei, entre Pais e Callais, tem uma bella marcha.

Aquella distancia, que é de 299 kilometros, é vencida, á ida em 4 h. 32 o que, tendo em attenção as paragens dá a media de 66 kilometros, velocidade que muitas vezes se eleva a 80 kilometros, como verificamos, para compensar a dos percursos em que, pelas condições mais difficeis da exploração, aquella media não pode ser attingida.

Se juntarmos a isto a belleza da grande parte do caminho, ter-se-ha a medida de quanto é agradavel a viagem até Callais.

N'este porto os passageiros são recebidos a bordo dos elegantes vapores da companhia Chatain, que faz o serviço até Londres.

Eu não posso dizer que, apezar dos cuidados com que todos os passageiros ali são tratados, apezar das commodidades que estes vapores offerecem, e da rapidez do seu andamento, a viagem correu deliciosa entre Callais e Dower.

A noite estava tempestuosa; uma borrasca tremenda despejava sobre as nossas cabeças vae-vens de chuva e levantava as ondas innudando o vapor.

Era agua por todos os lados; um movimento do vapor que entontecia os mais valentes que a principio riam e applaudiam os que iam ao chão, até que a elles tambem os venceu o mal estar, e de meio caminho para diante, eu não descreverei aos leitores o aborrecimento que causa ver duzentas pessoas aborrecidas e enjoadas.

Este mau bocado só nos foi compensado á volta com as delicias de um mar sereno, de uma brisa leve e pura, dando-nos uma travessia encantadora.

Mas não adiantemos porque, antes de chegar ao continente, tenho muito que lhes fallar das linhas inglesas, que foram, por assim dizer, o que me levou á Inglaterra.

O percurso entre Dower e Londres tambem é pittoresco; alguns tunneis, dois dos quaes terão 1:000 e 2:000 metros, pontes fortissimas sobre as estradas, as ruas da cidade e o Tamisa; no resto um terreno pouco accidentado, obrigando a poucas curvas e obras de maior vulto.

Logo ás primeiras estações a diferença de architecturas e de disposição das pequenas e grandes povoações que atravessamos, começa a pôr em evidencia que se está n'um paiz cujos usos são, apesar de tudo, bem diferentes dos nossos.

O alinhamento das casas, nas estreitas ruas, a sua uniformidade quasi absoluta, os pequeninos jardins em trente das janellas, a multiplicidade de canhos de fogões, dando a conhecer a frialdade do clima, a escuridão dos edificios, já pela qualidade da pedra de que são forrados, já pela frequencia das nuvens do fumo que os envolvem, mas especialmente, quanto a mim, pela falta de uso no paiz, de se limparem frequentes vezes as fron-

tarias dos predios, todo este conjunto forma a nota caracteristica d'aquelle povo, e impressiona o visitante novato.

E, diga-se a verdade, não o impressiona bem, muito mais se o *touriste* deixou o nosso bello clima, para se embrenhar n'aquelle atmosphera brumosa.

Mas logo ao entrar em Londres essa má impressão quasi que desaparece para se transformar n'uma surpresa agradavel.

E' que nós, os peninsulares, falladores, alegres, vivos, suppomos que o genio inglez é sombrio como o seu ceu, e severo como os seus grandes edificios, e achamo-nos enganados quando vemos o sorriso em todos os rostos, a amabilidade em todas as fallas, o desejo de nos serem agradaveis em todos os individuos.

Vamos da França, onde o *est defendu* está sempre transparente em toda a parte para onde nos voltemos: no bosques de Bolonha não podemos afastar a nossa cadeira do logar em que a poseram porque o porteiro diz que *est defendu*; Um nosso amigo faz-nos esperar na escada; para ir saber se elle já saiu e nós não podemos informar-nos, subindo, porque *est defendu*, compramos um objecto no Louvre e temos que ir pagal-o á caixa, muito distante; o caixeiro não recebe dinheiro, porque *est defendu*; um omnibus passa e não podemos subir para elle... porque *est defendu*, finalmente alugámos um camarote no theatro, o calor abrasa e não podemos conservar a porta aberta, e não podemos fumar senão na rua, porque tudo *est defendu*.

Chegamos a Inglaterra, ao paiz da disciplina e da seriedade e achamo-nos em plena liberdade; e achamos que tudo se permite, justamente porque ninguem exorbita, e tudo vive como quer e pode, sem estorvar os demais na orbita do seu viver tambem livre.

E se eu aqui divaguei n'este terreno de apreciações que não é o que me propuz seguir n'estas cartas, foi ainda por sentir como que a mente basejada por aquella brisa de liberdade que se respira em Inglaterra, tanto ou mais accentuadamente na vida dos povos do que a de que disfructam os d'esta bella Suissa d'onde escrevo n'este momento.

A EXPLORAÇÃO DOS TRAMWAYS EM FRANÇA

O jornal oficial da republica franceza publica recentemente interessantes mappas estabelecidos sobre a exportação dos tramways, comparando o exercicio de 1887 e 1888.

Alli encontramos esclarecimentos os mais detalhados possiveis, tanto pelo que respeita á sua construcção, como á exploração dos mesmos, pelos systemas mais em uso.

A rede total de tramways concedidas em França, tem pouco mais ou menos, uma extensão de 789 kilometros que se pôde dividir em duas cathegorias: tramways movidos pela tracção animal e tramways pela tracção mechanica.

A primeira cathegoria é a mais importante em extensão, 590 kilometros, pois a extensão, apenas tem 199.

Quanto aos resultados obtidos vê-se pelas estatisticas publicadas, que na maior parte, são favoraveis á tracção mechanica, tanto pelo que se refere ao primeiro estabelecimento, como pelo concernente á exploração. A anomalia que d'aqui resulta, julgamos não poder ser attribuida senão ás dificuldades até ao presente encontradas com a tracção mechanica nas cidades.

D'esses 789 kilometros concedidos, estão já entregues á exploração 743.

O departamento mais favorecido é o do Sena, que

conta, só á sua parte, perto de 252 kilometros, todos movidos pela tracção animal.

Accrescenta o jornal francez, d'onde nos estamos servindo para dar idéa aos nossos leitores d'este movimento espantoso, que não é para admirar que n'esse departamento não figure a tracção mechanica, uma vez que se saiba, que as raras tentativas feitas por esses systemas, não teem tido nenhum successo, tendo sido poreste facto abandonadas; contudo fazem-se actualmente em muitas secções experiencias pela tracção electrica que parecem dever dar bons resultados; os quaes é para desejar que vão por deante, e que se generalise a sua applicação. Demonstrar-se-ha, n'outro logar, que em França a tracção animal tem sido quasi sempre a mais custosa e sempre a mais incommoda.

Seguindo a ordem d'esta descripção, segue-se como mais importante depois do departamento do Sena e do Rhone (Lyon) com $43 \frac{1}{2}$ kilometros; Gironde (Bordeus) com 39 kilometros; o Sena inferior (Havre e Rouen) com $38 \frac{1}{2}$ kilometros; o Norte (Roubaix e Dunkerque) com 33 kilometros; as bocas do Rhone (Marselha) com 211 kilometros.

Os outros departamentos teem menos de 20 kilometros. E' necessario fazer notar que todos estes algarismos se referem como classificação, quasi exactamente, as cidades indicadas as mais importantes, e como systema á tracção animal.

Só os departamentos do Norte e o do Sena-e-Oise é que possuem tramways das duas cathegorias. O Norte possue uma rede muito importante de linhas concedidas a tracção mechanica, que ascendem a 162 kilometros e que juntos aos 33 da tracção animal fazem um total de 195 kilometros. E' depois do Sena o departamento que tem mais linhas concedidas, as quaes estão totalmente construidas, faltando-lhes uns 20 e tantos kilometros para a rede estar completa.

O mesmo jornal lastima que em 86 departamentos em que se divide a França, só vinte possuem tramways. Demais que entre estes ha alguns completamente desprovidos, possuindo, alias cidades importantes pelo seu movimento. — Convém, porém notar-se aqui, que não se acham classificados n'este estudo, os caminhos de ferro de interesse local, que substituem, quanto á utilidade, os tramways, e que cortam a França em todos os sentidos.

O exame das despezas de primeiro estabelecimento provoca, tambem, algumas observações interessantes. As linhas que custaram mais caro são as dos tramways de Marselha, que chegaram á cifra exorbitante de frances 435,972, por kilometro, quando, por este preço se construi facilmente um caminho de ferro, a via dupla, n'um paiz, pouco accidentado. Ha rasão para perguntar de que gastos accessorios foi gravada a construcção para attingir uma similhante cifra!

A cifra propria de construcção de via não excede, na realidade, de 240,000 francos por kilometro, estando 52 % representados para o material. Mas este preço fica ainda muito elevado; são muitas as linhas de tramways que custaram mais caro. As linhas parisienses, das quaes se tem criticado, por muitas vezes, o enorme custo, não custaram maximo que 375,538 fr. e ainda sobre esta importancia está representado o material por mais de dois terços, de sorte, que em summa, ellas não teem atingido a mais de 150,000 fr. por kilometro: E ainda se trata aqui das linhas concedidas á cidade de Paris e cedidas por ella á companhia geral dos omnibus, e que custaram muito mais caras do que as outras; as linhas suburbanas e as das dos boulevards exteriores custaram 259,000 fr., com uma proporção de

cinco sextas partes para o material. Pelo contrario, os tramways de Bordeos, são notaveis pela barateza do seu primeiro estabelecimento, o kilometro sae a cerca de 82.000 fr. devendo-se confessar que as despezas do material são mais reduzidas, pois, são apenas de uma setima parte.

Comtudo e ainda que as cifras variem em enormes proporções, segundo as cidades e as regiões que os tramways atravessam, pode-se calcular, em media e por baixo preço, que o kilometro a tracção animal fica a 180.000 frs.

Não é sem surpresa, que se examina que este custo medio é muito superior ao das linhas pela tracção mechanica.—No Loire, em Saint-Etienne mesmo, o preço do kilometro não atinge 150.000 frs; no Norte o custo kilometrico é de 82 a 86.000 frs., ou ainda mais baixo; no Sarthe é de 66.000 frs.

Sómente os tramways de Lille e de Marly custaram respectivamente 176.000 e 178.000 frs. o kilometro. Vê-se, pois, que em media, a diferença é muito sensivel.

Mas estas observações sobresahem ainda mais da comparação dos resultados da exportação.

Sabe-se que a média geralmente admittida em França para os gastos d'exploração d'un caminho de ferro ordinario, representa, 50 a 60 % da receita bruta.—É certo, todavia, que a exploração d'un tramway é mais onerosa, mas vae-se ver que a tracção mechanica se approxima muito mais d'estas cifras, que a do systema animal.

Começemos por indicar as linhas que não cobrem os seus gastos. São elles as departamentaes do Sena (Paris-Versailles, Saint-Cloudet Vincennes,) e os tramways de Tours.

Nas primeiras, os gastos d'exploração attingem 67.000 fr. kilometricos e o producto bruto não excede 57.000 frs. O déficit kilometrico em Tours é de 300 frs. em 1888.

Os resultados em Paris, são os seguintes:

As linhas suburbanas e as dos boulevards exteriores (companhia dos omnibus) cobrem os seus gastos, mas estes attingem, pouco mais ou menos 97 1/2 %, sendo, portanto o beneficio quasi illusorio.

Nas outras linhas interiores da companhia dos omnibus, a relação entre os gastos d'exploração e as receitas brutas é de pro imamente 78 1/2 %.

Nos tramways do Norte, e nos do sul, excede 82 %. Em summa, a exploração dos tramways sae, em media em Paris, a perto de 90 %, é, pois, muito custosa.

Vejamos a relação nas outras cidades; em Marselha é de 75 % approximadamente; em Lyon de 73 %; em Bordeos de 69 %; em Dunkerque de 84 %; em Orleans de 95 %.

Numa palavra, se estabelece uma media geral approximativa do custo da exploração pela tracção animal, obtem-se uma proporcionalidade muito superior a 80 %.

Está longe de dar cifras tão elevadas a tracção mechanica, dos tramways de Saint-Etienne, tramways urbanos n'uma cidade industrial, quer dizer, reunindo as condições as mais desfavoraveis, exploram-se acérca de 75 %. Os tramways de Lille, que estão nas mesmas circunstancias, dão uma media ainda elevada, cerca de 66 %.

A rede de Valenciennes entra nas melhores condições d'un verdadeiro caminho de ferro, o custo da exploração regula por 48 %. Em resumo, a media geral da exploração por tracção mechanica não atinge 70 %.

D'esta forma as vantagens da tracção mecanica sobresaem, indubitavelmente, não só pela economia nas

despezas d'estabelecimento como nas d'exploração. Em alguns centros urbanos, este melhoramento é ainda dificil no estado actual, e em Paris, principalmente, é preciso esperar que a electricidade dê resultados praticos para se ver generalizar a tracção mechanica. Mas é, sobretudo, nas comunicações interurbanas e para os tramways da *banlieue* que esta transformação deve ser immediatamente aproveitável.

LOURENÇO MARQUES AO TRANSWAAL

Tarifas de transporte

Já foi assignado no ministerio da marinha, o contrato regulando as tarifas entre os caminhos de ferro de Lourenço Marques ao Transwaal. Representando a administração do caminho de ferro de Lourenço Marques, assignou o sr. ministro da marinha e por parte da companhia neerlandesa sul-africana, concessionaria da linha transwaalina, o sr. Ernest George, consul do Transwaal em Lisboa.

Assistiu o sr. conselheiro procurador geral da corôa. Brevemente começará a construcção da linha no territorio do Transwaal.

O TRANSWAAL

I

Esboço historico

Sobre este assumpto publica o *Journal des Mines* um interessante artigo que, pela sua importancia, não podemos deixar de reproduzir, convictos de que os nossos leitores não desconhecerão a sua utilidade.

Para encontrarmos as origens da população actual do Transwal, temos de nos referir á época em que a companhia das Indias orientaes fundou, no Cabo da Boa Esperança, um estabelecimento colonial, sobre o qual as Provincias Unidas dos Paizes Baixos lhe deram o direito de soberania. Desde 1562 que algumas familias hollandezas ahi começaram a estabelecer-se, entregando-se á agricultura e á criação de gados.

Poucos annos depois um bando de huguenotes, expulsos de França em consequencia da revogação do edito de Nantes, procuraram refugio na Hollanda, mas d'ahi, uns por vontade, outros por força, foram enviados para o Cabo, onde em breve se confundiram com os primeiros emigrantes, em vista da proibição que lhes fôra feita de pregar em francez, mesmo de ensinar esta lingua a seus filhos.

Calcula-se em um terço, approximadamente, da população boer actual, o numero dos descendentes directos dos antigos huguenotes, os quaes apenas conservam, como recordação da sua origem, certos traços phisconomicos, que fazem lembrar os povos do Meio-dia da França, e os seus nomes, taes como Joubert, de Villiers, Duplessis, Marais, Malherbe, etc., e muitos outros que nos admira encontrar no centro d'Africa.

Em 1795 os ingleses assenhorearam-se do Cabo, que abandonaram em 1802, retomando-o definitivamente em 1814. A população boer (e designa-se mais especialmente por este nome os descendentes dos antigos emigrantes, hollandezes ou francezes, enquanto que o nome *Afrikaander* se dá só aos descendentes dos europeus nascidos em Africa) a população boer, diziamos, manifesta, desde o começo, a sua hostilidade contra os novos senhores. hostilidade que, em 1815, provocou um conflicto em que grande numero de boers ficou morto no campo da batalha e alguns no cadasfalso, em Hattersuck.

Foi em consequencia de tal conflicto, ainda hoje vi-

vo na memoria do boers, e da emancipação dos seus escravos sem indemnisação proporcional, que elles se decidiram, 1834 a 1836, a abandonar a colonia do Cabo, para irem estabelecer-se, uns para além do rio Orange e do Vaal, e outros em maior numero, no Natal, onde fundaram uma republica, depois de terem morto Digaan, chefe indígena.

Em 1843, a annexação do Natal ás possessões britânicas da África austral provocou nova emigração de boers, que foram juntar-se aos seus companheiros de Oranje, e, espalhando-se para além da região pertencente ao domínio inglez, fundaram primeiro a republica livre do Orange, tomada pelos inglezes em 1848 e abandonada depois em 1854, e em seguida a republica Sul-Africana, cuja independencia foi reconhecida pela convenção do Zan Rivier, feita em 17 de janeiro de 1852 entre o representante britannico e os delegados dos boers.

A proclamação da sua independencia não foi toda-via, para o novo Estado, a inauguração d'uma era de socego e prosperidade. O paiz frequentemente ensanguentado pelas sublevações dos indígenas, pelas invasões das tribus vizinhas e por discordias intestivas, esteve a ponto de perder toda a possibilidade de cohesão. Duas repúblicas otomanas, as de Lydenburg e Utrecht, se haviam organizado, as quaes só em 1860 entraram no aprisco commun. Estas constantes desordens enfraqueceram a nova república a ponto de a tornarem impotente para, em 1876, triumphar do chefe zulu Seconcorreni.

A Inglaterra, temendo certamente que este insucesso parcial trouxesse a sublevação das tribus vizinhas, aproveitou esse pretexto para mandar ali em 15 d'abril de 1887, um commissario real, que, não obstante os protestos do governo da república Sul-Africana, proclamou a sua annexação aos dominios da corôa ingleza.

Mas estava escrito que a Inglaterra não se conservaria por muito tempo na posse da nova província do Transwal. O patriotismo boer não tardou a manifestar-se: as dissensões interiores cessaram e, apoiado por dois meses e meio de encarniçada luta, os gloriosos combates de Bronkhorstspruit, de Langsnek, e de Amajouba, o paiz foi restituído aos boers pela convenção de Pretoria, em 5 d'agosto de 1881.

Os annos que se seguiram a tão nobre esforços, coroados de feliz exito, foram difíceis para a república. O commercio jazia aniquillado, os recursos estavam esgotados, os terrenos sem valor, e a população inteiramente desanimada, quando a descoberta das ruínas d'ouro de Lydenburg, e em seguida das do valle do Koap e de Witwatersrand, veio transformar completamente a situação.

A partir d'esse feliz momento, os capitais dos emigrantes começaram a affluir no paiz; o commercio tomou nova força; novas povoações surgiram de todos os lados e se foram desenvolvendo com surprehendente facilidade, e, em fim o paiz gosa ha dois annos d'uma prosperidade até ao presente desconhecida.

O CANAL DO ADRIATICO AO MEDITERRANEO

Os canaes marítimos estão na epocha; depois do de Suez, o de Panamá, o de Corinto e por ultimo o de Perekop.

Depois de tantas outras vias de navegação acabadas ou em execução, tendo todas por fim, o abreviar-se os trajectos, vem um projecto cuja realização traria para a Italia, vantagens que a França esperaria igualmente da construcção do canal dos dois mares.

Mr. Bocca redigiu o projecto completo d'um canal marítimo, devendo ligar o Adriatico ao Mediterraneo, com o fim de fortificar a defesa da Italia, e estabelecer relações faceis e commodas de transporte, entre algumas províncias, e conquistar terreno de cultura nos lagos secos e nas terras sadias.

O estado das finanças e do credito são pouco favoráveis para a execução d'este projecto, que contém uma previsão de despesas que se supõe excederem a 600 milhões.

Seja como fôr, é conveniente conhecer o projecto: o canal atravessaria a Italia de sudoeste a nordeste: o seu ponto de partida seria proximo de Montalto di Castro, na província de Roma, indo desembocar proximo de Fano. O canal teria d'extensão 200 kilometros, de largura 80 metros e uma profundidade de 12 metros. A altura da agua seria de 11 metros.

O projecto comprehende a formação de dois portos nas duas extremidades, tendo uma extensão de 500:000 metros quadrados.

O engenheiro Mr. Bocca faz notar a importancia muito considerável d'esta obra, não só sob o ponto de vista da defesa nacional, como tambem com relação aos interesses commerciaes do paiz. Com efeito, em tempo de guerra, ter-se-hia no canal um auxiliar poderoso para o abastecimento e transporte do exercito. Além d'isso seria singularmente facilitada a defesa militar de todas as costas da peninsula.

Quanto ás vantagens para o commercio bastará notar que as sete províncias de Roma: Grosseto, Sienna, Arerro, Pérousse, Pesaro e Ancone, teriam comunicação immediata entre si.

Comprehende-se facilmente d'esta maneira e mediante a construcção de arruamentos ao longo do canal que o transporte dos ricos productos naturaes das referidas províncias seria consideravelmente facilitado, assim como o saneamento dos terrenos pantanosos, limitrophes do canal projectado. Além de que o exgotamento dos lagos Trasimene, de Bolsena, de Chiusi, e de Montpulesiano, cujas aguas seriam conduzidas ao canal, darião uma superficie de cultura de 450 milhões de metros quadrados.

Segundo os calculos de Mr. Bocca, os gastos d'excavação do canal, montariam a 600 milhões. O rendimento do direito de passagem do canal, e os outros rendimentos provenientes do concurso do Estado etc., dariam um producto liquido annual de perto de 8 milhões de francos. Pelo que se vê, é uma obra gigantesca.

CAMINHOS DE FERRO SECUNDARIOS EM FRANÇA

Acaba de se fundar em Paris a companhia Geral Franceza dos Caminhos de Ferro Secundarios.

Esta sociedade tem por fim:

1.º O estudo, a concessão, a construcção e a exploração em França d'uma rede completa de caminhos de ferro secundarios, com ou sem subvenções de garantias dos departamentos ou das comunas; 2.º a concessão a execução de trabalhos, a construcção do material, a exploração de todos os caminhos de ferro, tramways, vias ferreas de todo o genero, e em geral de tudo o que se relaciona com a industria de transportes.

O capital da sociedade é fixado em 4.000:000 de francos; dividido em 8:000 acções de 500 francos cada uma, subscriptas em numerario, e liberadas pelo menos em 125 francos, no momento da subscrição.

Foram nomeados administradores por espaço de seis annos: o visconde de Thornton de Moundie, Alfredo Lagrange, o barão Fernando Pasquier, Carlos Ducou-

reau, e Dancee Gueyrand; e commissario de vigilancia, Jorge Bonnet, e Felix Velut.

Esta sociedade inaugurar-se-ha tomando de resgate o caminho de ferro de Alençon a Condé, pertencente á fallida companhia dos caminhos de ferro do Arne.

O METROPOLITANO

Os pontos essenciaes do projecto d'este caminho de ferro, acceite pelo governo, são os seguintes:

O projecto constará de uma linha circular e duas transversaes. A linha circular parte da Magdeleine, onde é situada a estação central, passa pela Opéra, pela estação de Vincennes e pela de Lyon, atravessa o Sena, toca na gare d'Orléans e segue pela margem esquerda até á ponta da ilha Saint-Louis; d'ahi passa novamente á margem direita e vae ao ponto de partida, pela praça da Concordia.

A extensão d'esta linha é de 11 kilómetros, 7 dos quaes serão construidos em tunnel, 4 em trincheira e 1 em viaducto.

A exploração da dita linha circular foi entregue a um syndicato de estabelecimentos de credito, que a aceitou sem garantia de juro nem subvenção do Estado.

O capital é calculado em 61 milhões, 25 representados em acções, e 36 em obrigações.

As duas linhas transversaes partem da Chapelle, na linha de Cintura, confundindo-se com ella até á gare do Norte; ahí separam-se, dirigindo-se uma para as Halles centraes, e indo a outra reunir-se á linha circular da Opéra.

A companhia do Norte promptifica-se a estabelecer estas duas linhas á sua custa, e conta para isso com: —1.^o 15 milhões disponíveis, além dos 90 milhões destinados ás obras que ella devia effectuar em virtude das convenções de 1883; 2.^o 15 milhões, tirados dos seus próprios recursos.

A mesma companhia encarrega-se da exploração d'esta rede, ao preço de custo.

CAMINHOS DE FERRO ALLEMÃES

Eis, rapidamente e segundo os relatórios officiaes, os resultados geraes dos caminhos de ferro do imperio alemão:

Essa rede tinha, no 1.^o de abril de 1888, um desenvolvimento de 39:157 kilómetros de via normal, sendo 27:921 de uma só via.

30:918 kilómetros pertencem á rede de interesse geral, e 8:239 á de interesse local, tendo sido abertos durante o anno mais 1:009 kilómetros novos.

As rôdes do Estado (Prussia, Baviera, Saxe, Wurtemberg, Bade, etc.) figuram na extensão total com 34:394 kilómetros, ou 88 %, restando apenas 4:763 kilómetros pertencentes a empresas particulares.

No curso do anno economico 1887-88, os caminhos de ferro de Berlim-Dresde, Nardhausen-Erfurt e Aix-la-Chapelle-Juliers foram encorporados no rede do Estado prussiano, cuja extensão se elevou por isso a 22:690 kilómetros, ou perto de 1:000 kilómetros mais que no exercicio precedente.

O transporte total, effectuado em 1887-88 pelos comboios alemães, foi de 316 milhões de passageiros, os quaes effectuaram um percurso collectivo de 8:700 milhões de kilómetros: A proporção de passageiros de 1.^a classe é apenas de 0,2 %, a dos de 3.^a e 4.^a classe foi de 87 %. O accrescimo total, comparativamente ao anno anterior, é de 7 % sobre o numero de passageiros.

ros em toda aquella extensão, e de 4 % em cada kilómetro.

O movimento de mercadorias subiu a 179 milhões de toneladas, com um percurso de 18:649 milhões de kilómetros, ou seja um percurso medio de 104 kilómetros.

Eis os algarismos geraes que resumem a exploração: Extensão média explorada durante o exercicio 38:594 kilogrammas.

Receita de passageiros...	367:371:000
" de mercadorias..	9:8.416:000
" diversas.....	56.240:000
Total da receita bruta...	1.362.027:000
Despesa de exploração ..	717.633:000
Producto liquido.....	644.394:000

O que equivale, por kilómetro, a uma receita bruta de 35:344 fr., a uma despesa de exploração de 18:616 fr., e a um producto liquido de 16:718 fr. Coeficiente de exploração 47 %.

As despezas totaes para o estabelecimento da rede elevam-se a 12:077 milhões de francos, ou seja um custo kilometrico, calculado em relação á extensão média explorada, de 311:106 francos.

O material circulante compõe-se de 12:811 locomotivas, 23:703 carruagens de passageiros, 254:385 wagons de mercadorias e fourgons, e 1:587 carruagens postaes.

O beneficio liquido da exploração dá a relação de 5,50 % sobre as despezas d'estabelecimento das linhas em exploração. Do beneficio de 644 milhões foram lançados nas caixas do thesouro 591 milhões, e 20 milhões foram destinados a dividendos dos accionistas.

BIBLIOGRAPHIA

Parceria Mercantil Litteraria.

Recebemos com o titulo *Interesse Geral*, uma circular prospecto, da Parceria Mercantil Litteraria, estabelecida no largo da Magdalena n.^o 17, que se vae ocupar de todos os negocios de livraria e propaganda, oferecendo vantagens ao publico, autores, livreiros e editores.

Além d'outras vantagens offerece os seus serviços gratuitos para a compra e remessa de todo e qualquer artigo estranho a livraria, como artigos de moda, confecção, objectos de toilette, mobilias, machinas de costura, etc, segundo as indicações e preços designados, e sempre adquiridos nos principaes armazens da capital.

Caixa economica portugueza.—Já no nosso n.^o 39 accusámos recepção do relatorio e balanço d'este estabelecimento, resta-nos agora dar idéa aos nossos leitores do movimento d'esta caixa. O total da receita foi de 2.125:547#392 réis, o que representa um excesso sobre o 1.^o semestre de 656:293#496 réis. Da conta da despesa verifica-se que passou para 1 de junho o saldo de 1.617:711#643 réis. O numero das caderetas emitidas que figura na conta da receita foi de 2:152, e o de depositos effectuados de 6.214. Dos depositantes 3.866 eram do sexo masculino e maiores de 16 annos, 1.545 do sexo feminino nas mesmas condições, e 231 d'aquelle sexo e 309 d'este, menores de 16 annos. No mappa da despesa figuram 258 levantamentos totaes e 3.079 parciaes. Dos depositantes que levantaram sommas 2:436 são do sexo masculino e maiores de 16 annos, 656 do feminino em iguaes condições de idade, 74 d'aquelle sexo e 90 d'este de menor idade. Os depositantes são divididos por profissões da seguinte maneira: 1.336 empregados publicos, 288 militares, 873 proprietarios, 38 capitalistas, 440 comerciantes, 312 empre-

gados do commercio, 533 operarios, 106 creados de servir, 1.166 proprietarias, 240 creadas de servir e 79 operarias. Dos reclamantes são: 793 empregados publicos, 165 militares, 611 proprietarios, 41 capitalistas, 220 comerciantes, 196 empregados do commercio, 213 operarios, 25 creados de servir, 594 proprietarias, 35 creadas de servir e 7 operarias.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

COMPANHIA FABRIL LISBONENSE

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

São convidados os srs. accionistas a entrarem, até ao dia 30 de setembro proximo, com a terceira prestação das suas acções na importancia de 20 por cento, ou dez mil réis por accão. O pagamento deverá realizar-se no escriptorio da companhia, rua de S. Julião, 101, 1.^o
Lisboa, 20 de agosto de 1889.

Os DIRECTORES

José Martinho da Silva Guimarães,
Augusto Francisco Vieira.

BANCO INDUSTRIAL E MERCANTIL DO RIO DE JANEIRO

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada

EMISSÃO DE 10:000 ACÇÕES, AO PAR,
OU RÉIS 2.000:000, MOEDA BRAZILEIRA

O Banco Lusitano está autorizado a receber propostas de subscricção até ao dia 14 de setembro proximo futuro, na sua séde em Lisboa e na sua filial no Porto, sendo preferidos os actuaes accionistas d'aquelle Banco.

Lisboa, 20 de agosto de 1889.

Pelo Banco Lusitano

Os DIRECTORES

Guilherme Arnaud.
Guilherme da Silva Guimarães.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa 10 de setembro de 1889.

Desde o ultimo boletim, com data de 31 de julho, importantes factos se tem passado nos mercados monetarios da Europa.

Em agosto o banco de Inglaterra teve de elevar duas vezes a sua taxa de desconto; de 2^{1/2}%, a 3^{0/0} em 8 e de 3^{0/0} a 4^{0/0} em 29.

Conhece-se facilmente a influencia d'uma tão importante alta do preço do crédito, como foi a de 1^{1/2}%, no breve espaço de 22 dias e quanto era pouco fortalecida a posição do banco, suprema reserva do mercado inglez.

As causas que apontámos no anterior boletim, como devendo actuar fortemente na posição do banco, produziram os seus effeitos.

O tesouro central, por duas formas diferentes exerceu energica pressão no mercado inglez: por um lado as emissões de bonds da dívida fluctuante a longo prazo absorveram importantes sommas que se desviaram do banco de Inglaterra; por outro este teve de fazer face a pedidos extraordinarios do chanceller do tesouro para reembolso de consolidados e despesas de renovação de material de guerra e naval, em que a Inglaterra prosegue activamente, como todas as outras grandes potencias da Europa, não obstante pelas boccas dos imperantes e de seus principaes ministros se dar como assegurada a paz!

As remessas d'ouro para o Brazil, em virtude do ultimo empréstimo ali oferecido com exito brilhante à subscricção publica, e da exportação de títulos a que deu logar para os mercados ingleses, visto ter sido emitida em títulos externos, foi a causa imediata da ultima subida do juro, ao que se afirmou. Certo é, porém, que uma simples remessa de 400:000 libras e o envio de sommas que da Australia deviam ser dirigidas a Londres, não seriam sufficiente motivo para a alta de 1% no mercado livre, se outras causas já anteriorment apontadas não tornassem delicada a posição do banco, monetariamente fallando, na sua situação especial de centro do movimento monetario universal.

A alta do juro no Banco d'Inglaterra, dando logar a que se arrematassem a favor da Inglaterra os cambios externos, motivou dentro d'alguns dias a subida da taxa do banco Imperial alemão. É sabido que a politica monetaria d'este ultimo estabelecimento tem de ha muito convergido para a manutenção de fortes reservas d'ouro que procura reforçar constantemente. D'ahi a alta do juro que teve tambem em mira aconselhar prudencia á especulação bolsista, que se acha empenhada em sustentar as cotações da renda italiana, em que se reflectem as crises, económica e financeira e bancaria com que a Italia se vê a braços, e que mais brutalmente se patenteou aos olhos de todos com a suspensão de pagamentos de dois bancos em Turim, um dos quais alcançou moratoria até 30 de novembro, tendo sido prestado ao outro, auxilio pelos bancos mais ligados com o governo italiano, por imposição d'este.

Não só na Italia o movimento bancario se apresentou sob aspecto pouco favoravel. Em Hespanha, o banco d'Hespanha, teve de socorrer-se a medidas extraordinarias de diversa ordem, para não suspender a troca das suas notas, immobilizado como está o seu activo em titulos de dívida publica, consolidada e fluctuante.

Um grupo frances fez-lhe um adiantamento de 50 milhões de francos que parece será seguido d'outro d'equal somma muito brevemente.

A alta do juro em Londres, tendo feito convergir a Paris muito papel para desconto, a taxa do mercado livre subiu n'esta ultima praça, a ponto de se equiparar com a do banco de França.

A posição fortissima d'este, cujas reservas d'ouro orçam presentemente por 1:350 milhões de francos, não faz presuppôr para breve, alta do preço de seus serviços, tanto mais naturalmente que as exportações tem augmentado, e a optima colheita de cereaes tornará dispensável grandes importações de trigo. O preço do pão já baixou. O anno continua, pois, correndo favoravel à França.

O movimento bolsista d'agosto, foi por isso mesmo bastante animador nos mercados franceses, reflectindo-se nos demais da Europa, a firmeza da bolsa de Paris. A alta do juro em Londres, esteve a ponto de comprometter a liquidação, porque os capitais disponíveis para reporters, procuraram explorar a situação. Nos primeiros dias de setembro, porém, a abundancia de recursos da praça, levou de vencida aquellas tentativas, e os preços dos diversos valores repuzeram-se facilmente, não obstante a feição pouco animadora das bolsas alemãs, austriacas e inglezas em que as preocupações da politica internacional, e a questão monetaria exercem pressão.

Aproveitando a attitud das bolsas alemãs, relativamente aos fundos italianos, tem se feito largar arbitragens entre estes e o portuguez externo, que pouco a pouco se vai substituindo aquelles nas carteiras dos pequenos capitalistas franceses. A imprensa financeira de Paris é unanime em frizar bem as vantagens e garantias da nossa dívida externa consolidada. Effectivamente estas impõem-se, sem que haja receio de contestação. Os nossos fundos estão já a 66,62, isto é por mais 1^{0/0} que há oito dias.

No mercado interno os preços tem se mantido com firmeza e tendencia a melhorar, não obstante a ausencia de muitos nacionaes, ora em Paris e outras cidades do estrangeiro, ora nos campos, nas thermas e nas praias.

Estas circunstancias não convidam á capitalisaçao; pelo contrario. Mas nem por isso, a bolsa tem assrouxado — o que prova as satisfactorias considerações do desenvolvimento da riqueza nacionaes.

No mercado monetario as transações de desconto tem corrido faciles e a jura regulando entre 4 e 5^{0/0}, para bom papel até tres meses de prazo, aliás não abundante.

Os cambios tem-se modificado em harmonia com as variações do juro nas praças onde o papel é pagavel. Com o empréstimo brazileiro ultimo, e a alta do cambio sua consequencia tem vindo mais papel do Imperio da divisa Paris, tem tambem havido mais largo Suprimento, por ter animado a exportação de Vinho.

Estão anunciadas duas importantes operações de credito municipal e do tesouro. Uma é a emissão de 600 contos de dívida fluctuante da camara municipal de Lisboa em letras promissorias; outra, a de 9:000 contos de bilhetes do tesouro.

Para a primeira recebem-se propostas até 11 do corrente ao meio-dia; para a segunda até às 4 horas da tarde do dia 26.

A emissão de bilhetes do tesouro far-se-ha em outubro em cinco datas a saber:

Em 4.....	1.800:000,00
" 5.....	1.800:000,00
" 10.....	1.800:000,00
" 19.....	1.800:000,00
" 30.....	1.800:000,00

Ambas as emissões são para reembolso e substituição d'eguaes sommas de títulos da mesma natureza, em circulação.

Não duvidamos de que terão brilhante exito, e que demonstrão, não só o quanto o publico aprecia a boa gerencia dos negócios da fazenda publica e municipal, mas ainda as folgadas circunstancias do mercado de disponibilidades, em grande parte devidas áquella primeira circunstancia.

B. dos Santos.

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TÍTULOS	DIAS									
		2	3	4	5	6	7	9	10	—	—
Lisboa . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	111.000	111.500	—	—	111.000	—	113.800	—	—	—
	“ Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Carris de Ferro de Lisboa	—	83.000	84.000	85.000	—	—	—	—	—	—
	“ Ascensores “ “	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C.º de Ferro Portuguezes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ C. de F. Atravez d'Africa	86.700	84.500	—	84.500	86.700	—	86.700	—	—	—
Paris . . .	Acções C.º de Ferro Portuguezes	620	635	—	635	—	—	365	—	—	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal	—	210	—	210	—	—	203	—	—	—
	“ Norte de Espanha	398	398	100	396	396	—	—	—	—	—
	“ Madrid-Zaragoza-Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ Andaluzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. C. de Ferro Portuguezes	363	363	363	362	361	361	361	—	—	—	—
	“ Madrid-Cáceres-Portugal	350	352	348	347,50	—	—	—	—	—	—
	“ Norte Espanha, 4.ª hypotheca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	“ C. de F. Atravez Africa	487	487	487	487	487	487	487	—	—	—
Londres . .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	97	97	97	97	—	—	—
Amsterd. .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	97	97	97	96	97	97,75	97,75	—	—	—
Bruxelas .	Obrig. C. de F. Atravez Africa	96,25	96,25	96,25	96,25	96,25	96,25	96,25	—	—	—

RECEITAS DOS CAMINHOS DE FERRO

LINHAS	PERÍODO DE EX- PLORAÇÃO	RECEITAS NO PERÍODO				DESDE 1 DE JANEIRO					
		1889		1888		TOTAES		1889		1889	1888
		KM.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	KM.	TOTAES	KILO- METRI- CAS	1889	1888	1889	1888
PORUGAL . .	de a			Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Companhia Real	20 26 Agosto	580	61.800:000	106.554	580	57.730:000	99.534	4.757.700:000	1.626.753:000	130.945:000	—
	27 2 Setemb.	“	69.710:000	120.244	“	62.360:000	107.547	4.827.110:000	1.689.115:000	138.325:000	—
	20 26 Agosto	82	11.511:000	140.780	82	11.774:000	143.585	215.324:000	489.248:380	26.072:620	—
	27 2 Setemb.	“	8.386:000	102.268	“	9.992:000	120.975	223.707:000	199.240:380	24.466:620	—
	20 26 Agosto	468	5.107:000	32.484	452	4.390:000	30.497	122.890:000	74.465:150	38.423:860	—
	27 2 Setemb.	“	5.829:000	34.696	“	4.650:000	30.657	428.749:000	79.124:000	49.395:000	—
Sul e Sueste . .	30 3 Agosto	475	42.927:930	27.216	361	42.351:325	31.222	339.382:170	299.943:730	39.438:720	—
	6 12 “ “	“	14.664:010	30.874	“	42.033:620	33.334	351.046:180	341.977:370	42.069:440	—
Minho e Douro . .	23 29 Julho	310	17.716:639	52.107	332	15.803:262	47.600	487.443:720	444.496:454	45.947:566	—
	30 3 Agosto	“	21.460:304	62.236	“	18.283:543	55.070	508.304:024	459.479:697	48.824:327	—
	6 12 “ “	“	19.284:990	56.720	“	17.493:367	51.787	527.589:044	476.673:064	50.945:950	—
Beira Alta . .	— — — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães . .	9 15 Julho	31	4.493:425	43.983	31	4.454:235	42.772	27.990:644	27.954:473	39.469	—
	16 22 “ “	“	5.493:390	43.923	“	4.354:460	39.837	29.181:034	29.305:633	478:399	—
	23 29 “ “	“	4.445:660	42.549	“	4.332:675	39.496	30.929:694	30.638:340	294:384	—
HESPAÑA . .	— — — —	—	—	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Espanha . .	13 19 Agosto	2776	4.428:252	544	2776	4.324:633	477	12.385:477	38.002:784	4.382:393	—
	20 26 “ “	“	4.424:973	543	“	4.335:364	484	13.840:450	39.338:449	4.472:004	—
Madrid-Zaragoza-Alicante . .	13 19 Agosto	2672	947:648	334	2672	894:848	333	32.555:934	34.335:731	4.200:483	—
	20 26 “ “	“	1.004:696	374	“	946:813	354	33.357:634	32.302:564	4.255:067	—
Andaluzes . .	30 5 Agosto	800	254:894	344	793	237:984	300	7.491:042	6.516:203	944:839	—
Almansa-Valença-Tarragona . .	24 31 Julho	393	330:976	842	393	327:927	834	6.136:949	6.082:406	54:843	—
	1 10 Agosto	“	284:733	724	“	264:658	673	6.124:652	6.346:763	74:889	—
Madrid-Cáceres Portugal . .	13 19 Agosto	429	64:326	432	429	56:344	431	2.023:026	1.886:731	436:295	—
	20 26 “ “	“	64:089	142	“	59:243	138	2.084:445	1.943:976	138:439	—

(1) Comprende as linhas de Leste e Norte e ramaes de Cáceres e Coimbra. — (2) Idem idem de Lisboa a Cintra e Torres e ramal de Cintura — (3) Idem idem de Torres à Figueira e Alfarelhos.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação central de S. Bento no Porto.—Segundo refere um collega reunido na administração do bairro oriental d'aquellea cidade, a comissão de expropriações, a fim de concordar com alguns proprietarios ácerca da expropriação de varios predios, cujos terrenos são destinados á construcção da referida estação.

Concluiram-se os seguintes contractos d'expropriação amigavel, pelos preços, e com os proprietarios que vão designados.

Predio n.^o 1 a 7 da rua da Madeira, medindo 225, m² 15 pertencente ao sr. Elisabetho Cândido Roiz Mendes por 19.000\$000 réis.

Predio n.^o 16 a 20 na mesma rua, ocupando 16m² 57, pertencente á sr.^a D. Maria Izabel Ayres de Gouveia, por 1.800\$000 réis.

Predio n.^o 12 a 14 tambem na referida rua, medindo 63m² 14, pertencente á sr.^a D. Virginia de Brito e Cunha Ayres de Gouveia, por 6.000\$000 réis.

Loanda a Ambaca.—Dizem d'aquellea cidade que o movimento de passageiros nos primeiros 60 kilometros explorados, nos mezes de maio e junho, foi de 3.673, sendo de 290 de 1.^a classe, 195 de 2.^a e 3.188 de 3.^a classe.

Esta companhia requereu auctorisação para explorar os 10 kilometros que vão desde Quilunda até Cabiri, visto esta parte da linha estar construida ha mais de 6 mezes e dando as inspecções feitas como podendo ser entregue á exploração publica, sem o menor inconveniente.

Caminho de ferro Decauville.—Escreve um collega de Aveiro:

«Na sessão de quinta feira ultima foi presente á camara municipal d'este concelho um requerimento do sr. José Domingos Martins, de Macinhara de Vouga, negociante, pedindo licença para o estabelecimento de rails do systema *Decauville* para uma linha de americanos, com tracção a vapor de pequena pressão; para transporte de mercadorias e passageiros da Barra á estação do caminho de ferro d'esta cidade, com direito ao prolongamento por meio de dois ramaes, um de Aveiro á fabrica da Vista Alegre, e outro de Aveiro á villa de Agueda, segundo a planta e projecto previamente aprovados pela camara na parte em que lhe competir.

«A camara deliberou mandar informar esse pedido á direcção das obras públicas do districto, para depois tomar uma deliberação reflectiva sobre tão grave como importante assumpto.»

Caminho de ferro do Algarve.—O governo concedeu ha dois annos ao sr. Jorge O'Neill uma concessão de um caminho de ferro de via reduzida entre Faro e Villa Real de um lado e Villa Nova de Portimão do outro podendo esta linha ser construída de via larga. Parece que esta concessão que até agora tem estado paralysada vae ser executada com o syndicato que tomou as obrigações por um preço bastante baixo e que vae encetar os trabalhos. Parece tambem que ha negociações avançadas para que o caminho de ferro do sul administrado pelo estado se encarregue da exploração.

Linha da Beira Baixa.—Proseguem com toda a regularidade os trabalhos na linha do caminho de ferro da Beira Baixa.

Estão concluidas as obras de arte mais importantes: a ponte sobre o Tejo, o viaducto de S. Pedro e um

grande numero de pontes metalicas de menor consideração.

Os lanços de Villa Velha a Castello Branco a Alpedrinha, podem considerar-se terminados, tendo, no primeiro, começando o assentamento da via das Sarnadas.

A despeza feita na construcção d'esta linha, até 31 de dezembro proximo passado; foi de 4.013.072\$161

Caminhos de ferro de Vizeu.—Activaram-se os trabalhos d'aquellea linha, a fim de que a inauguração se possa effectuar no meiado do proximo anno.

Da ponte sobre o Dão estão já concluidos o encontro da margem esquerda, o da margem direita, está muito adeantado.

Procede-se tambem á montagem do apparelho de ar comprimido, para as funcções do pilar central.

As pontes sobre o viaducto de Nagozella estão em grande adiantamento.

Já principiou a chegar a Santa Comba, vindo da Belgica o material de circulação; já chegaram 14 wagons para balastro e dentro em pouco chegará uma locomotiva.

Na segunda secção ha um tunnel que tem sido de uma grande dificuldade na perfuração.

E' quasi todo em rocha viva, e ha dias de se fazer apenas meio metro de avanço.

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO.

— «Reuniu o conselho de administração da companhia real dos caminhos de ferro e tratou de varios assumtos tendentes ao melhorameto dos serviços. Resolveu-se encommendar em França 160 carruagens, e em Inglaterra 16 locomotivas de grande força.

As encommendas foram já feitas.

Esta companhia tem a despacho na alfandega 1.594 volumes de material para wagons e 181 ditos de dito para signaes (campainhas de alarme), tudo vindo de Anvers, com o valor official da de réis, 11.277\$000; e 2 carruagens de 1.^a classe e 3 fourgons vindos de Irun, com o valor declarado de 6.138\$000.

Para a companhia dos caminhos de ferro da Beira Baixa tambem chegaram de Anvers 587 volumes de material para pontes no valor de 4.698\$000 réis.

Caminho de ferro de Mira a Cantanhede.—Lemos n'uma correspondencia de Cantanhede o seguinte :

«A empreza do caminho de ferro americano de Mira requereu á camara municipal d'este concelho a concessão para estabelecer outro caminho do mesmo systema com tracção por animaes ou a vapor, desde Mira até esta villa.

A camara, consultando previamente a commissão executiva da junta geral do districto, recebeu d'esta as precisas indicações, pelo que deferiu a concessão, celebrando-se no dia 24 do mez findo a competente escriptura.

O caminho de ferro será de via reduzida, com a largura de um metro entre os rails; a tracção será feita por animaes ou locomotivas a vapor, ou por outro systema de locomoção mais aperfeiçoado; a concessão terminará depois de 99 annos, devolvendo-se á camara todo o material fixo e circulante do caminho de ferro, que deve estar bem conservado, e cessando desde esse momento toda a responsabilidade dos concessionarios.

Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de dois annos, a contar da data da approvação do contracto devendo estar concluidos no prazo de quatro annos, a contar da mesma data.

A empreza concessionaria poderá, nos termos legaes, transformar-se em outra sociedade, e transferir os direitos e obrigações resultantes da presente concessão a pessoa individual ou sociedade que seja portugueza.

LINHAS HESPANHOLAS**Caminho de ferro de Salamanca a Ledesma.**

— Segundo vêmos n'um periodico hespanhol, ficaram já resolvidos e fixados os pontos em que ha-de tocar esta via ferrea económica, depois de alguns dias empregados em reconhecimentos e indispensaveis observações, antes de comecar o traçado definitivo.

Uma das maiores difficultades ou talvez a maior, foi o ponto de sahida de Salamanca, estando, porém, já resolvida.

A direccão que ha-de levar a linha na maior parte do percurso, é a da margem direita do rio Tormes, entre elle e a estrada; situação a mais conveniente pela classe de terreno, pelas condições economicas, para a futura construcção e tambem pelas condições commerciaes, ficando equidistante das povoações das duas margens do rio, que são as que hão-de contribuir para o maior tráfego, servindo-se por esta forma os interesses geraes de Ledesma em toda a zona que atravessa.

Accrescenta o mesmo jornal que sabe de boa origem, que os propositos da companhia concessionaria são dar o maior impulso possivel a esta obra: propondo se ainda, á custa dos maiores sacrificios, o terminar tudo que diz respeito aos estudos da linha, antes do prazo convencionado, augmentando, sendo necessario, o pessoal facultativo.

LINHAS ESTRANGEIRAS**Wagon especial para a illuminação electrica.**

— A companhia do caminho de ferro Cumberland Valley (Estados Unidos) acaba de fazer construir um wagon munido de todos os apparelhos necessarios para improvisar uma illuminação a luz electrica n'um ponto qualquer da sua rede, para o caso d'um accidente, manobras extraordinarias ou trabalhos urgentes.

O wagon de 10 metros de comprimento, tem de largo 2^m70, e de altura acima dos rails. N'uma extremidade estão montadas a caldeira e o motor a vapor, n'outra os dynamos, as lampadas e o material das linhas, postes, fios, suspensões etc.; a mobilia necessaria aos empregados está alojada, parte ao lado dos dynamos, ou por cima das portas dos wagons, outra parte no tender que leva o carvão, e a agua necessaria do motor.

Uma caldeira de 30 cavallos alimenta um motor vertical de 35 cavallos, estando estabelecidos sobre uma chapa de ferro fundido de 2^m,70 por 3^m,30. O peso d'estes diferentes orgãos é de 7 toneladas, e o total do wagon do 23. Dois dynamos Thomson-Houston são empregados, sendo um de 25 e o outro de 15 lampadas de 2:000 velas nominaes.

Os serviços prestados por este recente melhoramento indicam todo o partido que se pode tirar d'elle, em caso mesmo de guerra, ou seja para embarque ou desembarque de tropas, ou para illuminação dos pontos perigosos.

Linhos terreas na China.— Tendo o governo chinez pedido aos diferentes governadores militares e vice-reis para apresentarem memorias sobre a utilidade da construcção de caminhos de ferro no Imperio, estas parecem ser favoraveis á construcção de uma rede de vias ferreas que se torna necessaria, principalmente pelas necessidades de exportação e de defesa, sendo recomendada em particular a da linha de Tsén-Tsina Ton-Chon e a Pekin.

Segundo vêmos de um telegramma de Londres, pa-

rece resolvida a questão, estando proxima a adjudicacão do fornecimento dos materiaes destinados áquella inha.

A abertura do Simplon.— Escrevem de Berne para a agencia Havas:

«Foi hoje assignado em Berne, pelos delegados das companhias do Jura-Berne e da Suissa occidental e pelos representantes do syndicato financeiro, o tratado de fusão das duas companhias que se encarregam da abertura do tunnel do Simplon.

Sabe-se que o governo italiano se pronunciou unicamente a favor do tunnel primitivo, excluindo qualquer outro.

Este tunnel, d'uma extensão de vinte kilometros, exigirá uma somma mais consideravel para a sua abertura; todavia ficou decidido que, visto a recusa da Italia em aumentar a sua subvenção, anteriormente fixada em 15 milhões, limitar-se-hiam com as sommas primitivamente fixadas em 15 milhões, tanto pela Suissa como pela Italia.

NOTAS VARIAS**Ponte na foz do Tamega.**— Está a concurso esta ponte em Entre-os-Rios, dando a base da licitação 127:000:000 réis.

O concurso finda em 30 do corrente e é realizado no ministerio das obras publicas.

São aceites propostas de pontes de ferro e pedra ou pó de pedra.

O vão a vencer entre os estribos é de 280 metros. Esta obra de arte faz parte da estrada districtal de Entre-os-Rios, pelo apeadeiro de Pala, à ponte de Mosteiro e á barca de Sinfães.

Viagens da Europa ao Buenos-Ayres.— Trata-se da organisação d'uma companhia de navegação a vapor que, mediante uma subvenção annual de 1.600:000 pesos, e durante dez annos, effectue:— uma viagem mensal entre Buenos-Ayres, Bristol, Bordeus, Lisboa e a Ilha Canarias; — uma outra viagem, tambem mensal, entre Buenos-Ayres, Anvers, Bordeus e as Ilhas Canarias — e ainda a uma outra mensal entre Buenos-Ayres, Londres, Bordeus, Vigo e as ilhas Canarias. Para as viagens de retorno a companhia fica livre de escolher as escallas que mais lhe convenham. O governo argentino teria o direito de embarcar, por cada uma das 36 viagens da Europa a Buenos Ayres, mil emigrantes que seriam transportados gratis.

A marcha normal d'estes vapores seria de 12 nós á hora, e a tripulação composta de officiaes e marinheiros da marinha nacional.

Curtido rapido por meio da electricidade.— Acaba de fazer-se um descobrimento importante para a industria dos curtidos.

Em vez de nove mezes de immersão ou enterramento a que teem de sujeitar-se as pelles de vacca, e de cinco para as rezes menores, só se necessitarão agora 48 horas.

O ponto está em collocar as pelles n'um cylindro giratorio com uma dissolução de acido tanico a fazer passar por elle uma corrente electrica.

O sr. Wornus e Balé tem já em Paris estabelecida uma fabrica por este sistema.

A patente ingleza foi vendida por um milhão de francos a uma sociedade á frente da qual figura a casa Blackmore, uma das mais importantes na industria de que se trata.

A maior linha de tramways do mundo.— Na republica argentina vae-se construir a mais

extensa linha de tramways do mundo, isto é, de 300 kilómetros, ligando Buenos-Ayres a muitas cidades do interior; por se ter renunciado à construcção do caminho de ferro, em consequencia dos preços elevados que atingiriam na America do Sul, o carvão e a madeira em quanto que o gado é de uma barateza extraordinária.

A grande avenida de Gaya. — Está aprovado e em via de execução o projecto da avenida de Gaya entre o taboleiro da ponte Luiz I e a capella de Santo Ovidio, prevalecendo a largura de 30 metros adoptada pela direcção das obras publicas d'este distrito.

Por portaria de 23 do corrente acaba o illustrado director das obras publicas de ser auctorizado a construir esta importantissima arteria de viacão, que constitue um melhoramento auspicioso para Villa Nova de Gaya, podendo aquelle funcionario dispender até á quantia de 150:500:000 com os trabalhos. Nos dez meses porém, do actual anno economico a despesa não deverá exceder a quantia de 40 000:000.

Em virtude d'esta resolução, o sr. director das obras publicas ordenou immediatamente que fossem desde já realizadas as expropriações no primeiro alinhamento e postas a concurso diversas empreitadas parciaes de terraplenagem e obras de arte.

Os expropriados vão ser avisados para comparecerem na proxima quarta feira na administração do concelho, a fim de entrarem em transacção amigavel ou de declararem que optam pela expropriação judicial urgente.

O sr. director das obras publicas vai requisitar do ministerio da guerra a entrega dos terrenos da Serra do Pilar, por onde passa a avenida. Para este efecto alguma das fortalezas vão ser demolidas, bem como a praça de touros.

Os trabalhos foram confiados ao sr. engenheiro Díaz Theodoro de Oliveira, activo e zeloso chefe de secção d'aquella zona. Está, portanto, conseguido um *desideratum* que muito honra os seus promotores pelas vantagens não só para Gaya, mas tambem para esta cidade, como já sustentámos por mais de uma vez.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do conselho de administracão
(Continuado do n.º 40)

Annexo n.º 1

Saibam quantos esta publica escriptura de nova empreitada e obrigação virem, que no anno do Nascimento de Nossa Senhor Jesus Christo de 1888, aos 18 dias do mez de julho, n'esta cidade de Lisboa, largo de S. Julião n.º 12, 1.º andar, onde eu tabellião, vim, aqui estavam presentes: de uma parte, Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello Ganhado, casado, Deputado da Nação, morador no largo do Poco Novo, n.º 18, este na sua qualidade de administrador delegado da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, e de outra parte Jean Baptiste Hersent, solteiro maior, engenheiro civil, morador na rua de Vasco da Gama, n.º 51 e este em nome e como procurador de seu pae Pierre Hildvert Hersent, concessionario das obras do porto de Lisboa, como fez certo pela procuração que existe archivada no meu cartorio, fazendo parte da escriptura de 15 de dezembro do anno passado a folhas 78 verso do livro 1:044 d'esta nota, e que ha-de ir transcripta nos traslados, ambos os outorgantes pessoas que conheço pelos proprios. E logo disseram, em minha presença, a na das testemunhas ao diante nomeadas:

Que na qualidade que representam fizeram entre si um contracto de empreitada que reduzem á presente escriptura nos termos e condições seguintes:

ARTIGO 1.º

O sr. Pierre Hildve-t Hersent obriga-se por conta da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, a construir os aqueductos necessarios para dar sahida para o Tejo a todos os

ribeiros e canos de esgotos actualmente existentes nos limites das obras da sua empreitada entre Alcantara e Belem, pelo preço unico e definitivo de 823:653 francos ou 148:257:754 réis.

ARTIGO 2.º

Estes trabalhos serão executados conforme a planta e secções transversaes typos apresentados pelo sr. Hersent em 4 de junho do corrente anno: entendendo-se, porém, que a secção do aqueducto do Rio Seco n.º 23 e 24 da planta deve ser, pelo menos, igual á da parte já construida do encanamento d'este rio.

ARTIGO 3.º

A planta e as secções typos de que tracta o artigo antecedente ficarão sujeitos á aprovação do governo, e o sr. Hersent obrigado á execução de quaesquer modificações que o governo imponha ou consinta nas disposições geraes ou particulares da obra sem que por tal motivo possa haver a menor alteração no preço estipulado no artigo 1.º

ARTIGO 4.º

Os materiaes comprehendendo pedra para alvenaria e cantaria, aréa, cal, cimen o cimento portuguez, e respectivas dosagens serão iguaes aos prescriptos no artigo 5.º do contracto de 15 de dezembro de 1887 para a cobertura do Caneiro de Alcantara.

ARTIGO 5.º

Os pagamentos serão feitos por meio de situações mensais correspondente ao valor dos trabalhos executados e dos materiaes empregados na obra, segundo a serie de preços estipulada entre a Companhia e o empreiteiro.

ARTIGO 6.º

O empreiteiro terá a faculdade de garantir o presente contracto com o deposito nos cofres da Companhia, ou da divida publica portugueza que apresentem o valor real de 14:825:754 réis.

Se o empreiteiro não usar d'esta faculdade será deduzida de cada situação mensal, a importancia de 10% que ficará em deposito nos cofres da Companhia até prefazer a dita somma de réis 14:825:754.

ARTIGO 7.º

Realizada que seja a recepção da obra pela Companhia, considerar-se-ha esta recepção como provisória pelo espaço de um anno, e só ao cabo d'elle será restituída ao sr. Hersent, sem juro a importancia das deduções ou deposito, a que se refere o artigo precedente, se a Companhia houver por boa a obra e declarar então que a recebe definitivamente.

No caso contrario, servirá aquelle deposito de caução para a execução dos trabalhos complementares de reforço, consolidação reparação de que a obra carecer, para poder ser accepta definitivamente pela Companhia, ficando ainda o sr. Hersent responsavel por sua pessoa e bens pela sua cabal ultimação, quando aquelle deposito seja insuficiente para esse efecto.

ARTIGO 8.º

Todas as duvidas que se possam suscitar entre as duas partes outhorgantes sobre a interpretação do presente contracto, serão decididas por dois arbitros nomeados um por cada um d'aquellas duas partes.

No caso d'esses arbitrios não poderem chegar a acordo, nomearão entre si um terceiro para desempate, o qual julgará em ultima instancia sem recurso contra o seu veredictum.

Se os dous arbitros não concordarem na escolha do terceiro, será este ultimo nomeado ex officio pelo presidente do Tribunal da Relação de Lisboa.

ARTIGO 9.º

O empreiteiro, sr. Hersent, renuncia o fôro do seu domicilio afim de poder ser obrigado a responder pelo exacto cumprimento d'este contracto na sede da companhia perante as justiças d'esta cidade.

Para a outhorga d'esta me foi apresentada uma estampilha do sello de 900 que ao diante vae collada e devidamente inutilisada.

Em testemunho de verdade assim o outhorgaram, pediram e acceptaram, sendo testemunhas presentes: Pedro José da Silva Franco, guarda livros, morador na rua do Duque de Palmella, n.º 11, e Antonio Pires Vianna Junior, empregado no commercio, morador na travessa do Arco de Jezus, n.º 15, os quaes assignam com os outhorgantes depois de a todos ser lida esta escriptura por mim Joaquim Barreiros Cardoso, tabellião que a subscrevi e assigno em publico e raso.

Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello Ganhado—Par procuração de H. Hersent, J. B. Hersent, Pedro José da Silva Franco, Antonio Pires Vianna Junior.

Logar de uma estampilha do imposto do sello da taxa de 500 réis devidamente collada e inutilisada com o seguinte: 18 de julho de 1888,—J. B. Cardoso.

Logar do signal publico. Em testemunho de verdade. O tabellião,—Joaquim Barreiros Cardozo.

Traslado do documento

Traducção. Perante Mr. Alexis Achille Delaunay e seu collega tabelliões em Paris, abaixo assinados compareceu:

O sr. Pierre Hildvert Hersent, empreiteiro de obras públicas, cavaleiro da Legião de Honra, morador em Paris, Rue de Londres, n.º 60, o qual pela presente constituiu por seu mandatário o sr. Jean Baptista Hersent, engenheiro de Artes e Manufacturas, morador em Paris, Rue de Londres, n.º 60, e fazendo escolha do seu domicílio para a vigilância das obras de que mais abaixo se trata em Lisboa, Rua de Vasco da Gama;

A quem elle dá poderes para por ele e em seu nome, gerir, administrar, dirigir e fazer executar os trabalhos que ele empreendeu em Lisboa, tanto para a construção do porto pela administração do Estado, como para a construção do caminho de ferro que releva da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e quaisquer outras empresas que possam ser-lhe incumbidas ulteriormente em Portugal.

Por conseguinte, receber e aceitar as ordens e avisos das administrações competentes, aceitar, discutir ou contestar as modificações feitas nos contratos relativos ás ditas empresas, aceitar novos contratos e assegurar a execução d'elles.

Fazer quaisquer contratos com o Estado Portuguez, bem como com quaisquer administrações públicas, bem como com quaisquer sob-contractantes.

Fazer com as administrações públicas, privadas ou com particulares quaisquer contratos de fornecimentos ou de trabalhos, discutilos, contestalos ou pagalos.

Depositar quaisquer projectos relativos á execução dos trabalhos do porto de Lisboa, fazelos executar. Apresentar quaisquer oferecimentos, recebelos, aceitá-los, modificalos ou retiralos. Cobrar e receber quaisquer mandatos de pagamento da administrações públicas, privadas e dos particulares, dar d'ellas bons e válidos recibos.

Depositar quaisquer cauções, retiralas, modificar a natureza d'ellas, receber quaisquer juros, dar d'elles recibos, substabelecer em todo ou em parte, obter confissões de contas pelos substabelecidos, e fazer o que fôr necessário. Receber de quaisquer administrações de transportes por agua ou por terra, do correio e dos telegraphos quaisquer expedições, quaisquer volumes e cartas registadas ou não registadas e telegrammas destinados ao outhorgante, dar d'elles recibos.

Pagar e saldar quaisquer contas de fornecimentos, dos trabalhadores, do pessoal, regularizar condições, contractalos ou despedilhos. Regularizar quaisquer contestações amigavelmente ou perante a justiça, fazer dar contas. No caso de fallencia de qualquer devedor tomar parte em todas as reuniões de credores e em quaisquer syndicos e agentes, assignar quaisquer concordatas e contratos de união e de prazo, oppôr-se a elles, apresentar quaisquer titulos e documentos, afirmar a sinceridade dos créditos do outhorgante, contestar ou admittir a dos outros credores, fazer quaisquer entregas, receber quaisquer dividendos.

No caso de dificuldade e à falta de pagamento, exercer quaisquer diligências e obrigar judicialmente, citar e comparecer perante quaisquer juizes de paz, tratar, transigir, comprometter, conciliar se e na falta de conciliação citar e defender perante quaisquer procuradores e defensores, revogalos e substituilo, obter quaisquer julgamentos e sentenças, fazelos exequutar por todos os meios e vias de direito ou desistência d'elles, fazer apelações ou desistir d'ellas, prosseguir em quaisquer penhoras mobiliárias ou imobiliárias até á sua inteira execução, conferir quaisquer poderes especiais para esse fim, requerer quaisquer inscrições, apresentar a quaisquer ordens e distribuições os documentos necessários, afirmar todos os créditos, retirar todas as ordens de collocação receber o importe d'ellas. De quaisquer quantias recebidas e pagas, dar quaisquer recibos e quitações, consentir menções e subrogações com garantia ou sem ellas, bem como quaisquer desistências, desembargos e radiações antes ou depois do pagamento, entregar ou fazer-se entregar quaisquer titulos e documentos, dar ou retirar recibos.

Para os efeitos supra e fazer assignar quaisquer autos, esconher domicílio substituir e geralmente fazer o necessário. Do que se fez e lavrou em Paris na morada acima indicada do outhorgante ao 1.º de julho de 1887 e depois de lido o outhorgante assignou com os tabelliões (assignado) H. Hersan, Delapaline.

Visto por nos sr. Choumet Juiz para legalização das assinaturas dos srs. Delapaline e Delaunay, por impedimento do sr. Presidente do Tribunal de 1.ª instância do Sena.

Paris 1 de julho de 1887. L. S. (assignado) Choumet.

Visto para legalização da assinatura retro do sr. Choumet. Paris, 2 de julho de 1887.

Por delegação do guarda sellos, Ministro da Justiça, L. S. (assignado) Carnet.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros certifica ser verdadeira a assinatura do sr. Carnet.

Pelo Ministro. Pelo Chefe de Secretaria delegado L. S. (assignado) E. Corpel.

O consul geral de Portugal em Paris certifica que a assinatura supra, é a propria e verdadeira do sr. Corpel; Paris, 2 de julho de 1887. L. S. (assignado) Visconde de Faria, Consul geral.

Registado em Paris (quinto notariado, folhas 74) C. 8 em 1 de 1887. Recebi 3 francos. Decimos de setenta e cinco centessimos. (assignado) illegivel.

Pagou 760 réis de selo conforme a declaração do apresentante, Lisboa 9 de julho de 1887. L. S. (assignado) Ribeiro. Souto. Certifico que a assinatura retro é a propria e verdadeira do Visconde de Faria. Consul geral de Portugal em Paris. Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros em 9 de julho de 1887. L. S. (assignado) E. M. Barreiros.

Pagou 1.760 réis (assignado) illegivel.

Está conforme a presente tradução com o original escripto em língua francesa. Lisboa, 11 de julho de 1887. O Chancellor do Consulado de França, L. Robine.

Logar do selo do Consulado. Lisbonne, 12 de julho de 1887. L. Robine,

O Consul de França. C. Silva. Logar do selo do Consulado.

Pagou 240 réis de selo de 3 meias folhas,

Lisboa, 11 de julho de 1887, N.º 17. Souto. Ribeiro.

E eu Joaquim Barreiros Cardoso, tabellão, esta fiz extrair de minha nota e respectivos documentos, numerei, subscrevi, rubriqui e assigno em publico e raso.—Em testemunho de verdade.

O tabellão (assignado) Joaquim Barreiros Cardoso:—D'esta, 2.740 réis.

Annexo n.º 2

Contracto com a empresa «Duparchy & Bartissol», para a construção de um acesso á Estação Central, pelas calçadas do Duque e do Carmo.

ARTIGO 1.º

A Empresa constructora «Duparchy & Bartissol» obriga-se pela melhor forma de direito a construir um novo acesso para viaturas e peões, á plataforma da Estação Central, segundo os projectos aprovados pelo Conselho de Administração da «Companhia Real dos Caminhos de ferro portugueses» e pelo Governo de Sua Magestade, anexos ao presente e que d'elle ficam fazendo parte, ou com as modificações que forem igualmente aprovadas.

ARTIGO 2.º

Pela mencionada obra pagará a mesma companhia á empresa «Duparchy & Bartissol», a quantia de 120.000.000 réis (cento e vinte contos de réis), sendo a forma de pagamento a que está adoptada entre esta companhia e a empresa «Duparchy & Bartissol» para outras obras.

ARTIGO 3.º

Na quantia de 120.000.000 réis (cento e vinte contos de réis) a que se refere o artigo antecedente, estão incluídas as rampas de acesso, comprehendendo quaisquer alterações ou obras que seja necessário fazer nas actuais ruas públicas, marcação do piso superior, aumento da sala de bagagens e respectivo balcão, etc., bem como todas as indemnizações, que forem devidas aos proprietários ou inquilinos de quaisquer propriedades, pelos prejuízos resultantes das obras, e finalmente o pagamento de quaisquer expropriações que forem necessárias.

§ 1.º Fica, pois claramente estipulado que a Companhia nada tem a pagar, além da supra indicada quantia, seja a quem fôr, em que tempo fôr, ou porque título fôr.

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linha de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelhos.

Transporte de vinho em cascos

Estando proxima a época das vindimas e cumprindo a esta Companhia attender em tempo útil aos interesses do commercio e agricultura da zona atravessada pelas linhas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e de Torres Vedras á Figueira e Alfarelhos, foi, por proposta sua, superiormente resolvido, applicar-se desde 10 de setembro corrente, os preços e condições da nova tarifa especial interna n.º 2 de pequena velocidade, (que estará em vigor em 1 de outubro próximo), aos transportadores terão que pagar os preços das tarifas hoje vigentes no acto da expedição ou da entrega, conservando

em seu poder as respectivas cartas de porte até 1 de outubro proximo. Juntarão então as que se refiram a expedições não inferiores a 9 cacos, (capacidade minima dos wagons), e envia-las-hão ao chefe do serviço de fiscalisaçāo e estatística d'esta companhia, afim de lhes ser reembolsada a diferença entre o que houverem pago e o que lhes corresponderia pagar segundo a nova tarifa de pequena velocidade.

Não se dará andamento a pedidos d'este genero, que forem recebidos antes de 1 de outubro proximo.

Roga-se aos interessados que reunam em um só envio as cartas de porte que justifiquem estes reembolsos, afim de se abreviar e facilitar a correspondente liquidação.

Lisboa, 2 de setembro de 1889.

Por determinação das autoridades superiores e até aviso em contrario, estão cortadas todas as comunicações com a província da Galliza.

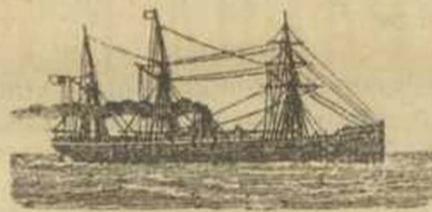
Fica pois interrompido todo o serviço combinado com a linha de Vigo não se vendendo bilhetes nem despatchando bagagens, nem mercadorias de grande e pequena velocidade para mais além de Valença do Minho.

Equalmente se acha prohibida a entrada no paiz de passageiros, bagagens ou mercadorias procedentes d'aquela província.

Lisboa, 8 de setembro de 1889.

O DIRECTOR DA COMPANHIA
Pedro Ignacio Lopes.

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO DE PORTUGAL
41 — Rua Ivens — 41



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 16 de Setembro o paquete «Trent»

Para Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro,
Santos, Montevideu e Buenos-Ayres

Fara Southampton e Antuerpia

O paquete «Atrato» esperado em 12 ou 13 de setembro

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portugueses.

AGENTES

LISBOA
KNOWLES RAWES & C.^o
31, Rua dos Capelistas, 1.^o

PORTE
W. C. TAIT & C.^o
23, Rua dos Ingleses, 23



EMPREZA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

CARREIRA A VAPOR PARA AS ILHAS DOS AÇORES E MADEIRA

No dia 5 de cada mēz, ás 10 horas da manhã, para S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico, Fayal e Flores.

No dia 20 de cada mēz, ás 10 horas da manhã, para a Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira e Fayal.

LISBOA

O AGENTE

84, CAES DO SODRÉ 2.^o

Germano Serrão Arnaud

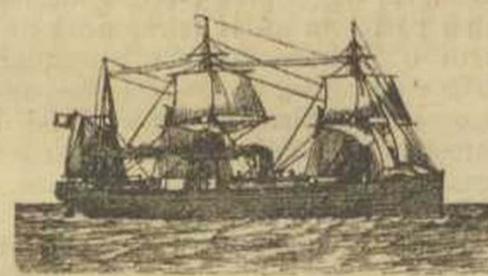
AGENTE ADUANEIRO

Valencia de Alcantara - Marvão - Badajoz e Elvas

D. LAUREANO FERNANDEZ

Agencia oficial da Companhia
Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e Sociedade dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal

ACCEITA comissões e consignações e encarrega-se do despacho de todas as expedições nas fronteiras, mediante uma tarifa aprovada pelas companhias.



Carreira Regular de Vapores

ENTRE

Lisboa e Bordeus

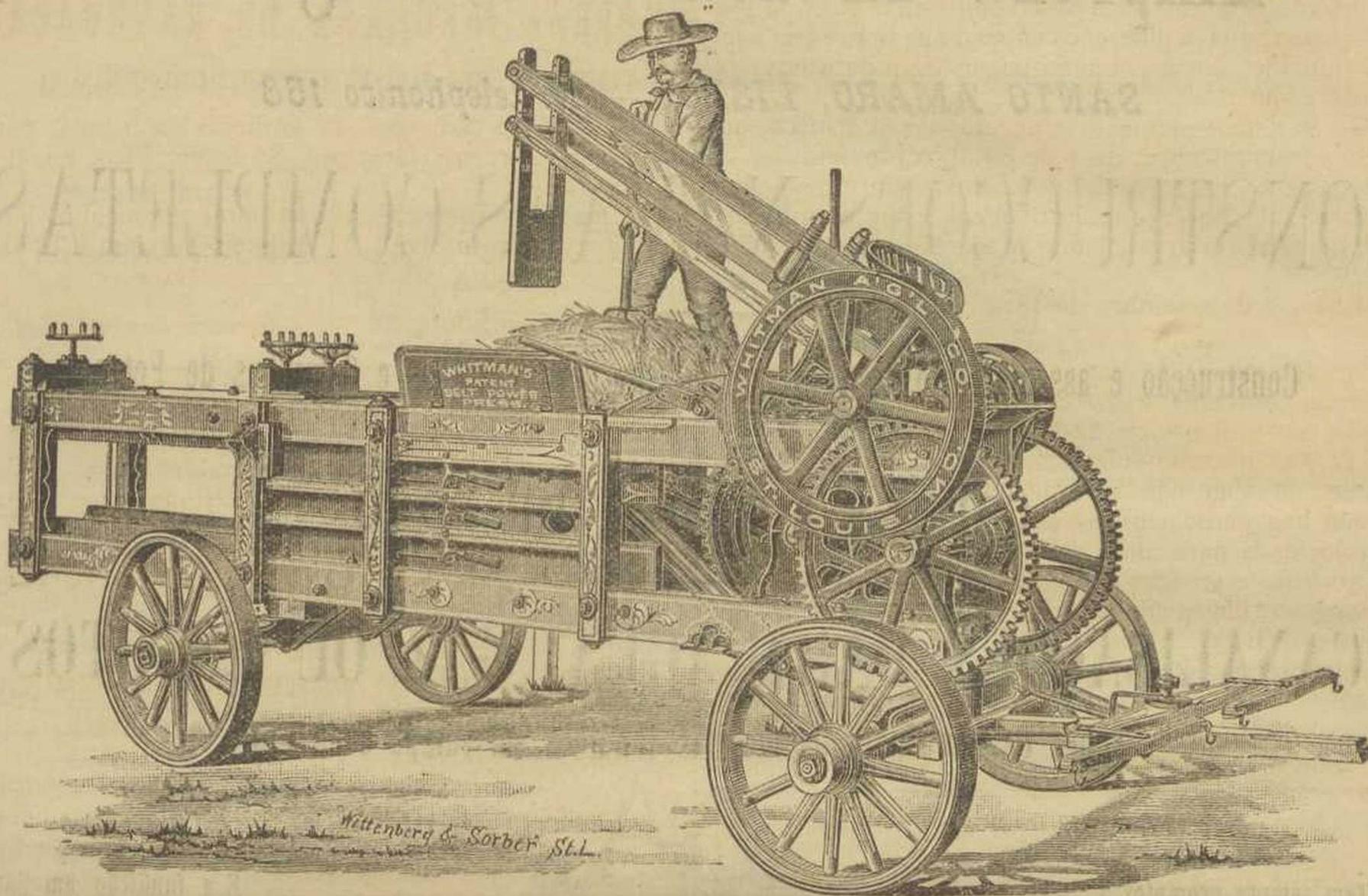
Servida pelos vapores

Kolga.....	capitão	Appelgren
Corfitz Beckfriis.....	"	Khyssell
Trelleborg.....	"	Pettersson
Gustaf Tilberg.....	"	Axelsen
Pollux.....	"	Westerberg
Castor.....	"	Mastson

AGENTES

Henry Burnay & C.^o — Lisboa
Prytz & C.^o — Bordeus

Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza



PRENSAS COMPRESSORAS DE PALHA E FENO

WHITMAN

PREMIADAS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

Estas machinas são d'um transporte facil, e por meio de dois cavallos com o auxilio de trez homens, podem comprimir 200 fardos de 55 kilos cada um, em 10 horas de trabalho.

A força da pressão é de 300 kilogrammas por metro cubico e pode regular-se com toda a facilidade, o tamanho e peso dos fardos.

Estas machinas que são muito simples, solidas e de facil manejo, e que apresentam grande vantagem para o transporte da palha e feno, são de immensa utilidade para os exercitos e estão adoptadas na Russia e Italia.

Sendo movidas a vapor, com a força de 4 cavallos obtem-se de 500 a 600 fardos por dia.

Os fardos ficam impermeaveis e incombustiveis.

UNICOS REPRESENTANTES EM PORTUGAL

A Companhia Real Promotora da Agricultura Portugueza

Ala poente do Mercado 24 de Julho-Aterro da Boa Vista—Lisboa

Empreza Industrial Portugueza

SANTO AMARO, LISBOA — N.º telephonico 168

CONSTRUÇÕES NAVAES COMPLETAS

Construcção e assentamento de pontes Metallicas para Estradas e Caminhos de Ferro

E DE

COFRES Á PROVA DE FOGO

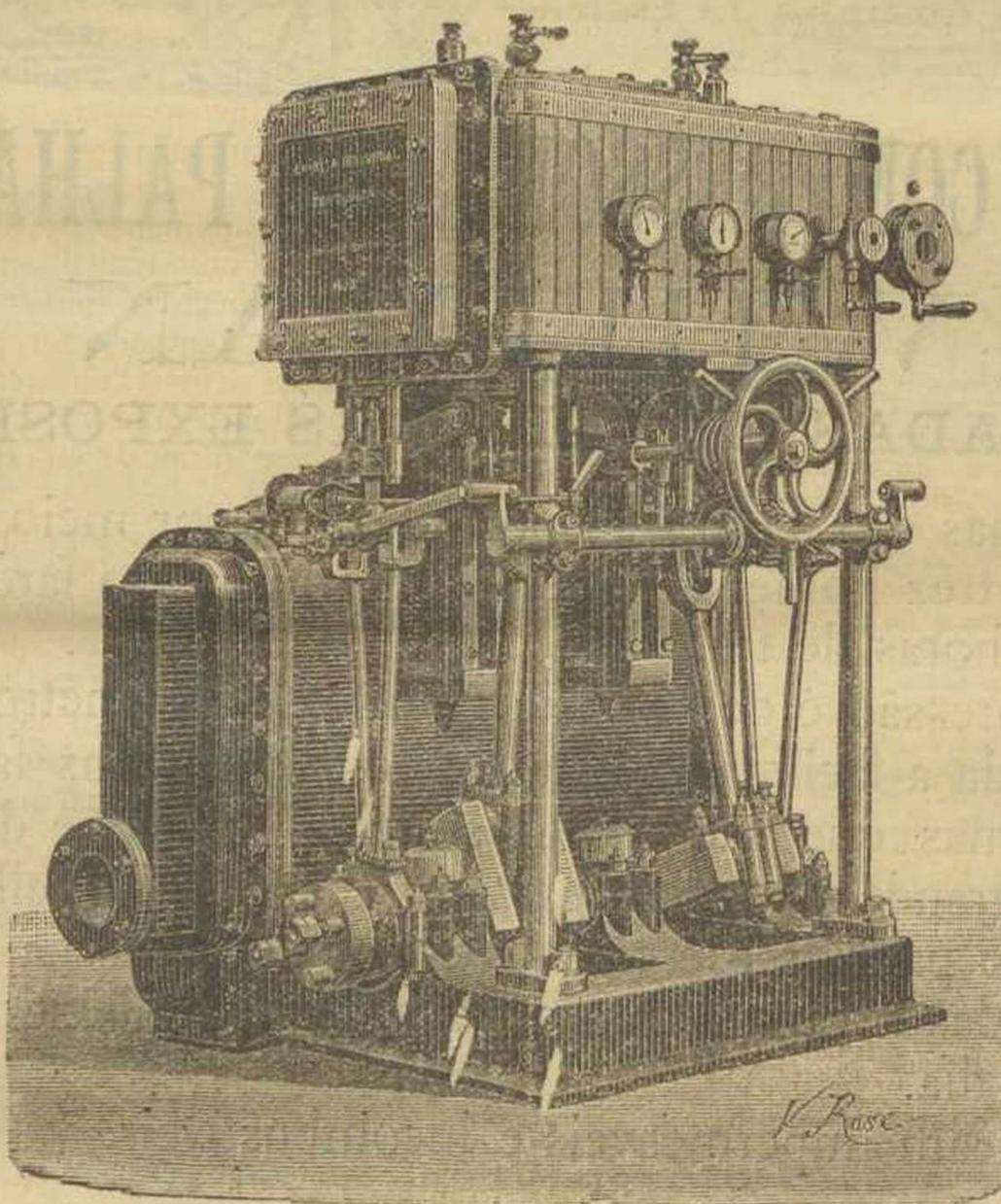
CANALISACÕES PARA AGUA, GAZ OU ESGOTOS

Tubos de ferro para as mesmas fundidos em rampa e ao alto

Tem sempre promptos a entregar tubos de bocca e cordão e peças de ligação para os mesmos, entregando-os envernizados ou não, à vontade do comprador.

Encarrega-se tambem do assentamento de tubagens; tendo já sido confiado ás suas officinas a execução de canalisações importantes, entre outras o esgoto da Penitenciaria de Lisboa na extensão de cerca de 4:000 metros de 0,30 de diâmetro.

Machina a vapor da força de 30 CAVALLOS, construida em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e Visconde da Praia Grande de Macau.



É a fundição em Santo Amaro a unica que em Portugal tem a installação necessaria para fundir tubos ao alto; os tubos de 3 metros dão a vantagem de enorme economia de juntas ao serem smpregados em canalisações.

Todos os tubos são garantidos por uma pressão de 10 atmospheras. Os preços correntes fornecem-se a quem os solicitar, assim como os esclarecimentos de preços.

Machina a vapor da força de 30 CAVALLOS, construída em 1883, nas officinas da Empreza Industrial Portugueza para o híate dos pilotos da barra de Lisboa e «Visconde da Praia Grande de Macau».

EMPREZA INDUSTRIAL PORTUGUEZA

Santo Amaro, LISBOA