

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 14 dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

SUMMARIO

VIAS FERREAS DO ESTADO, por O. S.....	305
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	306
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM, por O. S.....	306
PARTE OFFICIAL — Portarias de 4 e 6 de outubro e decreto de 6 de outubro do Ministerio de Obras Publicas e portaria de 6 de outubro do Ministerio da Fazenda.....	307
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	308
NOTAS DE VIAGEM — I — Congressistas em Thomar — Porque se optou por Thomar e não pela Batalha — O castello, a capela dos templarios, a sala do capitulo, a cidade e as suas industrias.....	308
COMMERCIO DO TRANSVAAL.....	309
A INDUSTRIA DO COBRE.....	309
AUTOMOVEIS.....	310
CONSTRUÇÃO ACCELERADA.....	310
TRACÇÃO ELECTRICA.....	310
EXPOSIÇÃO DE 1900.....	311
PARTE FINANCIERA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	311 a 313
LINHAS PORTUGUEZAS. — Beira Baixa — Linha de Cascaes — S. Pedro da Cova — Ramal de Coimbra — Pungue — Ramal de Cascaes — Gondomar — Douro — V. de Lima — Sul e Sueste — Lourenço Marques — Norte e Leste.....	313
LINHAS EXTRANGEIRAS. — Hespanha — França — Suissa — Italia — Russia — Turquia — Servia, Romania e Turquia — Algeria — Estado livre do Congo — Republica Argentina.....	314
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório. (Conclusão).....	314
NOTAS VARIAS.....	315
AVISOS DE SERVIÇO.....	316
ARREMATAÇÕES.....	316
CASAS RECOMMENDADAS.....	316
AGENDA DO VIAJANTE.....	318
ANNUNCIOS.....	318
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1898.....	320
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	319 e 320

VIAS FERREAS DO ESTADO

AS muitas providencias tomadas pelo sr. ministro das obras publicas, cuja actividade começa a fazer engulhos aos sornas pouco habituados a estas maravilhas de trabalho intelligent, uma ha que merece estudo demorado, d'onde naturalmente resulta a convicção de que existe alli alguma coisa com utilidade real e indiscutivel. Referimo-nos ao decreto sobre a administração das linhas ferreas do Estado.

Não trata o decreto de 6 de outubro apenas d'este ponto, mas a elle nos referimos mais especialmente por agora, dizendo já, todavia, que applaudimos a idéa da nomeação das commissões technicas para o estudo do plano da rête geral ferro viaria.

Mal foi até que esse trabalho se não tivesse feito já, com a unidade precisa, perdendo-se o excellente ensejo que houve quando sobraçou a pasta das obras publicas o sr. Emygdio Navarro, um dos homens cuja iniciativa ousada, largueza de vistos, nitida comprehensão do papel do seu ministerio no fomento da riqueza publica, lhe constituiam predicados de sobra para que tenham de se lhe absolver quantas faltas lhe imputa a malediciencia ou talvez a inveja indigena...

*
A administração das «duas valiosas propriedades» que o Estado ainda possue e se chamam as linhas ferreas do Minho e Douro, e do Sul e Sueste, tem, de ha muito, servido de alvo á critica, que lhe dirige multiplicaveis golpes, ou de base a projectos de operações pseudo-financeiras.

Bem administradas, mal administradas, victimas da politica local nos horarios, nas tarifas, nos passes, etc., padecendo dos males da administração geral, que lhes regateia as quantias necessarias para a conservação e reparação do seu material fixo e rolante, o certo é que essas linhas se mantem, dando saldos positivos, contribuindo para o desenvolvimento commercial e valorização das riquezas publicas, e servindo efficazmente para o fomento agricola e industrial do paiz.

Algumas providencias, recentemente tomadas pelo sr. ministro das obras publicas não podiam ser uma realidade, se estas preciosas linhas se não achassem na posse do Estado.

Bem avisado teem, portanto, andado os que se oppuseram á alienação d'estes caminhos de ferro, empenhando-os, vendendo-os, arrendando-os.

Não deixavam, comtudo, de produzir alguns argumentos apresentados contra o modo por que se geriam estas linhas, dando sempre, o confronto da sua situação com a das linhas d'outras empresas, um resultado desfavoravel para as primeiras.

Vinha d'ahi o pensar se que, a despeito das vantagens reaes de estar na posse plena do Estado aquelles valiosos instrumentos do fomento nacional, seria preferivel passal-os ao regimen particular, para que o Estado auferisse maior lucro do que actualmente realisa.

A lição alheia, da Belgica, por exemplo, dá mesma França, instruia-nos em sentido contrario; mas o exame frio, pelo lado financeiro, e as considerações que derivam da estatistica, faziam reconhecer pela eloquencia dos coefficients de exploração que o Estado administraava caro, apesar de pagar barato aos seus funcionários.

Resumia-se a questão, por consequencia, em procurar administrar bem não alienando as linhas.

O ministro das obras publicas, sem resolver, porque não está ainda nas suas atribuições completamente o assumpto, opta pela descentralisação da administração, ou pela autonomia administrativa, confiando a um conselho mixto de funcionários e particulares a gerencia das linhas.

Por esta forma cahem no regimen das administrações particulares, sem sahirem por completo da posse do Estado.

Nas bases que estabelece para o plano de reorganização dos serviços ferro-viarios que o Estado explora, preceitua-se, como era natural, que o conselho de

administração, assim constituido, funcione como os das companhias, ficando portanto com as facultades de pagar as despesas previstas no orçamento pelas suas receitas, organizar devidamente as officinas, adquirir materiaes, construir prolongamentos, tendo attribuições sobre o pessoal e competencia sobre tudo quanto interessa a uma boa administração.

São as normas geraes que delineia no decreto em que commette a uma commissão que nomeia a elaboração do plano de reorganisação pormenorizado.

Não está feita por emquanto a nova obra, mas apenas esboçada a sua traça, e, dizemol-o com agrado, vemos que foi gizada com mão de mestre.

Dará os resultados que se appetecem? Haverá no conselho administrativo, que não é de accionistas, e portanto, de interessados directamente, a isempção para cuidarem mais nos interesses geraes do que no seu interesse particular? Poderá subtrahir-se á influencia infasta da politica, preso como fica ainda ao Estado? A organisação acautelará devidamente todos os ataques, ás boas regras obviando as causas do erro que podem infiltrar-se e inquinal-a?

Seria prematuro aventar já conjecturas, mas sempre diremos, que nos não parece ser necessaria a lampada do philosopho para se encontrarem no nosso meio alguns homens de boa vontade que possam mostrar que é practica a iniciativa do ministro e que a sua applicação correspondeu ao alto pensamento que a suggeriu.

O. S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 10 de outubro de 1898.

Acaba de se verificar em Leeds, em presença d'uma commissão composta de membros da junta municipal e d'outros interessados na tracção electrica para tremvias, uma serie de experiencias com o novo sistema de conductor fechado. Tiveram logar as referidas experiencias sob a direcção do inventor do sistema, o sr. Anderson, de Hunslet, que obteve a permissão da Corporação para construir com este fim meia milha de via n'um dos districtos mais accidentados da cidade com rampas capazes de provar efficazmente os meritos do sistema. A sua vantagem, principal segundo o inventor, é a de annular muitas das objecções razoaveis que se offerecem contra sistema electrico de fios aereos.

A carruagem empregada nas provas de referencia pode servir para funcionar, tanto na via do sistema de conductor como na de fios aereos, sendo o parecer do promotor que, nos arrabaldes ou sitios de pouco movimento deve funcionar o segundo d'estes sistemas e nas cidades ou onde ha muito trafego, o primeiro. O conductor para as experiencias alludidas collocou-se a umas dezoito pollegadas debaixo do centro da via, fornecendo-se a corrente electrica a caixas fixadas a certa distancia umas das outras pelas quaes se establece a communicação com os motores debaixo da mesma carruagem por meio de contactos de bronze phosphoroso, dois dos quaes sahem de cada caixa. A força adquirida n'uma, leva a carruagem até a proxima caixa, e assim se continua a propulsão. Posto seja grande a fricção nos contactos, garante-se a sua duração por oito ou dez annos.

Attingiu-se com facilidade a velocidade de doze milhas por hora, subindo-se as rampas muito satisfactoriamente. As provas parecem ter demonstrado tudo o que pretende o promotor para o seu sistema, mas foi o

parecer geral que o novo sistema de tracção se acha ainda em estado experimental, e ficando por emquanto por provar-se se supportaria ou não o desgaste do uso constante e os caprichos do nosso clima, o mecanismo algum tanto complicado das caixas subterraneas.

Um pouco de estatística.

O anno passado segundo se infere do relatorio que acaba de publicar o Board of Trade, foi comparativamente perigoso para os viajantes pelos caminhos de ferro. N'um total de 1.030.420.201 viajantes foram mortos 13 passageiros; isto é, um em 57.245.567. Isto não é mau em si, mas não representa os melhores resultados obtidos na protecção contra accidentes do publico viajante. Entre os ultimos 23 annos destacam-se sobremaneira quatro, pela pequena perda de vidas causada pelos caminhos de ferro por accidentes ocorridos aos comboios. Foram estes, o anno de 1885 em que foram mortos sómente seis passageiros e os de 1891, 1895 e 1896 em cada um dos quaes foram cinco os mortos. Os annos funestos foram 1879 em que ocorreu o desastre da Tay Bridge, e o de 1889, anno da collisão de Armagh.

Convém notar que a maior parte das mortes e ferimentos que se dão nos caminhos de ferro se devem, não a accidentes nos comboios, mas a varias causas pelas quaes as mesmas pessoas mortas ou feridas são principalmente as responsaveis. Em 1897 o total de mortos na exploração dos caminhos de ferro foi de 1.106, dos quaes se contam 255 transgressores, 132 suicídios e 80 pessoas que cruzavam as passagens de nível. Portanto foram mortas 467 pessoas que, ou não deviam achar-se nos caminhos de ferro ou foram victimas dos seus descuidos.

Parece que a substituição, nos caminhos de ferro subterraneos de Londres, da tracção a vapor pela electrica é sómente questão de tempo. Durante o verão passado tornaram-se os tunneis normalmente desagradáveis pelo calor excessivo e pela falta de carvão de Galles. Na reunião annual dos accionistas da Metropolitan District Kailway falou-se com entusiasmo das vantagens que teria para este caminho a tracção electrica, e deram-se instruções para a apresentação d'uma informação sobre o assumpto, mas entretanto calcula-se que a alteração exigiria a despesa pelo menos d'um milhão e meio de libras esterlinas.

W. N. Cornett.

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Esmorece a olhos vistos a nossa pequena navegação sem que haja providencias pelas quaes se procure evitar o mal, fomentando, restaurando-a ou protegendo-a.

A navegação de cabotagem, a mais propicia escola da marinha mercante, a excellente reserva da marinha de guerra, decahe de dia a dia. Raream nos nossos portos assoriados as entradas de pequenos cahiques e hiatos com bandeira portugueza, sem que os governos possam applicar as precisas quantias para as dragagens e aberturas de barras ou cabedellos, e sem que se tenha levar a vida e actividade aos nossos desertos estaleiros, onde já se não sente o bater d'uma cavilha.

A navegação a vapor matou a industria de navegação á vela, diz-se. Não é assim. Subsistem as duas, pois cada uma tem vida propria e meios de prosperi-

dade. Passou a epocha da crise, restabeleceu se o equilibrio.

A navegação costeira tem em Portugal obrigaçao de viver desafogada; n'esta estreita facha oceanica, lista ou praia da peninsula hispanica, onde desagua tanto curso de agua que dão acesso a pequenas embarcações maritimas, mal se explica a decadencia a que chegámos.

Conhecem se as causas do mal, justo é que se remediem.

Leve-se o serviço relativo á navegação costeira para o ministerio em que logicamente deve estar.

Tire-se do ministerio da marinha e ultramar, um ministerio militar onde tão mal estão já os serviços da pesca e onde não pôde manter-se o serviço da navegação costeira, como não podia estar lá o da viação acelerada terrestre.

A sua situação natural é no ministerio das obras publicas e repartição do commercio.

Supprimam-se de vez ás peias e embaraços alfandegarios, que incidem tão duramente na nossa navegação costeira com os seus multiplicados formalismos de despachos e despachantes, verificadores, guardas, impostos e alcavalas.

Porque ha-de matar-se a industria da navegação costeira só eni beneficio de outras empresas? As vias ferreas servem povoações que a primeira não pôde servir. Devem medrar e desenvolver-se ao lado uma da outra a industria dos transportes em caminhos de ferro e a dos transportes da pequena navegação.

Com isso lucram as relações commerciaes, aumenta-se a facilidade da permuta, realça-se o valor dos generos affastados dos centros de consumo, embaratecem-se os transportes facilita-se a lavoura aperfeiçoada e o emprego de adubos agricolos.

Somos insuspeitos, quando n'este logar advogamos a causa da cabotagem e pensamos que, ao fazel-o, não prejudicamos a industria dos caminhos de ferro. A concorrência, diminuindo as tarifas, traz por via de regra um augmento de trafego amplamente compensador.

Achamos iniquo que se possam mandar para o Porto, Figueira ou Vianna, vágons de mercadorias com uma simples nota de expedição, que se troca por uma guia nas linhas ferreas, e sejam necessarios multiplicados despachos d'uma technica complicada e só attingida por profissionaes, para a remessa de qualquer pequeno volume por via maritima.

O sr. ministro das obras publicas e da marinha deviam olhar com attenção para este importante serviço, pois assim proveriam de remedio a este mal, evitariam por certo a ruina imminente da nossa pequena navegação, fazendo grandes beneficios ao nosso commercio, dando trabalho a inumeros braços e continuando as nossas bellas tradições de povo marinheiro.

O. S.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

2.ª Repartição

Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 26 de setembro findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 9 d'aquelle mez, de um taboleiro metallico apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para substituir o do pontão do Lagar, situado ao kilometro 244,438 da linha ferrea do norte, devendo, porém, a mesma companhia, para melhorga rantir

a segurança da passagem dos empregados e operarios que tenham de transitar na linha ferrea, estabelecer a um dos lados do referido pontão, um passadiço com o competente corrimão.

Paço, em 4 de outubro de 1898.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

Não tendo os concessionarios do caminho de ferro do Porto a Montalto e a S. Pedro da Cova dado cumprimento á intimação, que ultimamente lhes foi feita, para depositarem, á ordem do governo, 30:000\$000 réis, até o dia 30 de setembro proximo findo, sob pena de, não o fazendo, ser considerada nulla e de nenhum effeito a referida concessão; e não constituindo motivos de força maior, ou attendiveis, os factos por elles allegados em requerimento de 27 do mez proximo passado: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que seja considerada nulla e caduca, para todos os effeitos, a concessão do referido caminho de ferro, outorgada por despacho de 30 de novembro de 1888.

Paço, em 6 de outubro de 1898.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

Sua Magestade El-Rei ha por bem, nos termos do art. 10.º do decreto d'esta data, nomear, para a commissão incumbida de propor um plano de reforma dos serviços economicos, administrativos e technicos, dos caminhos de ferro explorados pelo governo, o conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado honrario e digno par do reino, conde de S. Januario, o presidente da camara do commercio e industria, os presidentes das associações commerciaes de Lisboa e Porto, o lente da escola polytechnica de Lisboa, Antonio Francisco da Costa Lima, o engenheiro inspetor, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, os engenheiros chefes de 2.ª classe, João Gualberto Povoas e Francisco Perfeito de Magalhães e o tenente coronel do estado maior de engenharia, José Fernando de Sousa.

O mesmo augusto, attendendo aos distintos e assinalados serviços prestados ao paiz pelo conde de S. Januario, ha por bem nomeal o presidente da referida commissão, e, confiando no patriotismo e distincto merito de todos os membros que a compõem, espera o cabal desempenho da importante missão, que por esta portaria lhes é commettida.

Paço, aos 6 de outubro de 1898.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

Ha por bem Sua Magestade El-Rei nomear, para formarem as commissões technicas, a que se refere o art. 1.º do decreto d'esta data, os engenheiros abaixo designados:

Para a commissão do norte:

Vogaes — os engenheiros chefes de 1.ª classe, conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira e Augusto Luciano Simões de Carvalho, o engenheiro chefe de 2.ª classe, João Gualberto Povoas, e o engenheiro subalterno de 1.ª classe, Affonso de Moraes Sarmiento.

Para a commissão do sul:

Presidente — o conselheiro João Pedro Tavares Trigueiros, inspecteur de 2.ª classe;

Vogies — os engenheiros chefes de 1.ª classe, Pedro Ignacio Lopes e Cândido Celestino Xavier Cordeiro, o engenheiro subalterno de 1.ª classe, Antonio Teixeira Judice, e o tenente coronel do estado maior de engenharia, José Fernando de Sousa.

O mesmo augusto senhor confia nos meritos e no comprovado zélo dos funcionários technicos, que compõem as referidas commissões, e espera o cabal desempenho da delicada e importante missão, que por este diploma lhes é commettida.

Paço, aos 6 de outubro de 1898.—*Elvino José de Sousa e Brito.*

Senhor.—Possue o estado duas valiosas propriedades, que são, ao mesmo tempo, instrumentos preciosos de tomento, constituidas á custa de consideraveis sacrificios do tesouro. Importa outorgar-lhes um regimen que, provocando o progressivo augmento dos seus rendimentos, lhes faculte o cabal cumprimento do seu fim economico. Refiro-me aos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro, cujas receitas liquidadas attingiram em 1897 cerca de 921:000\$000 réis, além de 126:000\$000 réis de impostos de transito e sêllo.

Explorados sob a administração directa do governo, forçoso é confessar que estão ainda longe de ter attingido o necessario desenvolvimento, sem que deva ou possa attribuir-se o estado em que se encontram ao facto de serem sujeitos a esse sistema de administração. Exemplos do nosso paiz e de paizes estranhos demonstram que, em qualquer dos systemas, ou seja gerencia directa do estado, ou seja exploração por companhias concessionarias ou arrendatarias, o insucesso da empresa, quando o ha, não é consequencia fatal do sistema adoptado, antes deriva, quasi sempre, de erros e defeitos da propria administração, menos bem ajustada ás circumstancias e necessidades do meio, ou carecida de cuidados e escrupulos na sua accão dirigente.

E' certo que muitos preferem, e convictamente o proclamam, como mais economica e proveitosa, a gerencia por companhias,

cujo interesse proprio e liberdade de accão constituem, a seu vêr, incentivo e garantia da maxima productividade e expansão das rôdes exploradas. Outros, porém, lembram o carácter de monopólio, que reveste a viação accelerada, e, por isso, afirmam a conveniencia de ser exercido pelo estado, que apenas mira ao interesse geral e applica, ou pôde facilmente applicar, os excessos da receita á construcção de linhas pouco productivas, que as companhias se recusariam a construir, ou a outros fins de utilidade publica. Veem ainda, estes ultimos, nas companhias, poderosas oligarchias financeiras, que os governos nem sempre podem fazer conter na legalidade, ou obrigar a subordinarem as suas pretenções ao interesse geral.

E certo, porém, que a pratica das diferentes nações adduz argumentos igualmente valiosos aos campeões dos dois systemas, devendo, pois, a escolha em cada paiz ser determinada pelas circumstancias que lhe sejam peculiares.

Entre nós prevaleceu, a principio, o sistema das companhias. Em 1869, porém, as linhas do sul e sueste mudaram de regimen. A companhia, que as explorava, não pudera solver os compromissos de occasião, inherentes a um contracto evidentemente lesivo, pois garantia a toda a rede, por cincuenta annos, o producto bruto kilometrico de 3:600\$000 réis, mais do dobro do actual, devido, sem duvida, a singulares illusões ácerca do trafego d'aquellas linhas.

Tomou o estado conta da exploração, n'aquelle anno, e foi applicando, gradualmente, o producto liquido das linhas á construcção dos seus prolongamentos, elevando assim, em poucos annos, a extensão kilometrica explorada de 194 a 312.

A este proposito visaram as leis de 4 de outubro de 1871, 14 de maio de 1872 e 8 de abril de 1877. Obedecendo ao mesmo sistema, iniciou-se tambem a construcção das linhas do Minho e Douro, em virtude das leis de 2 de julho de 1867 e 7 de abril de 1877. E certo que a lei de 26 de janeiro de 1876, que auctorisou o governo a adjudicar, em concurso publico, a construcção e exploração da linha do Algarve, mediante subvenção kilometrica, mas que não surtiu effeito, constitue excepção á norma, adoptada até 1877, de conservar na posse do estado a rôde ferro viaria do sul do paiz.

(Continua).

Ministerio dos Negocios da Fazenda

Administração geral das alfandegas e contribuições indirectas

1.ª Repartição

Havendo o decreto de 31 de dezembro de 1897 estabelecido novas regras tendentes a facilitar o despacho de bagagens nos portos e fronteiras nacionaes, com o fim de remover obstaculos e exigencias incommodes, que, sem serem attributo de uma boa fiscalisação, vexam os viajantes e deslustram o paiz;

Acontecendo, porém, que estas disposições indicadas por uma razão de alcance superior, têem sido erradamente applicadas ao despacho de objectos pertencentes a individuos que, por circumstancias especiaes transitam, com frequencia, pela nossa ria fluvial e terrestre, havendo, portanto, n'essa applicação abuso e inconveniencia:

Hei por bem declarar que os preceitos do decreto citado só abrangem, como é obvio pela sua letra e espirito, as bagagens dos viajantes que, por mar ou pelos caminhos de ferro, chegam ao nosso paiz, para n'elle estabelecerem residencia mais ou menos temporaria, e nunca os objectos pertencentes a individuos que transitam com frequencia pelos caminhos fronteiriços e rios limitrophes ou confinantes.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 6 de outubro de 1898. — REI. — Manuel Affonso de Espregueira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa especial n.º 14, do Sul e Sueste. — Publicamos em annexo a este numero a tarifa especial n.º 14 de pequena velocidade para adubos, correctivos, machinas agricolas e industriaes e carvão mineral, aprovado por despacho ministerial de 16 de setembro ultimo.

Todos os transportes que não estiverem conformes ás condições da tarifa ficam sujeitas ás condições geraes.

NOTAS DE VIAGEM

I

Congressistas em Thomar. — Porque se optou por Thomar e não pela Batalha. — O castello, a capella dos templarios, a sala do capitulo, o claustro, a cidade e as suas industrias.

As minhas *notas* d'esta vez teem que referir-se, em primeiro lugar, ás excursões que se effectuaram por occasião e motivo do congresso da imprensa, porque foi em companhia d'esses amaveis e sympathicos companheiros das lides jornalisticas que eu sahi de Lisboa e com elles que visitei os pontos que primeiramente vou descrever.

Não me occuparei das linhas e viagens de que já teño falado e, por isso, no percurso de Lisboa ao Porto apenas me referirei á cidade de Thomar, aonde se realizou uma das mais interessantes excursões dos congressistas.

Aqui vem a propósito explicar o que a muitos mereceu censura e a alguns congressistas sentimento: — porque não foram elles á Batalha.

Não ha duvida de que este delicioso poema de pedra merecia uma visita; precisavamos mesmo, sendo aquella uma das bellezas do nosso paiz, fazel-a visitar pelos estrangeiros, mas o que não era possivel era leval-os a ambos os pontos — Thomar e Batalha — ou só a este de preferencia áquelle.

A escolha de Thomar impunha-se, porque não só alli se alliam ás recordações e monumentos historicos as condições de um grande centro industrial, como porque a excursão obrigava a um almoço a 400 pessoas e como dal-o na Batalha?

Os bons esforços do activo e intelligente proprietario do hotel Central de Leiria não podem ir além de ter fundado alli um hotel de 1.ª ordem na provincia, com um serviço mais que razoavel, mas não pôde fazer milagres quem se vê rodeado da falta de tudo quanto é necessário para fornecer uma refeição regular a tão grande numero de pessoas de paizes estrangeiros.

Em quanto não houver na Batalha um hotel vasto e bom, capaz de fornecer serviço regular a numerosos convivas, em quanto não se fizer a estrada da Marinha Grande até lá, e por ella circularem carros automaticos ou um caminho de ferro de motor mechanico, a visita áquelle bello monumento será sempre difícil e desistirão de a emprehender — como hoje sucede — todos os que desejam viajar com commodidade e rodeados do conforto de que, pelos seus habitos, haveres ou classe social, não querem prescindir.

Preferiu-se, pois, Thomar, onde as associações Commercial, dos Logistas de Lisboa e Industrial Portugueza, d'accordo com os influentes locaes, prepararam a mais sympathica recepção, que nos deixou encantados a todos.

Não lhes descreverei a festa, que isso pertence aos jornaes noticiosos; refiro-me só a ella para lhes dizer que me deixou impressionado e me fez reconhecer, mais uma vez, as bellezas e importancia da cidade dos Templarios.

O castello, erigido sobre a montanha, dominando a cidade e avistando centenares de kilometros em redor d'ella, é, a par de uma recordação das nossas mais antigas glorias, uma imponente construcção de ha sete seculos.

Junto a elle, o historico convento da ordem de Christo, rico no exterior de rendilhadas pedras em que o genio do artista, inspirado pelas gloriosas recordações das nossas victorias, recortou estrofes de granito em deliciosas linhas, constitue um conjunto admiravel, unico no paiz e dos mais bellos do mundo.

A capella dos Templarios é quanto pôde ser de pitoresco, artístico e digno de memorar aquella ordem de cavalaria, a mais rica como a mais valorosa, a mais numerosa como a mais nobre do paiz.

A parede da sala do capitulo, com a sua janella recordando toda a epopeia das nossas descobertas no oriente, obra verdadeiramente genial e unica, anda reproduzida nas principaes revistas do mundo como um dos mais notaveis monumentos da arte manuelina, tão nossa e tão grandiosamente bella.

Finalmente, porque só em rapidas linhas me é dado referir-me ás recordações historicas dos pontos que visito—visto o caracter especial d'estas *notas*—o claus-tro de D. João III, onde se effectuou o banquete aos congressistas, é o mais imponente que temos no paiz, pela elevação das suas arcarias e galeria superior, pela monumental fonte que lhe adorna o centro, pela vas-tidão dos seus corredores lateraes.

Se do castello e convento descemos á cidade, encon-tramos ruas espaçosas, bem calçadas e asseadas, praças formosissimas, edificios elegantes e de bella con-strução, estabelecimentos bem fornecidos, hoteis con-fortaveis, jardim moderno frequentado por elegantes damas da cidade, as deliciosas margens do Nabão e este rio a convidar-nos a agradaveis passeios, todo um conjunto de attractivos, que tornam Thomar digno de uma visita por um ou mais dias, porque tambem nos seus arredores ha muito que vêr e deliciosas excursões a fazer por quem dispuser de tempo.

Não é demais notar que a alimentação alli é ex-celente, bellas aguas, preciosas fructas, etc.

Na cidade e seus arredores acham-se fundadas enor-mes industrias, em grandes fabricas, como as de fiação e papel, das mais notaveis do paiz. Estas, porém, serão aqui descriptas em artigos d'outra secção.

Deixando Thomar com sentimento de que tão rapida fosse a nossa visita, recomeçarei as minhas descripções nas povoações além do Porto, que vou agora visitando e que merecem especial referencia.

COMMERCIO DO TRANSVAAL

Temos presentes algumas informações estatisticas ácerca do commercio do Transvaal, no 1.º semestre d'este anno, que vamos aproveitar, porque ellas nos dão tambem noticias que interessam á nossa possessão de Lourenço Marques.

No 1.º semestre d'este anno importaram-se no Trans-vaal :

	Toneladas
De Lourenço Marques.....	75:369
Do Natal.....	67:331
Do Cabo.....	59:700
De Orange	12:315
Total.....	214:715

Ora, no primeiro semestre de 1897, a importação foi :

	Toneladas
De Lourenço Marques.....	94:005
Do Natal.....	99:134
Do Cabo.....	84:337
De Orange	24:568
Total.....	302:064

Houve, portanto, uma depressão de 30 % na quan-tidade de mercadorias importados; figurando nós com

uma redução de cerca de 20 %, o Natal com 33 %, o Cabo com 30 % e Orange com 50 %.

N'esta comparação somos decerto os mais favoreci-dos, mas não relativamente aos valores das mercado-rias importadas.

Estes valores foram, nos primeiros semestres de 1897 e 1898, os seguintes, em libras :

	1897	1898
Lourenço Marques....	1.847:182	1.168:258
Natal.....	1.953:161	1.494:008
Cabo	3.026:008	2.100:778
Orange	453:118	430:176
Total.....	7.279:469	5.193:219

Sendo a depressão dos valores importados de cerca de 29 %, Lourenço Marques teve uma depressão maior de que os demais paizes importadores, porque ascen-deu a 37 %, enquanto o Natal teve 24 %, o Cabo 31 % e Orange 6 %.

Vê-se, pois, que por Lourenço Marques se impor-tam principalmente as mercadorias mais pesadas e de menos valor, o que explica o rendimento relativamente pequeno da nossa alfandega.

Estes numeros devem servir-nos para estudar atten-tivamente as questões relativas a Lourenço Marques. Vê-se que, em muitos generos de mercadorias, o Cabo e o Natal podem ainda lutar vantajosamente com o nosso porto, o que deve ser consequencia dos menores fretes marítimos, da redução das tarifas e sobretudo das menores despesas de descargas das mercadorias.

A nossa linha ferrea transporta os materiaes pesados, assim se avoluma a estatistica do peso que representa uma verba pequena para a alfandega.

Só as obras do porto poderão modificar este estado de coisas.

A INDUSTRIA DO COBRE

Como o nosso paiz tem regiões de grande riqueza em minas cupriferas, julgamos de interesse extractar da *Gazette du crédit* algumas informações sobre o fu-turo da industria d'este metal.

O desenvolvimento da industria de cobre é um dos phenomenos mais notaveis dos ultimos tempos; e explica a alta persistente dos valores cupriferos em todos os mercados do mundo e o appetite que d'elles teem os capitalistas.

No anno de 1889 o consumo total de cobre no mundo foi de 275.000 toneladas, tendo o valor de 305 milhões de francos; em 1896 utilisaram-se 383.000 toneladas de metal bruto, no valor de 434 milhões de francos; em 1897 só á Europa pedia 295.779 toneladas, mais 10.945 do que no anno anterior.

A producção das minas regula-se pelo consumo, sendo ás vezes previdentemente inferior a este. Assim, em 1889, a producção foi de 267.000 toneladas, e em 1892 de 317.000.

Diminuiram, portanto, os stocks da Europa, sendo actualmente de 28.397 toneladas, segundo a circular Merton, o que pouco differe da quantidade accusada na circular James Lewisand Sons de Liverpool, que dá 28.409 toneladas.

A diminuição dos depositos e o aumento do consu-mo trouxe a alta.

As médias das cotações em Londres demonstram-o : 1889, libras sterlinas, 49 3/4; 1890, 54 1/4; 1891, 51 1/2; 1892, 45 5/8; 1893, 43 3/4; 1894, 40 3/8; 1895, 43; 1896, 46 3/4; 1897, 51; 1898, 48, 57 7/6, 52,5.

Os Estados Unidos são o principal productor do cobre; segue-se a peninsula hispanica e o Chili.

Durante os ultimos 8 mezes, os Estados Unidos enviaram para Liverpool 109.657 toneladas.

O Mexico aumentou os seus jazigos em exploração. O Japão entrou no mesmo caminho. As minas de Boleo no Mexico, dão annualmente 12.000 toneladas.

A industria electrica faz um largo consumo do cobre, havendo tendencias para que se accentue ainda mais. A agricultura emprega-o tambem sob a forma de sulfato.

Receia-se que a China explore mais extensa e activamente os seus ricos jazigos, mas o desenvolvimento industrial do proprio imperio celeste o obrigará a fazer tambem grande consumo d'este metal fulvo, e d'ahi, portanto, a legitima presumpção de que o futuro das minas de cobre está seguro durante largos annos.

Bom será que estas previsões se realisem, porque o nosso Alemtejo é quasi todo um jazigo de cobre e ha minas alli riquissimas.

AUTOMOVEIS

Foi aprovado oficialmente em França o contracto celebrado entre o perfeito da *Meuse* e os srs. Visseaux e Philippe para a organização e exploração d'um serviço regular de carruagens automoveis para transporte de passageiros e mercadorias entre as estações de Stenay e de Monttmédy, pela estrada ordinaria.

Foi este o primeiro serviço publico regular que se installou.

Tem portanto já a consagração oficial este novo genero de locomoção que ainda não entrou bem nos nossos costumes, mas que se vae vulgarisando extraordinariamente.

O percurso d'estes automoveis é de 19 kilometros, havendo três carreiras diarias obrigatorias.

Cada carruagem deve comportar 20 pessoas, sendo 14 dentro e as restantes no exterior.

A tarifa estabelecida foi de 10 centimos por kilometro.

CONSTRUÇÃO ACCELERADA

Entre as linhas recentemente adquiridas pelo Estado Belga, está a de Gand a Anvers com 50 kilometros, comprehendendo duas secções: a de Gand-Lokeren com 18, e a de Saint Nicolas-Anvers de 19, de via unica com a bitola de 1^m,15.

Em virtude da importancia do trafego e para se evitar o trasbordo nos pontos de junção da linha com o resto da rede, a administração dos caminhos de ferro do Estado resolveu adoptar a bitola normal de 1^m,50.

Já ha alguns annos a antiga companhia desejava executar isso mesmo, fazendo o pedido da necessaria autorização; mas não levou por deante a sua ideia. Por isso tinha adoptado um typo de travessas que permitisse a modificação projectada.

Esta circunstancia favoreceu o trabalho que ultimamente se executou.

Pensou-se primeiramente em assentar novos carris pelo lado exterior dos existentes; mas este modo de proceder era demorado e dispendioso.

Depois d'uma experientia na secção de dupla via de Lokeren a Saint-Nicolas, pela qual se reconheceu qual o tempo e qual o numero de homens necessarios para assentar rapidamente os carris d'uma das linhas

com bitola normal, resolveu-se que a modificação se fizesse de repente na noite de 27 para 28 de junho, depois de chegar a Gand o ultimo comboio, ás 9 horas. O exito foi completo.

Tinham-se previamente collocado os grampos exteriores dos carris.

Para o deslocamento dos carris havia uma esquadra de 8 homens por kilometro.

Nos cruzamentos todas as peças estavam preparadas com cuidado. Os carris e contra-carris tinham previamente sido fixados ao solo.

Logo que entrou na estação o comboio, deu-se o sinal. Começou o trabalho, bem dirigido e excellente mente executado por um pessoal experiente. O serviço estava concluido ás 6 horas e meia da manhã.

TRACÇÃO ELECTRICA

ITALIA

Vae ser dotada de tremvias electricos a cidade de Catania na Sicilia. Está feito o contracto com a casa Singer de Berlim que obteve a concessão do fornecimento da energia electrica para força motriz, para a iluminação publica e particular, sem prejuizo dos contractos já existentes.

A concessão foi feita por 60 annos. A sociedade Singer dá, por uma vez, ao municipio a somma de 500.000 liras, e, em cada anno, 20 % sobre as receitas que excedam a 6 % de juro do capital. Fornece tambem ao municipio 450 lampadas de incandescencia de 12 velas cada uma, as quaes se reputam no valor de 18.000 liras para o caso em que o municipio venha a dispensar algumas. As lampadas a mais que o municipio exigir serão pagas, com uma redução de 30 % sobre as tarifas dos consumidores particulares.

A rede comprehende dois grupos: linhas urbanas e do *Bosco Etneo*. As primeiras são 9, medindo ao todo 16 kilometros, as segundas medem pouco mais ou menos o mesmo.

Os motores das viaturas estarão em derivação, sendo a corrente transmittida por conductores aéreos e a toma da corrente por meio de rolador systema *Trolley Dickinson*. A corrente terá o potencial de 500 volts.

Os carris do typo *Phoenix* ou *Vignolle* estarão á distancia de 1,435. O material electrico deve ser fornecido pela casa americana *Walker*.

*

A rede de *Livorno* é quasi sempre de via dupla, parte da estação do caminho de ferro, atravessa a cidade em dois ramos que vão reunir-se no mar, e segue pela praia até *Antignano*, com 22 kilometros de extensão.

Recebe a corrente por conductor aéreo.

Tem 36 viaturas motrizes construidas em Milão, que comportam 44 pessoas e podem arrastar duas carruagens simples.

A estação central tem 3 geradores tubulares Babcock Witcox e 3 máquinas Tosi ligadas directamente aos 3 dynamos Schuckert.

As máquinas dão 1.000 cavallos vapor e podem dar 1.660.

SUISSA

Foi inaugurada em agosto ultimo a linha de *Gornergrat*.

É de cremalheira central com a bitola de 1 metro, sistema Abt. Mede 2.500 metros e tem inclinações que chegam a 20 %.

Passa em obras d'arte importantes, devendo-se mencionar a ponte de 3 tramos sobre a torrente de Findelenbach, e os cinco tunneis.

Tem 3 estações cujos edifícios se accommodam á architectura local.

A força motriz é a electrica que, a seu turno, provém da força hidráulica de varias quedas.

E' portanto esta uma linha de tracção hydro-electrica de corrente directa.

As locomotoras teem dois motores triphasicos de 500 volts cada um.

A corrente vai por dois fios aéreos com o diâmetro de 8mm e segue pelos carris.

E' alimentada por 3 estações transformadoras, as quais o são a seu turno por um conductor primário com a alta tensão de 5.000 volts.

A força motriz inicial vem da torrente Findelenbach com uma queda de 100 metros uteis.

E' recolhida por 3 turbinas de 250 cavalos cada uma.

A cada turbina se liga um alternador triphasico que dá a energia de 5.000 volts.

Os comboios teem a locomotora na parte inferior e duas grandes carruagens, sobre dois jogos de 4 rodas para se facilitar a passagem nas curvas, que comportam ambas 110 pessoas.

Teem a velocidade de 7 kilometros por hora.

Gasta-se hora e meia no trajecto de Zermatt a Gornergrat, subindo se 1.400 metros em altitude.

O material electrico foi fornecido pela casa Brown, Roveri & C.º de Baden.

HESPAÑA

Foi auctorizada a substituir a tracção animal pela electrica de fio aéreo a companhia anonyma de tremvias de Barcelona.

Inaugurou-se em Madrid a tracção electrica no troço de tremvia entre a *Puerta del Sol* e o final da rua de Serrano.

E' defeituoso o lançamento do cabo, dando lugar a frequentes descarilamentos do rolador e por consequencia á interrupção do serviço.

EXPOSIÇÃO DE 1900

Foi aberto o concurso entre constructores franceses para a instalação e exploração de caminhos-elevadores movidos pela electricidade, que devem funcionar no Palacio do Campo de Marte e na Esplanada dos Invalidos.

O fornecimento é feito em dois lotes, um de 13 ascensores nos palacios Suffren e Fabert, outro de 14 nos palacios La Bourdonnais e Constantine.

A administração abriu tambem concurso para o fornecimento de machinas elevatórias da agua necessaria na exposição e para a exploração do mesmo serviço.

As machinas a fornecer são dois grupos, cada um dos quais deverá elevar 750 litros por segundo do Sena ao reservatório do Campo de Marte, com a cota de 47,50.

O sr. ministro das obras publicas remeteu uma circular ás associações agricolas, industriaes e commerciaes, convidando-as a enviar ao ministerio no dia 26 de corrente dois dos seus membros para se accordar sobre a melhor maneira de realizar a representação portugueza no certamen internacional de Paris.

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Porto, 24 de setembro de 1898. — O primeiro secretario da assembléa geral, Jorge Pinto da Silva.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 octobre 1898.

Nous n'avons à enregistrer ni débâcle de cours, ni même de sensibles réactions de la cote, mais nous avons à constater, ce qui est sinon pire du moins tout aussi nuisible à la bonne tenue des affaires la réserve de la haute banque et de la spéculation.

Le marché de nos fonds se trouve conduit en ce moment par les événements intérieurs connus (inutile de les répéter) et ceux ci, c'est triste à le dire, ne sont rien moins qu'encourageants.

En outre notre place est défavorablement impressionnée par la nouvelle de l'élévation du taux de l'escompte de la Banque d'Allemagne de 4 % à 5 %; et comme conséquence de cette dernière mesure on redoute pour jeudi prochain l'élévation par la Banque d'Angleterre de son taux d'escompte qui du reste serait justifié par la diminution constante de la réserve.

Si les circonstances actuelles gênent la spéculation à terme et arrêtent l'essor qu'elle voudrait prendre, elles n'empêchent point par contre le comptant de s'employer assez activement—nous retrouvons le 3 % à 102,25 fr.; si on tient compte du coupon détaché, nous constatons qu'il n'y a pas un grand écart entre les cours de compensation de septembre et d'octobre.

Les demandes sur les obligations de la *Ville de Paris*, toujours bien suivies.

L'Italien reste à 92,25 fr.

L'Exterieur finit à 42.20 fr. ex-coupon. On ne sait naturellement rien de ce qui se passe à la conférence du quai d'Orsay où sont réunis les délégués espagnols et américains chargés de la conclusion de la paix! cependant d'après les dernières dépêches de Madrid les pourparlers n'iraient pas seuls en présence des exigences américaines.

Les Cuba 6 % se haitent à 228 fr. et les 5 % à 168 fr.

Fonds Portugais en avance; le change ne cesse pas d'être en amélioration. Le 3 % cote 23,50 fr. et le 4 1/2 % 185 fr.

L'obligation *Tabacs* progresse à 470 fr. coupon détaché. Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal depuis le commencement du huitième exercice (1.º Avril 1898 au 31 Mars 1899)

	Kilogr.	Réis
Ventes du mois de septembre 1898 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	185.475	731:387 \$717
Ventes des mois antérieurs	876.809	3.470:805 \$616
Total des ventes au 30 septembre 1898	1.062.284	4.202:193 \$333
Période correspondante du précédent exercice	1.035.994	4.105:172 \$238
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	26.290	97:021 \$095

L'amélioration persistante du change à Rio continue à favoriser les *Rentes Brésiliennes*: la 4 1/2 s'inscrit à 55,80 fr. et la 4 % à 55 fr.

A la suite des nouvelles rassurantes du conflit avec le Chili, les *Rentes Argentines* terminent en reprise; le 5 % 1886 à 450 fr. et le 4 % 1896 à 60 1/8 fr.

Fonds Russes bien tenus sans grande modification.

Rien à dire des *Etablissements de Crédit* dont le marché s'est montré très ferme.

Les cours des actions de nos grandes lignes de *chemins de fer* n'éprouvent guère de changement: nous cotons de *Lyon* 1.930 fr., *l'Est* 1.085 fr., *le Midi* 1.442 fr., *le Nord* 2.119 fr., *l'Orléans* ex-coupon 1.825 fr., et *l'Ouest* aussi coupon détaché 1.190 fr.

Dans le compartiment des chemins secondaires les *Sud de la France* s'améliorent à 355 fr., et les obligations suivent à 461 fr.

Les Algériens sont bien tenus; les recettes continuent à être satisfaisantes.

Les Chemins Etrangers ont eu des demandes qui les font progresser d'une manière plus ou moins sensible.

L'obligation *Portugais* 3 % clôture en hausse à 273 fr., la 3 % à revenu variable avance à 67 fr., conséquence de la baisse considérable du change. Les recettes du 23 setembro 1898 présentent une plus value depuis de 1.º Janvier de 1.260.483 francs.

Les Andalous valent 102 fr., *le Saragosse* 144 fr. et *le Nord de l'Espagne* 75 fr.

La physionomie des *Valeurs Industrielles* ne s'est pas sensiblement modifiée. La plupart des titres sont fermes, mais les échanges restent assez calmes.

Sur le marché des *Mines d'Or* les bonnes dispositions se sont affirmées d'avantage, et on peut constater depuis une quinzaine un nombre croissant d'achats, ce qui prouve que l'attention du public se reporte à nouveau de ce côté.

La *Chartered* passe à 84 fr.

La *Sheba* atteint 45 fr. à la suite de l'annonce de la Compagnie déclarant qu'un riche filon avait été recoupé dans le puits n.º 17, la découverte paraissant importante.

La *Robinson* se tient entre 225 et 228 fr.

Dans la catégorie des trusts miniers nous remarquons la *Rand Mines* récemment introduite sur notre place qui se traite aux environs de 845 fr. : peut-être serait-il bon de profiter de ces bas prix pour mettre en portefeuille quelques actions de cette compagnie que l'on considère comme une des meilleures du Transvaal.

Moçambique finit à 57 fr. L'assemblée générale doit avoir lieu dans le courant du mois.

L'*East Rand* ne s'éloigne guère de 160 fr.

En titres cuprifères nous inscrivons le *Rio* à 745 fr. Le Conseil d'administration vient de fixer l'acompte sur le dividende à 20 shillings par action ordinaire et à 2 shillings 6 pence par action privilégiée, contre remise du coupon n.º 3. On s'attendait à la distribution d'un dividende de 22 shillings 6 pence. Ces dividendes sont les mêmes que ceux payés à la même époque l'année dernière.

La *Tharsis* gagne quelques points à 187 fr., et le *Cape* également à 130 fr.

La *De Beers*, toujours agitée mais bonne à conserver, se traite entre 625 et 630 fr.

L. C.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de outubro de 1898.

A preocupação actual da finança e da política portuguesa é a questão de Lourenço Marques, questão nacional que interessa toda a família lusitana e que lhe dá sérias inquietações, a despeito das notícias tranquilizadoras dos órgãos semi-oficiais do governo.

O povo português lembra-se bem das notícias, tranquilizadoras e serenas também, da situação progressista antes do ultimato; lê as informações bem explícitas da imprensa estrangeira e... põe as barbas de molho.

Nem a circunstância de se achar nos conselhos da coroa, ocupando a pasta da marinha e ultramar um homem que, pelos seus antecedentes, dá a melhor garantia de talento, tacto administrativo, dedicação ao trabalho sem espalhafatos e reclamos, basta para que confie, em que mais uma vez se triunphe da cubica tão aparente das poderosas nações estrangeiras a respeito da preciosa joia da coroa portuguesa, a bella bahia de Lourenço Marques, o melhor surtidor da África oriental, e o verdadeiro porto comercial da florescente república do Transvaal.

O *moniteur des tirages financiers* diz: «Toda a imprensa europeia se ocupa do acordo anglo alemão a respeito de Lourenço Marques, discutindo-o. A propria *Neue Freie Presse* lhe consagra algumas linhas. Extracta do *Fortnightly Review* um artigo assinado por *Diplomaticus*, segundo o qual o convenio anglo alemão se estende a todas as possessões portuguesas de África que seriam arrendadas mediante a somma de... parte à Inglaterra, parte à Alemanha.

Estas duas potências tornar-se-iam de certa forma as sucessoras dos portugueses na África. O arrendamento de Lourenço Marques constituiria o primeiro ponto do convenio. As outras colônias seriam Moçambique, Angola, Ambriz, Benguela, Mossamedes e Guiné.»

Por outro lado, a propria imprensa portuguesa ajuda a opinião estrangeira. O *Futuro* de Lourenço Marques lembra o resultado de Cuba e declara abertamente que se deve outorgar a autonomia de Moçambique e de Lourenço Marques.

Podia ir mais longe reclamando a autonomia da Índia também. Esta veríamos nós com agrado real, porque d'allí nos veem mais males do que benefícios.

Como acidente da quinzena tivemos as discussões algo divertidas a respeito do caso das notas do Banco de Portugal.

A associação comercial entendia que, por ser grande a dificuldade dos descontos no Banco emissor, se devia fabricar mais papel pintado.

Mas o governo, que tem tido quasi o monopólio do consumo desse artigo, oppôz-se. Bem haja. Pode amanhã vêr-se obrigado a mandar fazel-o e será então por sua conta. E verdade que, segundo se diz, vae mandar comprar prata com ouro para cunhar aquella. Mas isto devem ser meros boatos.

O sr. Espregueira negou-se, continuaram as causas no mesmo pé. Falou-se em aumento da taxa de desconto e afinal vae-se dulcificando a situação. E' perigoso, de facto, bolir de mais no

regulador d'uma qualquer machina. Se não, sucede como nos relogios, estragam-se.

Haja vista a questão dos cereais que, ou por culpa dos medicos, ou dos remedios, peiorava a olhos vistos.

As leis económicas não se modificam facilmente. Os concertos repetidos dão geralmente prejuízos ao público e ao tesouro, ainda que haja quem ganhe e diga bem da festa.

O que é facto, é que, a despeito dos descontentes, a situação cambial melhora. o que importa um benefício para o tesouro, o eterno devedor, e para os importadores.

Perdem, é claro, os exportadores, mas estes são a minoria infelizmente. O governo tem obtido facilidades dos governos inglez, alemão e francez, que andam agora á compita para nos serem agradaveis.

Pagou o coupon de outubro e já deu dinheiro, 68.000 libras por conta do de janeiro. Com isto fez ainda o prodigo de não pesar no mercado pela compra de papel cambial.

Os linguareiros dizem que anda n'isto empréstimo sobre obrigações de Moçambique, mas é possível que tudo venha das economias no papel sellado, nas grandes gratificações dos empregados dos ministerios etc.

O caso é que Portugal, talvez como o doente de gravidade antes das grandes crises, está passando por uma remissão que muito lisonjeia os enfermeiros.

A balança comercial vae-se equilibrando.

As nossas importações no primeiro semestre foram de 24.711 contos, as exportações 15.441 e as reexportações 8.047.

Em 1897 tinha sido respectivamente de 22.598, 15.298 e 5.018.

Quer dizer que valorisamos mais os nossos produtos e nos socorremos mais á industria nacional.

Progredimos e vamos comprehendendo qual seja o verdadeiro caminho.

E' verdade que ainda exportámos 1193 contos de ouro por 918 de importação, mas até n'isto a diferença é favorável a 1898, pois que em 1897 tínhamos importado 151 contos e exportado 1575.

Como consequencia d'isto as receitas aduaneiras naturalmente baixaram, passando de 9.029 contos a 9.148.

Mas isto tem amplas compensações n'outros benefícios.

Não devemos deixar de frisar a boa impressão que deixou a notável circular do sr. ministro da marinha, documento magistralmente redigido e que não visava a deslumbrar as turbas pelas girandolas palavrosas de uma litteratura banal.

Estabelecem-se alli as questões principaes que interessam as nossas colônias, mas não se fazem simples perguntas ou promessas vagas, indicam-se nitidamente as soluções.

Oxalá as respostas que tiver correspondam ao desejo do novo ministro, pois muito depende d'isso a resolução do nosso problema económico e financeiro.

Bom seria também que s. ex.ª não descurasse o regimen da propriedade industrial no Ultramar.

O decreto sobre informações á industria, se for bem executado, deve dar resultados de proveito, mas duvidamos da sollicitude e boa orientação dos funcionários ultramarinos a quem aquelle serviço incumbe.

Segundo a *Nouvelle Presse libre* o governo hespanhol tem negociado um empréstimo com um grupo franco belga, sobre a base da prorrogação das concessões das grandes companhias de vias férreas.

O empréstimo será de 1.000 a 1.200 milhões de francos.

A especulação cambial diminuiu com as dificuldades dos descontos.

O mercado dos papéis foi pouco intenso.

Valores de credito predial firmes como de costume.

Tiveram regular procura as obrigações Ambaca, as da Companhia através de África teem subido, bem como as acções Norte e Leste.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d'v....	36 15/16	36 7/8	Desconto no Banco de Portugal	5 1/2 0/0
" cheque....	36 9/16	35 7/16	No mercado....	6 1/2 0/0
Paris 90 d v.....	750	760	Agio Buenos Ayres.....	151
" cheque.....	770	780	Cambio Brazil...	8 9/16
Berlim 90 d/v.....	315	318	Premio libra.....	2 1/2 100 e
" cheque....	320	325		2 1/2 400
Francfort 90 d/v...	315 1/2	318 1/2		
" cheque...	320 1/2	325 1/2		
Madrid cheque	860	880		

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

BOLSAS	OUTUBRO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscripç. de assent..	31,65	-	-	-	31,30	31,25	31,20	30,80	30,80	30,80	30,90	30,90	30,75	-
" coupon.	31,65	31,50	31,50	31,38	31,30	31,25	31,11	30,91	30,73	30,80	30,80	30,84	30,75	-
Obrig. 4% 1888.....	-	14.800	14.750	14.800	14.800	14.800	14.800	14.800	14.800	14.850	14.850	14.850	14.850	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	37.500	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent.....	-	-	42.100	-	42.100	-	42.300	-	-	41.800	41.900	-	42.500	-
" 4 1/2% coup. int...	-	43.400	43.300	-	42.100	-	42.100	-	-	42.900	41.800	-	42.000	-
" 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	123.000	123.000	-	123.000	-	122.800	122.700	-	-	122.500	122.500	-	-	-
" " Commercial....	-	-	122.000	122.000	122.000	-	122.000	122.000	122.000	122.000	-	122.000	-	-
" " N. Ultramarino..	-	-	102.000	-	-	102.000	-	101.800	101.100	-	-	101.500	101.000	-
" Tabacos coupon...	79.000	77.400	80.000	84.600	87.000	85.500	82.100	-	83.300	-	-	82.500	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	-	-	11.000	-	11.300	11.300	-	11.700	-	-	11.500	-	-
" " 5%.....	-	92.400	92.500	-	92.000	-	92.000	-	92.000	92.000	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	72.300	-	-	70.900	71.200	71.000	70.900	70.700	-
" " 2% 2.º grau.	16.300	-	16.400	16.800	17.200	17.100	17.000	16.950	16.750	16.750	-	16.500	16.450	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa....	69.800	69.000	72.000	-	-	75.900	78.100	-	-	72.000	73.000	76.000	76.570	-
Paris: 3% portuguez....	24	24.05	23.90	24.25	23.90	23.95	23.65	23.60	23.70	23.35	23.15	23.05	-	-
Acções Comp. Real....	42.25	44.50	46	48	51	49.50	49	49.50	-	-	-	46	-	-
" Madrid Caceres....	16.75	16	16.25	-	16.50	14	17.50	-	-	-	-	-	-	-
" Norte Hespanha...	75	76.50	76	76	76.50	75	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	145	142	144	143.75	144	143	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes....	104	103	101	101	103	103	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	267.50	270	275	273	275	273	270	269	270	270	270	270	-	-
" " 2.º grau	61	62	65	67.50	68	67	66	64.50	65	63	62	62	-	-
" " antigas.	-	-	-	-	-	-	-	-	128	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta.....	68.25	69.75	70	70.50	72	68.72	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	58	58	58	-	-	58	57	57	57	57	58	56	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp)...	222	223	223.25	219.50	220	224	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	23.87	24.62	24.12	24.25	24	23.87	23.75	23.62	23.62	23.75	23.25	23	23	-
Obrig. Atravez Africa....	48	48	48	54	54	54	54	54	54	54	54	54	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	51.81	53.50	54.37	55	56.25	60.50	61.75	57.86	52.50	53.25	56.75	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	50	-	-	52	56	-	60	65	-	-	56	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1898			1897			Totais			Diferença a favor de		
		Kil	Totais	Kilometr.ias	Kil.	Totais	Kilometr.icas	1898	1897	1898	1897	1898	1897
COMPANHIA REAL													
Antiga rede e nova não garantida.	3 9 Set. 10 16	693	91.220.000	131.630	693	87.129.694	125.728	2.460.132.000	2.256.015.982	204.116.018	-	-	-
	17 23	"	91.766.000	132.418	"	87.129.694	125.728	2.551.898.000	2.343.145.676	208.752.324	-	-	-
			90.622.000	130.767	"	87.129.694	125.728	2.642.520.000	2.430.275.370	212.244.630	-	-	-
Nova rede garantida.	3 9 Set. 10 16	380	13.190.000	34.710	380	12.773.306	33.613	295.734.000	281.150.018	14.583.982	-	-	-
	17 23	"	13.318.000	35.047	"	12.773.306	33.613	309.052.000	293.923.324	15.128.676	-	-	-
			12.281.000	32.318	"	12.773.306	33.613	321.339.000	306.696.630	14.642.370	-	-	-
Sul e Sueste...	10 16 Set. 17 23	475	22.059.645	46.441	475	23.561.245	49.602	672.451.235	582.533.330	89.917.905	-	-	-
		"	20.478.180	43.111	"	20.911.095	44.023	692.929.415	603.444.425	89.484.990	-	-	-
Minho e Douro.	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta....	20 26 Agos.	253	8.789.435	34.741	253	6.631.552	26.212	183.346.368	197.393.924	-	14.047.556	-	-
	27 2 Set.	"	8.736.301	34.531	"	10.940.512	43.223	192.082.669	208.334.436	-	16.251.767	-	-
Nacional—(Mirandella e Vizeu)....	3 9 " 27 2 Set.	105	1.752.039	16.686	105	1.760.817	16.769	43.522.529	217.144.544				

LINHAS PORTUGUEZAS

Beira Baixa. — Vae-se contruir um apeadeiro em Alcaria que era sollicitado com instancia pelos povos vizinhos d'esta villa.

Já foram expropriados os terrenos para a sua construcção, procedendo-se ao corte e transporte da pedra para o ponto designado, esperando-se simplesmente que o caes de mercadorias da Covilhã esteja prompto, para seguirem para alli os operarios a fim de começarem os trabalhos d'aquelle apeadeiro.

Linha de Cascaes. — O conselho de obras publicas e minas tem-se ocupado da maneira de ser indemnizada a camara municipal de Lisboa pelos terrenos de que foi desapossada pelas obras do porto de Lisboa e da via ferrea de Cascaes.

S. Pedro da Cova. — O ministro das obras publicas determinou que se proceda aos estudos do caminho de ferro de interesse local para as minas de S. Pedro da Cova ao Porto.

Estas minas de anthracite parece terem um largo futuro, visto haver dado bons resultados a applicação d'este combustivel nos geradores de vapor.

Norte. — **Ramal de Coimbra.** Na bifurcação da linha do Norte e ramal de Coimbra foi estabelecido um posto para a manobra de agulhas da ligação do ramal com a linha principal, e para o movimento dos discos e semaphoros.

Pungue. — O caminho de ferro do Pungue tem actualmente 43 locomotoras, 250 wagons, 5 *Trolleys* e 8 carruagens para passageiros, com as quaes se organiza, por ora, um comboio todas as semanas, e ás vezes dois, excepcionalmente.

Este material tem um valor computado em 84.100 libras.

No primeiro trimestre do anno corrente, o movimento de mercadorias foi de 7.706 toneladas, ao passo que no segundo attingiu já o de 10.573.

O percurso da linha é de 522 kilometros, até Macequece, não podendo ainda calcular-se o restante, até á fronteira, porque não está marcada.

No primeiro trimestre foi de 2.578 o movimento de passageiros, e no segundo de 1.796.

Havia no percurso da linha varias pontes provisórias de madeira; mas essas pontes teem sido substituidas por outras de ferro, solidamente construidas e com encontros e pilares de beton.

Ramal de Cascaes. — Foi superiormente determinado que todos os generos, sujeitos ao imposto de consumo, que transitarem pela linha ferrea de Cascaes, e que desembarcarem nas estações d'í mesma linha, situada na area do consumo, embora d'ellas precedentes, devem pagar o referido imposto, excepto quando os donos, os conductores dos generos, os façam acompanhar do pessoal da fiscalisação.

Gondomar. — Os concessionarios do caminho de ferro do Porto a Gondomar requereram para que lhes fosse prorrogado, por mais seis mezes, o prazo para effectuarem o deposito de 30 contos para garantia á dita concessão e afim de lhes ser passado o respectivo alvará.

Douro. — Foram suprimidos os comboios n.ºs 23 e 24, entre Regoa e Tua, e os n.ºs 27 e 28, entre Regoa e Barca d'Alva,

No mesmo dia começo a vigorar este horario dos mesmos comboios: — N.º 31 (mixto-mercadorias), partida da Regoa ás 6 da manhã, chegada á Barca d'Alva ás 11 e 10. N.º 32 (mixto-mercadorias), partida da Barca d'Alva ás 4 da tarde, chegada á Regoa ás 8 e 45.

Valle do Lima. — Fala se em que vae trespassar-se a um syndicato, a concessão do caminho de ferro do Valle do Lima.

Sul e Sueste. — O comboio que sahe de Lisboa ás 9 horas da manhã para Faro, passou a levar as malas de correspondencia, que chegam áquella cidade ás 9 e 15 minutos da noite.

Tem portanto o Algarve agora dois correios.

Lourenço Marques. — São interessantes as apreciações da imprensa estrangeira relativamente a este caminho de ferro e á questão que se debate no tribunal arbitral de Berne.

O *Jornal de Genebra* diz: «Os litigantes, cuja causa perfilharam os governos americano e inglez, reclamam a somma de 1.900.000 libras; Portugal consente em pagar 260.000 libras, isto é, as despesas efectivas dos auctores. Os peritos demonstram que os auctores dispenderam 6.370.000 francos na construcção da linha mas reclamam 48.000.000 ou 1.900.000 libras.»

Sente-se que a cifra reclamada se reputa extraordinariamente alta.

O mesmo jornal, referindo-se ás noticias em que se dá a causa como antecipadamente perdida para Portugal, protesta em termos dignos contra tal asserção e acrescenta, que o tribunal ainda não proferiu a sua sentença e que os arbitros teem a missão de decidir a contendida e não a de fazer conhecer prematuramente a sua opinião.

Norte-Leste. — A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes vae pôr em execução uma nova tarifa, de acordo com as linhas da Beira Alta, Salamanca a Portugal, e de Medina del Campo a Salamanca, para mercadorias de Lisboa, Cintra, Cascaes, Santarem, Abrantes, a Valencia d'Alcantara e Badajoz; e de Payalvo, Coimbra, Porto, Caldas, Fundão e Figueira, a Salamanca-Madrid.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Salamanca á fronteira de Portugal. — Em 1897 o numero de passageiros n'esta linha foi de 6.578 na 1.ª classe, 4.532 na 2.ª e 61.677 na 3.ª, a que ha a accrescentar 989, 1.801 e 10.552 a preço reduzido.

Total dos passageiros 86.129.

Os passageiros de 1.ª classe percorreram 827.015 kilometros, os de 2.ª 536.826 e os de 3.ª 4.030.516.

A receita total deu 284.650,18 pesetas.

As bagagens produziram 12.639,31 ps, os 207 cães transportados 259,70 ps., as mercadorias g. v. com 1.822 ton. 58.952,45 dando o producto total em g. v. 72.312,70.

A p. v. teve 47.903 toneladas de mercadorias com o percurso medio de 61 kilometros, dando um producto de 239.087,49 pesetas.

Transportaram-se 25.933 cabeças de gado e 5.236 toneladas de peso.

O producto geral da exploração subiu a 626.879,55 pesetas, equivalente a 3.972 por kilometro.

Juntando a exploração de Avila a Salamanca, temos 668.104,63 ou 3.275 por kilometro, que é o maior que se tem attingido.

As despesas foram de 660.320,80 ou 3.236,86 por kilometro.

Houve portanto um excesso de 7.784,55 pesetas,

O governo portuguez teve de abonar á companhia 1.500.000 pesetas, o que dá 1.507.784,55.

Percorreram as linhas 210 comboios expressos, 1460 de correio, 1460 mixtos, 60 especiaes de passageiros, 72 de mercadorias, 192 de serviço, no total 3.475 que andaram 317.178 kilometros.

O producto de kilometro comboio foi de 2,17 pesetas e a despesa 2,14.

Foi interrompido de novo o serviço da exploração da via ferrea de Zaragoza ao Mediterraneo, visto que a receita não chegava para a despesa, augmentando-se portanto o deficit.

Norte de Hespanha. — Segundo o relatorio apresentado á as-

sembléa geral de 17 de junho ultimo, a companhia explorou em 1897 as seguintes linhas com a extensão total de 3.456 kilómetros.

Principal.....	909
Santander.....	139
Barcelona.....	773
Bilbao.....	249
Almansa-Valencia.....	499
Asturias-Galicia-León.....	741
Avilés.....	21
Ciaño.....	22
Lerida-Tarragona.....	103

As receitas para esses 3.456 kilómetros foram de 94.569.205,88 pesetas, ou 28.363,77 pesetas por quilómetro.

Pagou ao estado 5.905.884,88 pesetas, ficando-lhe 88.663.320,95.

Tem de outras receitas 174.759,65 e de despesas 37.879.402,76 pesetas, o que dá o producto líquido de 50.958.677,84 ou mais 447.733,29 pesetas do que em 1896.

A junta geral dos accionistas da companhia do Sul de Espanha aprovou o contrato de aquisição da linha de Moreira a Granada, cuja construção deseja realizar brevemente.

Foi posta em hasta pública a adjudicação da concessão e construção d'um tremvia a vapor de Bilbao a Durango, com um ramal de Lamona a Ceanuri, utilizando as estradas existentes e algumas ruas das povoações.

Vae inaugurar-se a linha de Puerto de St. María a Sanlúcar de Barrameda, passando por Rota e Chipiona, construída por uma companhia belga dirigida pelo sr. Varé.

França

Foi decretada a expropriação por utilidade pública dos terrenos necessários para uma rede de tremvias com tracção mecanica na cidade de Saint-Quentin (Aisne).

Autorisou-se a abertura à exploração do caminho de ferro de interesse local de Rancourt a Vouziers, entre Chesne e Rancourt com 26 quilómetros.

Suissa

Proseguem as obras do Simplão activamente. A galeria tem já 140 m. Esta-se construindo a linha ferrea de acesso ao tunnel.

Estão muito adeantados os edifícios das máquinas, polvorarias, quartéis de operários, casas de empregados.

Os trabalhos na vertente italiana estão mais demorados.

O governo italiano informou ao conselho federal de que concedeu a autorização, na parte que lhe toca, para o começo dos trabalhos da perfuração do Simplão.

O consortium dos bancos cantones que tomou o encargo de fornecer à companhia Jura Simplão os primeiros capitais necessários para esta grande obra, prepara uma emissão na Suissa de títulos de 3 1/2 por cento.

Italia

Berlim a Nápoles.—Depois de laboriosas tentativas foi resolvida a questão do estabelecimento de comboios de luxo entre Berlim e Nápoles. A sociedade Adriática entrou no convenio para o comboio expresso entre Verona e Milão.

A sociedade mediterrânea, pela sua parte, dá o prolongamento entre Milão, Genova, Pisa, Roma e Nápoles.

De Nápoles partirão os paquetes de luxo da «Navegação geral italiana» para o Egypto e Tunís.

O serviço já começou.

Russia

O comprimento total das vias ferreas em 1 de março era de 37.329 verstes, descontando os tremvias finlandeses, as vias ferreas locais e a transcaspiana que pertence ao ministerio da guerra.

O comprimento das linhas exploradas pelo estado em 1 de maio atingia 26.474 verstes, havendo 5.948 em construção.

Turquia

O caminho de ferro de Beyrut a Damasco e a Horan é de cremalheira do sistema Abt.

Tem 147 quilómetros de extensão entre Beyrut e Damasco e 101 de Damasco a Horan.

São grandes as suas despesas de exploração e foram também grandes as de estabelecimento por ter de se comprar a patente Abt.

Parece que não tem um futuro muito sorridente, apesar da fertilidade dos terrenos de Horan, celebre pelos seus cereais.

Servia, Rumania e Turquia

O ministro da Servia em Constantinopla está-se ocupando do projecto de via ferrea que ligaria o Mar Adriatico com o Mar Negro.

A Rumania já executou os estudos de Constanza a Turn Severin na fronteira rumano-servica. A Servia está prompta para os começar de Turn Severin a Kurschumtje na fronteira servitorca.

A Turquia devia continuar d'alli pelo valle do Laba a Vilajet di Kossowo e valle do Drina a Scutari e San Gio de Medua.

Difficil será que a Porta se metta n'estas empresas, embora o projecto seja sedutor.

Algeria

Está concluído o troço da linha de Arba a Rovigo, faltando apenas ultimar a estação de Rovigo.

Os trabalhos da variante da via ferrea C. F. R. A. junto a Bab el-Oned proseguem activamente.

Esta variante suprime o cotovelo de Barbichat.

Estado Livre do Congo

O conde de Urcel obteve a concessão da construção de uma via ferrea de Boma a Mayumba no Estado Livre do Congo. Mais uma arteria a sangrar o movimento commercial da África portuguesa!

República Argentina

Foi concedido a Gonzalez Segura, Lesica e C. a exploração e construção d'uma linha de tremvias electricos subterrâneos em Buenos-Ayres, para transporte de passageiros e carga, entre Once de Septiembre e o porto Madero.

As linhas partirão da rua Piedad e Bermejo, e do Centro America e Cuyo sob a praça de Once de Septiembre unindo-se ás ruas Centro America e Rivadavia; d'ahi seguirão até Entre Rios e Avenida de Mayo até ligar ás linhas do porto.

Os tunneis ficarão ao meio das ruas. As estações serão construídas em terreno da empresa, com excepção das duas praças Once de Septiembre, Lorca e Mayo.

E' auctorizada a empresa a construir officinas de força motriz e luz necessaria para a tracção, e iluminação das estações.

As plantas e projectos serão submettidas á aprovação do município.

Admitte-se a tracção por accumuladores ou por cabos.

As tarifas entre a Praça Once de Septiembre e os de Mayo são 15 centavos, entre duas estações successivas 10, entre tres 5, enquanto o producto líquido não exceder a 10 %.

Depois far-se-ha uma redução.

A empresa entregará ao município 6 % das suas receitas menas.

A concessão é feita por 99 anos, findos os quais as linhas e o material revertem para o município.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

RELATORIO

DO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

E PARECER DO

CONSELHO FISCAL

APRESENTADOS Á

Assembléa Geral dos Accionistas

DE

11 de Julho de 1898

(Conclusão)

Nas mercadorias de pequena velocidade aparece um lisonjeiro e significativo aumento de receitas, pois que para a quantia dos 228 contos de excesso total, concorreram elas com 153 contos. Chamamos a este aumento lisonjeiro e significativo, porque os transportes d'esta natureza são considerados como o principal termômetro para se ajuizar do futuro das empresas ferroviárias. O mappa n.º 20 nos diz que esses aumentos de receita se deram especialmente nos transportes de carvão e lenha (8 contos); de forragens e outros vegetais (12 contos); de matérias de construção (44 contos); de taras vasias (9 contos); de cereais e fa-

rinhas (47 contos); de vinhos e derivados (24 contos); de diversos (24 contos). D'esta especificação se vê que tais aumentos são devidos principalmente ao excellente anno agricola que foi o de 1897; excepto a verba de materiaes de construcção, que nos foi trasida pelas linhas hespanholas, minima e insuficiente compensação dos sacrificios e esforços que temos feito pelos caminhos de ferro do paiz vizinho, especialmente pelo de Caceres, cuja administração ainda agora nos move um iniquo processo judicial, pedindo-nos o pagamento d'um coupon das 50:000 obrigações que lhes démos em liquidação, coupon que não devemos.

No material circulante, apesar das esperanças que no relatorio do anno precedente concebemos de que as nossas officinas se habilitassem a fornecernos para nos libertarem de sermos contribuintes do estrangeiro (ponto capital para todas as empresas do paiz que vivem da nossa riqueza) vemos que ainda o não puderam conseguir e que tivemos de encommendar 4 locomotivas. Fazemos votos para que isto se modifique e que por nosso lado concorramos para suavizar a grave *crise do ouro*, que está esmagando as finanças do Estado.

Continua-se no melhoramento da nossa *via* e a este respeito diz o relatorio do Conselho d'Administração: «Alguns annos decorrerão ainda, antes que se tenha recuperado o perdido, por motivo de insuficiencia de conservação no passado. Bom será que isto se remedie a tempo, pois nos devemos lembrar que conservar a via é conservar a melhor parte da nossa propriedade, e que o menor descuido n'este ramo nos pôde acarretar prejuizos de diversas naturezas e todos elles importantes. Do actual engenheiro chefe de Via e Obras, da sua intelligencia e solicitude tudo se deve esperar.

De todos os factos apontados e elementos colligidos no relatorio do nosso Conselho d'Administração resulta que foi, o de 1897, um anno regular na exploração da nossa empresa e que prospero seria, se a circunstancia dos cambios não viesse pesar sobre os nossos lucros. Esta circunstancia, no corrente anno, tem persistido mais gravosa ainda, mas fiamos em que os nossos corpos administrativos providenciem por fórmula que, com os recursos normaes, se possa fazer face aos encargos resultantes do convenio de 4 de maio de 1894. O zelo decretado não faltará e sabel-o-hão obter do nosso pessoal superior que, por sua parte, o transmittirão ao menor, para que a grande machina da nossa complicada exploração funcione bem. O que já conhecemos das receitas obtidas nas 20 primeiras semanas do anno é assaz lisongeiro. O excesso de receita, comparado com o de igual periodo dos annos anteriores desde 1895, é consideravel, e ainda que se possa attribuir em parte ás festas do Centenario da India, e a ser n'esta primeira parte do anno que ainda se fazem transportes resultantes das excellentes colheitas do anno precedente, certo é que o aumento das receitas se dá e que deve minorar as nossas dificuldades derivadas do premio do ouro.

A escripturação da companhia pareceu-nos bem arrumada. Pelos balancetes, que mensalmente nos eram apresentados, já nós conheciamos o estado regular da nossa escripta. As modificações aqui introduzidas parecem-nos vantajosas para melhor compreender o movimento das contas.

As caixas de Socorros e de Reformas e Pensões, teem funcionado regularmente, prestando relevantes serviços aos nossos empregados.

Por tudo isto que acabamos de expôr, temos a honra de vos propor:

1.º Que approveis o balanço e contas do Conselho d'Administração, bem como os seus actos, que merecem louvor, pelo interesse com que foram dirigidos.

2.º Que acompanheis o mesmo conselho, nos louvores que propõe para a nossa Direcção Geral, bem como a todos os empregados da Companhia, pelo zelo e dedicação com que se houveram nos diversos serviços.

Lisboa, 20 de junho de 1898.

Alfredo Mendes da Silva, Manuel Joaquim Alves Dini, Manuel José Monteiro, Francisco Teixeira de Queiroz.

NOTAS VARIAS

Prosperidade da America. — Em 1860 a exportação, para a Europa, dos Estados Unidos, era de 257 milhões de dollars de productos agrícolas e 40 milhões de productos manufacturados.

Encetada a luta da concorrência commercial e industrial, e estabelecido o proteccionismo, desenvolveu-se e agora tem já exportado, em 1898, 855 milhões de géneros e 289 de productos manufacturados.

As importações diminuiram tambem. Durante o anno fiscal de 1897 a 1898 foram de menos 150 milhões de dollars.

A dívida publica diminui tambem. Em 1870 estava em mais de 102 biliões de dollars; em 1897 reduzia-se a 845 milhões.

A dívida por habitante reduziu-se a 127 francos.

Com a guerra, a dívida subiu, mas brevemente se preencherá a lacuna com os extraordinarios elementos de riqueza que tem esta grande república, tão sabiamente governada.

★

Caminho de ferro na America. — Segundo o Archiv für Eisenbahnwesen, publicado no ministerio real prussiano das obras publicas, a extensão kilometrica das linhas ferreas do continente americano era, em fins do anno de 1896, a seguinte:

Estados Unidos da America do Norte	294.088
Canadá	26.183
República Argentina	14.383
Brazil	13.023
Mexico	11.890
Chili	4.032
Uruguay	1.800
Cuba	1.731
Perú	1.667
Venezuela	1.020
Bolivia	1.000
America Central	1.000
Jamaica-Barbados, etc	841
Terra Nova	751
Colombia	557
Equador	300
Paraguay	253
República dominiquina	188
Guyana ingleza	35

★

Canal Japonez. — Está sendo examinado pelos funcionários technicos do governo do Japão o projecto de canal maritimo entre Osaka no mar Pacifico e Isui uga no mar do Japão, tendo no meio o lago Biwa.

Este lago tem o nível das suas aguas a 85 metros acima do nível medio das aguas do mar.

Segundo o projecto, o nível do lago abaixar-se-hia 41 metros, conquistando-se assim vastos terrenos nas suas margens e diminuindo o desnível do canal.

Os trabalhos orçam-se em 10 a 15 annos a 50 milhões de francos por anno.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminho de ferro do Minho e Douro

Desde 6 do corrente mes em deante são suprimidos os comboios n.º 23 e 24, entre a Regoa e Tua, e os n.º 27 e 28, entre a Regoa e Barca de Alva.

No mesmo dia começa a vigorar este horario dos seguintes comboios: — N.º 31 (mixto-mercadorias), partida da Regoa ás 6 da manhã, chegada á Barca de Alva ás 11-10. N.º 32 (mixto-mercadorias), partida da Barca de Alva ás 4 da tarde, chegada á Regoa, ás 8-45.

Para mais esclarecimentos, vê os cartazes affixados nos logares do costume.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Reparação de carruagens e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de outubro proximo futuro, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, e perante o ex.º administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para a empreitada de reparação de 8 carruagens e 35 wagons d'estes caminhos de ferro.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na Caixa Geral dos Depositos o deposito provisório de 237\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicada a empreitada, será de 5 por cento da importancia total da mesma empreitada.

As condições da arrematação e do caderno de encargos poderão ser examinadas na divisão do serviço de tracção e officinas d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto (Campanhã), em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 27 de setembro de 1898.

Fornecimento de 3.000 toneladas de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 31 do corrente mez, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 3:000 toneladas de carvão de pedra para machinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos o deposito provisório de 500\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 5 de outubro de 1898

Construcção do lanço comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação central do Porto

Pelo presente se faz publico que no dia 10 do proximo mez de outubro, pela 1 hora da tarde, na secretaria da divisão do serviço de via e obras e da construcção d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto, em Campanhã, e perante o respectivo engenheiro-chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada para a construcção de bilheteiras, balcões e escadas de acesso ao caes coberto de mercadorias.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 9\$000 e o definitivo será de 18\$000.

O processo para esta arrematação pôde ser examinado todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde, na referida secretaria, onde serão passadas as guias para os depositos.

Porto, 26 de setembro de 1898.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de drogas

Faz-se publico que, pela uma e meia hora da tarde de 21 do corrente, perante o administrador do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de drogas.

O deposito provisório para poder licitar é de 60\$000 réis, o qual será, posteriormente, elevado, como definitivo, a 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita.

O primeiro depósito terá lugar na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

O caderno dos encargos está patente na séde da direcção (largo de S. Roque, n.^o 22), onde pôde ser examinado nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 1 de outubro de 1898.

Fornecimento de 950 metros de lona

Faz-se publico que pela uma e meia hora da tarde de 22 do corrente, perante o administrador do 2.^o bairro de Lisboa, serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 950 metros de lona para tectos de wagons.

O deposito provisório para poder licitar é de 44\$000 réis, o qual será posteriormente elevado, como definitivo, a 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita.

O primeiro depósito terá lugar na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

O caderno de encargos está patente na séde da direcção, largo de S. Roque, n.^o 22, onde pôde ser examinado nos dias não feriados, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 1 de outubro de 1898.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de 50.000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 19 de outubro proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, terá lugar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 50:000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Lancaster's Griffin Nantyglo, Riska, Newport Abercarn Black-vein, Albion, Cambrian Navigation, Nixons Navigation, Ferndale, Lyfarthfa, Lewis Merthyr, Hood's Merthyr, Dowlais Merthyr, Ocean Merthyr, Cory's Merthyr, Standard, Naval, Fredegar, Great Western, Western Warley Black vein.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde; e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 17 de setembro de 1898.

Fornecimento de papel e sobre-scriptos

No dia 26 de outubro, pela 1 da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de:

2.180 resmas de papel d'impresão
1.400 " " " d'escrever
406.000 sobre-scriptos

2.000 kilogrammas de papel d'embrulho

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, rue de Chateaudun, 28.

Lisboa, 26 de setembro de 1898.

Venda de sucata

No dia 26 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata: aço de molas, 80:000 kilogrammas, aros de rodas, 165:000 ditos; eixos de rodas, 25:000 ditos; carris, 650:00 ditos; ferro forjado diverso, 424:000 ditos; ferro forjado de pontes, 120:000 ditos; rodas de wagons, 37:000 ditos; rodas montadas, 8:000 ditos; cobre, 12:500 ditos; bronze, 3:500 ditos; latão, 31:000 ditos; limalha, 2:940 ditos.

A sucata pôde ser examinada no depósito de materiaes, em Santa Apolonia, e as condições estão patentes: em Lisboa, na repartição central dos armazens (estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde; e em Paris, nos escriptorios da Companhia, rue de Chateaudun, 28.

Lisboa, 27 de setembro de 1898.

Fornecimento d'oleo mineral

No dia 9 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 250:000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 7 de outubro de 1898.

Fornecimento de oleo mineral

No dia 9 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 250:000 kilogrammas de oleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 7 de outubro de 1898.

Quem sofre de molestias de peito (tuberculos pulmonares, bronchites, catarrhos pulmonares, etc.) experimente a afamada *Pozione-antisettica* do professor *Gius. Bandiera*. Esse específico, de admirável efficacia, aprovada pela Junta Superior de Sanidade, acha-se depositado só em Palermo na **Pharmacia Nacional**, rua Tornieri, 65. Preço de cada garrafa, com instrucção, 4 francos além das despesas de transporte e emballagem.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS
MAISOS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Scghers —Rua dos Retrozeiros, 142, 1.^o

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o

Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.

Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.

Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.

Porto.—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.

Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO

VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.—

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MÂISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti.

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

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

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

CASCAES Hotel Central.—De 1.^{er} ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Victor.—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.^{er} ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.—Estabelecimento de primeira ordem em edifício proprio. Accommodações para famílias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Parainhos.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

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

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

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

PORTO Grande Hotel do Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^ª ordem, *preços moderados.* Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

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

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

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

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

NAZARETH Grande Hotel Club. Reabriu no dia 1 de agosto fornecendo aos seus hóspedes as melhores commodidades, com economia de preços, os quais serão em agosto e outubro de 1\$000 a 1\$200 réis, e em setembro desde 1\$200 réis. Na succursal do Grande Hotel Club desde 800 réis. Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado, de 1 de agosto a 31 de outubro. Preços: ida ou volta, 200 réis, ida e volta no mesmo dia, 300 réis. Por especial favor na loja nova do III.^{mo} Sr. Manuel Marques d'Oliveira, Caldas da Rainha, faz-se ajuste de trens e vendem-se bilhetes para as carreiras de Cella ou Vallado á Nazareth, garantindo-se os lugares a quem comprar os bilhetes na véspera. Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Proprietario Antonio de Souza Romão.

REGOA Grande Hotel da Regoa.—Rua dos Camilicos proximo da estação do caminho de ferro. Todas as commodidades para hospedagem; bons e limpos aposentos, ótimo serviço de mesa, casa de banho etc. Preços 900, 1\$000 e 1\$200 réis, pedidos antecipados ao gerente Romão Marinho.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para famílias, preços modicos. Fala-se portuguez, frances, inglez, italiano e alemão.

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

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

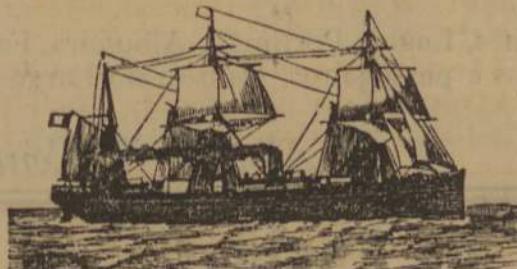
GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

CARTAGENA Grand Hotel de Roma.—No centro da cidade, 70 quartos espacosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas.—Proprietario, Teófilo Garcia.

TUNIS Hotel de France.—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, apartamentos de famílias, omnibus à tous les trais, salon de lecture, jardin—Prop. Ferrier. Rue Constantine, 12

ROYAL MAIL

TEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

O paquete **Thames**, sahirá a 18 de outubro.

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

AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.º—R. dos Capellistas, 31, 1.º

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de outubro de 1898

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	6-45 m.	6-15 m.	7-20 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-30 m.
7-40 m.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-0 m.
9-10 m.	9-45 m.	9-15 m.	10-20 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-30 m.
10-10 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-50 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-0 t.
12-10 t.	12-45 t.	12-15 t.	1-20 t.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-30 t.
1-40 t.	2-15 t.	1-45 t.	2-50 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-0 t.
3-10 t.	3-45 t.	3-15 t.	4-20 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-30 t.
4-40 t.	5-15 t.	4-45 t.	5-50 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-0 t.
6-10 t.	6-45 t.	6-15 t.	7-20 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-30 t.
7-40 t.	8-15 n.	7-45 t.	8-30 m.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-0 n.
9-10 n.	9-45 n.	9-15 n.	10-20 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-30 n.
10-40 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-50 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-0 n.
12-10 n.	12-45 n.	12-15 n.	1-20 n.
12-15 n.	1-20 n.	12-55 n.	1-30 n.
Os que partem aos 10 e aos 40 m. do Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são directos.			

C. Sodré	Algés	Algés	C. Sodré
Part.	Cheg.	Cheg.	Part.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.
8-45 m.	9-10 m.	9-30 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 t.	12-20 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-55 n.

a) directos — b) pela linha do Oeste — (c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-Campanhã — e) só aos sábados — f) excepto aos sábados — g) ás 3.^{as} e 6.^{as} feiras — h) ás 2.^{as} e 6.^{as} feiras — i) só no dia 23 de cada mês — j) aos domingos e dias santos — k) ás 3.^{as}, 5.^{as} e domingos.

FABRICA

DE

H. Schalck, Successores

Calçada do Cascão

LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.º

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

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

Lisboa	Badajoz	Badajoz	Lisboa	Lisboa	Pias	Pias	Pias
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	4-0 t.	9-0 m.	5-10 t.	9-0 m.	4-50 t.
8-20 t.	7-10 m.	7-25 t.	5-30 m.	—	—	Setubal	P. Novo
Lisboa	Figueira	Figueira	Lisboa	7-0 m.	2-32 t.	12-20 n.	9-44 m.
				7-15 t.	5-43 m.	3-30 t.	11-25 n.
Lisboa	Aifarelos	Aifarelos	Lisboa	7-0 m.	2-55 t.	12-20 n.	9-44 m.
				7-15 t.	5-35 m.	2-30 t.	11-25 m.
Caldas	Alfarelos	Alfarelos	Caldas	2-0 t.	8-10 n.	5-55 m.	11-55 m.
Alcant.	M. Cacem	Cacem	Alcant. M.	6- m.	7-13 m.	7-45 m.	4- m.
				6-45 t.	8-7 n.	11-1 n.	12-5 n.
Lisboa	Santarem	Santarem	Lisboa	c 6-30 m.	8-53 m.	10-30 m.	c 12-52 t.
				c 10-50 m.	12-56 t.	1-20 t.	c 3-32 t.
Lisboa	Entrono.	Entrono.	Lisboa	c 1-30 t.	5-7 t.	5-20 m.	c 9-0 m.
				c 4-40 t.	8-13 n.	6-0 t.	c 9-40 n.
Alfarelos	Porto	Porto	Alfarelos	3-15 t.	9-15 n.	7-48 m.	2-18 t.
				8-45 t.	7-25 t.	6-30 t.	7-30 t.
Aveiro	Porto	Porto	Aveiro	3-50 m.	d 6-18 m.	e 4-5 t.	6-22 t.
				—	—	f 11-0 n.	1-14 n.
Entrono.	Guarda	Guarda	Entrono.	2-55 m.	11-7 m.	2-45 m.	1-47 t.
				12-30 t.	11-35 n.	4-20 t.	12-2 n.
Lisboa	Pampilhosa	Pampilhosa	Lisboa	g 6-30 t.	11-22 n.	h 5-10 m.	10-10 m.
Coimbra	Figueira	Figueira	Lisboa	—	—	—	—
				6-50 m.	8-37 m.	i 7-20 m.	9-6 m.
				5-0 t.	6-47 t.	11-0 m.	12-43 t.
Ovar	Porto	Porto	Ovar	—	—	9-23 n.	10-59 n.
				8-25 m.	9-44 m.	d 5-45 m.	7-5 m.
				1-30 t.	2-54 t.	11-30 m.	12-51 t.
				6-25 t.	d 7-35 t.	3-35 t.	4-53 t.
Espinho	Porto	Porto	Espinho	7-40 m.	d 8-23 m.	d 6-45 m.	7-29 m.
				11-40 m.	12-33 t.	d 10-45 m.	11-29 m.
				3-40 t.	4-34 t.	12-40 t.	1-34 t.
				5-45 t.	6-35 t.	4-40 t.	5-34 t.
				8-45 n.	9-40 n.	6-45 t.	7-39 t.
				11-40 n.	12-33 n.	9-55 n.	10-49 n.

SUL E SUESTE

Lisboa	Setubal	Setubal	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	9-23 m.	8-15 m.	9-5 m.
9-0 m.	11-10' m.	3-0 t.	4-50 t.
2-15 t.	4-0 t.	4-45 t.	6-30 t.
4-30 t.	6-3 t.		

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental pelo Canal de Suez, vap. all. **Reichstag**. Sahirá a 21 de outubro. Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap. all. **Kaiser**. Sahirá a 4 de novembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Mainz**. Sahirá a 20 de outubro. Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Cintra**. Sahirá a 26 de outubro. Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Mendoza**. Sahirá a 9 de novembro. Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. André**. Sahirá a 18 de outubro. Agentes, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.



Bordeaux vapor franc. **Cordillère**. Sahirá a 25 de outubro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglês **Orellana**. Sahirá a 25 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Brésil**. Sahirá a 24 de outubro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes—Rua Aurea, 32, 1.º



Havre e Liverpool, vap. ing. **Madeirense**. Sahirá a 21 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª—Rua do Alecrim, 10.



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá a 20 de outubro. Agente, G. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º



Maranhão, vap. ing. **Brunswick**. Sahirá a 21 de outubro. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua d'El-rei 31, 1.º



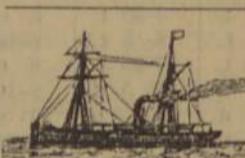
Pará e Manaus, vap. ing. **Grangense**. Sahirá a 21 de outubro. Agente, Garland Laidley & C.ª—Rua do Alecrim, 10.



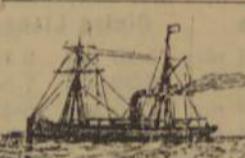
Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Ville de Rosario**. Sahirá a 18 de outubro. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



Pernambuco, Maceio, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Ville de Buenos-Ayres**. Sahirá a 1 de novembro. Agente, Augusto Freire—19, Praça do Município.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Desterro**. Sahirá a 19 de outubro. Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Amazonas**. Sahirá a 2 de novembro. Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Ville de Montevideo**. Sahirá a 27 de outubro. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. port. **Loanda**. Sahirá a 23 de outubro. Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pacífico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 26 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



Southampton, vap. ing. **Clyde**. Sahirá a 19 de outubro. Agentes, James Rawes & C.ª, Rua d'El-rei, 31, 1.º



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Philippe**. Sahirá a 21 de outubro. Agentes, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, 10.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

ANEXO A JORNAL DA

266

DA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º 14—PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 20 DE SETEMBRO DE 1898

(Aprovada por despacho ministerial de 16 de setembro de 1898)

Adubos, correctivos, machinas agricolas e industriaes, carvão mineral

BASES

N.º 1

ADUBOS, CORRECTIVOS E ACIDOS

a) Gesso, cal, chloreto de cal, bagaço de azeitona e outros adubos agricolas.

Peso minimo, 1:000 kilogrammas
Percuso minimo, 50 kilometros... } ou pagando como tal.

5 réis por tonelada e kilometro.

b) Phosphatos de cal em pó, em detrichtos ou em pedra.

Nitratos de potassio e de sodio.

Sulphato de ammonio.

Guano natural e artificial, e adubos chimicos compostos.

Chloreto de potassio e Kainite.

Margas.

Conchas e mexoalho.

Cinzas.

Poudrette.

Sangue de boi.

Sulphatos de potassio, de cobre e de ferro.

Enxofre, enxofre cuprico, acetatos de cobre e outros insecticidas e fungicidas.

Acidos sulphurico, muriatico e nitrico.

Bagaços de sementes oleoginosas, excepto os da azeitona.

Peso minimo, 200 kilogrammas.

Transporte gratuito.

N.º 2

INSTRUMENTOS E MACHINAS AGRICOLAS E INDUSTRIAES

Geradores de vapor.

Manejos para motor de sangue, motores a vapor com excepção de locomotivas.

Machinas ferramentas.

Peças de machinas.

Material vinario e oleicola.

Instrumentos agricolas.

Peso minimo, 200 kilogrammas.

Transporte gratuito.

Peso minimo, 7:000 kilogrammas
 Percorso minimo, 50 kilometros... } ou pagando como tal.
 5 réis por tonelada e kilometro.

Condições

1.^a Os transportes gratuitos a que se refere a presente tarifa, serão concedidos mediante prévia declaração do expédidor, feita em modelo fornecido pela estação, da qual conste que a remessa contém apenas adubos, correctivos e insecticidas, incluidos na tabella respectiva e destinados á agricultura, ou instrumentos e machinas para exercicio de qualquer industria com a indicação do estabelecimento agricola, mineiro ou industrial a que são destinados e da localidade em que aquelle se encontra.

As falsas declarações serão punidas com o pagamento do triplo da taxa estipulada na tarifa geral, sem prejuizo das penalidades que por lei lhes são applicaveis.

2.^a As expedições são aceitas pela seguinte:

Os acidos em garrafões de grés, empalhados ou em cestos.

Os adubos e correctivos insecticidas ou fungicidas em saccos, caixas de lata ou barricas.

3.^a As remessas comprehendidas no n.^º 1 a que fôr applicada a presente tarifa, é concedido o regresso das taras vasias para as estações de expedição, dentro do prazo de trinta dias, contados da entrega das expedições primitivas nas estações consignatarias.

4.^a Não é obrigatorio o engradamento de machinas e instrumentos, a administração porém, não se responsabilisa pelas avarias occasionadas pela falta ou insufficiencia do acondicionamento.

5.^a Todas as remessas procedentes ou destinadas a Lisboa pagam o transporte fluvial em conformidade com a respectiva tarifa, não se aceitando, porém, volumes de peso indivisivel superior a 1:000 kilogrammas.

6.^a As remessas a que esta tarifa é applicavel ficam isentas do pagamento dos direitos de evoluções e manobras, e tambem dos de carga e descarga quando estas ultimas operaçoes sejam feitas por conta e pessoal dos expeditores e consignatarios. Quando a administração haja de as mandar fazer, cobrar-se-hão os direitos respectivos, observando-se igualmente os preceitos da tarifa de despezas accessorias, relativos ao estacionamento de wagons postos á disposição dos expeditores e consignatarios.

7.^a A administração reserva-se o direito de ampliar por mais quatro dias o prazo determinado nos regulamentos para a expedição, transporte e entrega de remessas.

8.^a Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral, em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

9.^a Fica revogada a tarifa especial n.^º 14, de 22 de maio de 1888.

Lisboa, 17 de setembro de 1898.

O engenheiro director,

Pedro Ignacio Lopes.