

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

Impresso na
Typogr. Estevão Nunes & Filhos
R. d'Assumpção, 18 a 24

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Classificação de mercadorias pelas tarifas especiaes
das Companhias Real e Beira Alta.

SUMMARIO

A CIRCULAR DAS OBRAS PUBLICAS.....	Pag.
CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA.....	275
PARTES OFFICIAL — Portarias de 26 de agosto e decretos de 3, 9 e 14 de setembro do Ministerio de Obras Publicas.....	275
ATRAVEZ D'AFRICA.....	275
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	278
TRACÇÃO ELECTRICA.....	278
EXPOSIÇÃO DE 1900.....	279
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes.....	279 a 281
LINHAS PORTUGUEZAS. — Nova linha — Carris de ferro do Porto — Linhas na Africa — Novo apeadeiro — Transporte de mercadorias — Ramal de Montemor.....	282
LINHAS EXTRANGEIRAS. — Hespanha — França — Austria-Hungria — Rússia — Indo-China — Honduras — Turquia.....	282
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório. (Continuação).....	283
NOTAS VARIAS.....	284
AVISOS DE SERVIÇO.....	284
ARREMATAÇÕES.....	285
CASAS RECOMENDADAS.....	286
AGENDA DO VIAJANTE.....	286
ANNUNCIOS.....	287
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1898.....	287
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	288

A CIRCULAR DAS OBRAS PUBLICAS

FALA o ministro: «Durante cinquenta annos de uma actividade constante e intensa, principalmente manifestada na organisação dos serviços de obras publicas, e traduzida na realização de um vasto sistema arterial de viação nacional, quer na rede geral das nossas vias ferreas, ligando entre si pontos distantes do territorio portuguez, quer na rede, das nossas vias de comunicação ordinaria, approximando concelhos ou districtos afastados e facilitando a sua labutaçao agricola e industrial, e as suas relações commerciaes, fomentaram as diversas situações politicas, que se sucederam no poder, quasi sem divergência de idéas e por uma forma indirecta, mas efficaz, as forças vivas do paiz. Para este fim despenderam-se centenas de milhares de contos de réis, que só o credito nos pôde facilitar, e cuja liquidação só o futuro poderá saldar; mas os resultados economicos, de duas ordens diversas e oppostas, accusam-se já por uma forma evidente e exuberante em factos palpaveis, ora no augmento successivo dos reditos publicos, consequencia do incremento da riqueza nacional, ora nas dificuldades que nos ultimos nove

annos têem posto em crise a nossa situação financeira, aggravada por acontecimentos politicos e economicos de origens varias, quer de ordem interna, quer externa, mas em parte motivada pela accumulação de encargos devida áquelle processo rapido, mas oneroso, de progredir e melhorar as condições materiaes do paiz.

«Será, porém, insuperavel essa crise? Cremos bem que não; mas é mister que a encaremos e estudemos com animo frio e coragem bastante, para, sem perdermos a serenidade, tão necessaria aos que precisam de ver claro e resolver com segurança, lhe profundar as causas e applicar remedio efficaz.

«Não nos faltam já estudos meditadamente realizados e elementos sabiamente colligidos para nos fortalecerem na opinião ou antes na convicção de que a crise, que nos assoberba, é mais financeira que economica; e para nos convencerem de que o impulso uniformemente acelerado que se nota na agricultura, na industria e no commerçio nacionaes, as tres bases fundamentaes do nosso sistema economico, é bastante poderoso para, dentro de alguns annos, restabelecer, só por si, o equilibrio necessario no estado financeiro do paiz.

«Esse equilibrio é, pois, em parte, função do tempo, isto é, do periodo de annos necessario para que do successivo desenvolvimento economico possam brotar os meios indispensaveis para satisfazer os encargos da nossa dívida. Mas deveremos nós deter-nos estaticos e aguardar que este *desideratum* ocorra por si e sem esforços de outra ordem? Certamente não; antes, pelo contrario, urge que empreguemos todos os meios para que esse momento desejado se approxime o mais rapidamente possivel.

«Mas como consegui-lo? A resposta demol-a, pela nossa parte, sem hesitação, franca e convictamente: — pela absoluta abstenção de quaisquer despesas que se reputem superfluas ou que, não o sendo, possam ser addiadas; pois mais austera e rigorosa parcimonia nas despesas publicas, embora auctorisadas nos orçamentos do estado, e pela realisaçao de profundas reducções em todas as despesas, excepto nas que, sendo reproductivas e compatíveis com a actual situação do thesouro, se ajustem ao estricto e fiel cumprimento da lei; é, finalmente, pela acertada e legal applicação dos saldos disponiveis, quando os houver, ao fomento economico do paiz.

«De um modo generico, pôde dizer-se que a causa immediata da crise financeira que atravessamos é a escassez do oiro. Não carecemos, n'este momento, de pesquisar as causas remotas d'essa escassez; apenas notaremos que eila provém directamente do facto de não produzir ainda o valor das nossas exportações, adicionada ao contingente monetario ou das cambiaes, que nos enviam as nossas possessões e a colonia portugueza do Brazil, uma somma igual ou superior á do

valor das nossas importações e juros da nossa dívida externa.

«A baixa do cambio no Brazil tem certamente corrido para diminuir aquella primeira somma, e não está tanto na esphera das nossas attribuições corrigir esse mal, como os outros de que provém a diferença das duas sommas. Se entretanto pudessemos transformar os nossos portos, ou as nossas cidades marítimas, sobretudo Lisboa, em emporios de productos coloniaes e brazileiros, já a riqueza, que os nossos colonos de África e do Brazil tendem a transferir para o paiz, se derivaria mais facilmente, vindo em generos commerciaes e invertiveis em oiro, quando não pudesse vir n'este metal ou em cambiaes que o representassem. Annular-se-ia assim, para este artificio, a accão prejudicial da baixa do cambio no Brazil, ao mesmo passo que se fomentaria, de uma fórmula extremamente efficaz e benefica, o nosso commercio.

«Não podemos deixar, portanto, de chamar para este ponto a attenção das associações commerciaes do paiz e de todos os negociantes e capitalistas, bem como a dos individuos e corporações, que se interessam mais directamente no nosso progresso economico e commercial, pedindo-lhes que estudem este assumpto, e nos prestem o auxilio dos seus esclarecimentos e sugestões, pois que de todos elles carece quem, como nós, deseja concorrer e trabalhar o mais efficazmente possível para o desenvolvimento da riqueza nacional.

«Entre os outros meios que estão mais ao nosso alcance para annular a diferença negativa que existe entre os valores que saem e os que entram no paiz, avultam os que devem promover o desenvolvimento dos nossos productos exportaveis, o nosso commercio de exportação e a producção dos generos agrícolas e industriaes e das materias primas, para a qual o paiz oferece condições favoraveis; e bem assim os meios coercitivos da importação dos generos dispensaveis e dos que veem concorrer com os nossos, agrícolas ou industriaes; o que, em synthese, se resume em promover ou fomentar a producção e a exportação dos generos nacionaes, e difficultar ou obstar á importação dos exóticos, que lhes façam concorrência ou os affrontem.»

A este honroso e bem pensado preambulo seguem-se considerações justissimas, conselhos filiados no mais prudente estudo sobre o desenvolvimento agrícola, industrial e commercial, constituindo um trabalho dos mais notaveis da administração publica, e que ficará como padrão da actividade e competencia do Homem, quando o Ministro deixar a pasta a outras mãos, levado na voragem da política, ou fatigado da luta na gerencia d'uma das administrações de mais espinhosos encargos.

Felizmente que o nosso jornal é inteiramente alheio a paixões partidarias, absolutamente imparcial nos seus conceitos e apreciações, a nossa pena absolutamente independente, para que possamos francamente louvar um ministro sem receio de sermos acoimados de esperar a paga em interesseiros resultados.

E, se louvamos, se admiramos, o trabalho de um funcionario distinto já, que, elevado á direcção do serviço em que foi dirigido por tanto tempo, mostra n'um conjunto de sensatas providencias que estudou profundamente durante o longo tempo em que percorreu toda a gamma dos diferentes cargos, até assumir a suprema direcção dos negocios, é porque ha sempre uma justa sympathia pelos que se elevam pelo trabalho em quem, como o auctor d'estas linhas, só ao trabalho e ao estudo, desacompanhado de protecções e influencias estranhas, deve o que é.

Se ha n'isto vaidade, louvavel vaidade deve ter o actual ministro das obras publicas, em, n'um mez apenas de gerencia, ter dotado o paiz de uma somma de providencias que darão o mais benefico impulso á sua regeneração economica e financeira.

A longura da circular do sr. Elvino de Brito impede-nos, a nosso pesar, de a dar na integra, mas vamos extractal-a, para ao menos darmos uma ideia d'este notavel trabalho.

Para o desenvolvimento agrícola preconiza-se o alargamento da producção de cereaes, e como para isso se torna necessário o emprego de adubos chimicos e de machinas agrícolas, já um decreto posterior confirmou esses principios, dando transporte gratuito nas linhas do Estado a esses elementos do trabalho dos campos.

Na questão vinicola antevê o legislador a crise futura da depreciação do genero, pela abundancia da oferta, e prepara-se já, promovendo a exportação d'esses líquidos, animando-a a que na nossa África, na America, busque mercados novos, e sustente, com lealdade, inteligencia e patriotico exforço, os mercados antigos.

A oleicultura e a pomicultura merecem ao illustre ministro capítulos especiaes, incitamentos novos aos productores dos nossos azeites para que os melhorem no fabrico, de fórmula a poderem concorrer lá fóra com os de outros paizes, menos abastados do que o nosso, talvez, n'essa producção; aos donos de pomares, mostrando-lhes, para os seus fructos, o caminho da Alemanha, onde a importação fructifera da America se elevou a 141.373 toneladas, no valor de 30 milhões e meio de marcos, em 1897.

Sobre a cultura florestal promete a circular, além das providencias que imediatamente foram tomadas, outras medidas de mais largo alcance, que serão apresentadas no parlamento.

Referindo-se á rede aquatica, nota que podemos e devemos promover o repovoamento dos cursos d'água e a industria piscicola, estabelecer novas estações agrícolas nos rios que d'ellas precisam.

A criação do bicho de seda, que hoje se acha em lamentavel decadencia, tornando-nos, quasi em absoluto, tributarios do estrangeiro, é tambem proficientemente tratada na circular, referindo-se tambem á fabricação do tecido de seda, hoje quasi abandonada pela enorme desproporção do imposto aduaneiro sobre o fio.

Merce especial menção o problema do melhamento das especies pecuarias e sua exploração e aproveitamento para a agricultura como para a industria.

A valorização dos terrenos incultos e sua colonização é aconselhado como remedio: «uma lei paternal e sociologicamente elaborada, sob o ponto de vista das condições do nosso meio politico e economico, poderá, talvez, dar resultados mais rapidos e mais importantes do que o peso de grossos cabedaelas.»

Completado este sistema por outros elementos, tales como o estudo da nossa hidráulica agrícola, a constituição de empresas, companhias ou associações, a solução d'este problema avizinhar-se-ha.

E o que se refere á associação agrícola, hoje apenas mal existente pelo afastamento dos elementos que podem e devem constituir-a, promete o ministro facilital-o por meio de futuras providencias; como desenvolverá o credito rural e o ensino agrícola.

N'este ponto são notavelmente bem pensadas as observações que na circular se fazem, sobre as actuaes escolas elementares de agricultura e o que elles devem ser.

Passando ás industrias extractiva e manufactureira, o

estudioso ministro ataca de frente o problema dos combustiveis para o alimento das machinas, e de outras forças motrizes, lembrando a substituição da hulha, que nos falta, pela anthracite que abunda. E termina por levantar a theoria dos premios, das concessões nos direitos protectores, da reducção dos preços de transporte e de «outros meios».

D'esses «outros meios» ja bastantes ficam enunciados nos capítulos anteriores.

Realmente, pelas providencias quue o ministro se propõe tomar para o desenvolvimento das industrias extractivas, para o aproveitamento dos terrenos incultos, a povoação dos cursos d'agua, a cultura das matérias primas, a applicação dos combustiveis mineraes, a utilização das quedas de agua, a industria sentir-se ha muito mais desafogada, trabalhando o producto nacional, sem necessidade de o ir buscar ao estrangeiro.

E' mais um elemento de sympathia entre as nossas idéas e as da exposição do infatigavel ministro.

A industria, quanto a nós, a verdadeira industria de um paiz, não é a que manufactura a materia prima exocistica, mas a que fabrica o producto nacional com todos os accessorios e ingredientes nacionaes tambem, entregando ao commercio um artigo inteiramente do paiz, e não o resultado do seu simples trabalho de transformação.

Com estes elementos de vida á industria, o commercio, ao qual se dedicam os ultimos periodos da circular, deve prosperar forçosamente.

Sobre este ponto a circular vae já promovendo os seus efeitos. As associações movimentam-se, estudam, e estudar, n'este caso, é attentar em pontos por vezes ignorados até hoje, com prejuizo de todos, mesmo dos mais directamente interessados.

E conduzir ao estudo profundo, por parte dos competentes, d'esses grandes problemas economicos, cuja solução tão efficazmente nos interessa, é já de si um grande serviço prestado ao paiz, se outros muito mais importantes não tivessem já sido prestados, nos breves dias de gerencia do titular das obras publicas, e muitos mais não houvesse a esperar da sua bem orientada direcção d'esses negocios.

CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA

Já veem caminho de Lisboa alguns dos nossos collegas da imprensa estrangeira que se dirigem ao congresso que deve realizar-se em Lisboa no dia 26.

No dia 22 ou 23 chegará o vapor *De Regents* que conduz 50 congressistas, vindo entre elles os membros do comité central.

O programma approvado é o que démos no nosso ultimo numero, com a diferença de que a ida a Thomas será no dia 30 e as visitas á capital e banquete no dia 1.

A ida para o Porto será pelo Norte, partindo-se de Lisboa bastante cedo para se almoçar na Pampilhosa pelo meio dia, chegando-se ao Porto depois das 3 horas.

A sympathica cooperativa *Lusitana* não só deu livre acesso nos seus carros a todos os congressistas, como pozo á disposição exclusiva da commissão o seu elegante carro n.º 31, feito em Lisboa e sobre modello inteiramente portuguez, pára conduzir alguns dos congressistas aos hoteis ou a excursões na cidade ou fóra d'ella.

A companhia dos ascensores tambem dá livre tran-

sito nos seus carros, em todas as linhas, aos membros do congresso.

Como a companhia carris de ferro fez o mesmo, os congressistas terão á sua disposição gratuita todos os carros da viação de Lisboa.

Já foram enviados para o nosso collega de Paris *La Presse Internationale* as photographias dos membros do commissão local executiva, tiradas no moderno atelier dos srs. José Maria da Silva e Ventura Braz da Piedade, Photographia Principe Real, na praça d'este nome n.º 32.

Estivemos ha dias n'este estabelecimento onde vimos os mais apurados trabalhos feitos com as excellentes machinas de que dispõe esta casa, montada hoje com todos os melhoramentos que teem sido introduzidos na arte photographica.

A collecção dos jornalistas portuguezes, em cartasalon está esplendida.

E' este atelier que vae tirar a vista geral da inauguração do congresso, e tirará outros grupos de congressistas, provavelmente nas excursões que elles fizerem a Cintra e Cascaes.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de caminhos de ferro

2.ª Repartição

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, referente ao 2.º semestre do anno economico de 1897-1898 (1 de janeiro a 30 de junho de 1898), abrangendo a totalidade da linha actualmente em exploração;

Considerando que no accordo de 11 de abril de 1896 se estipulou, que o governo pagaria, a contar de 1 de janeiro de 1895, a garantia de juro relativa ás tres secções da referida linha, na extensão de 203⁷¹:349;

Considerando que n'estas tres secções o rendimento bruto kilometrico foi durante o mencionado 2.º semestre inferior ao minimo fixado no artigo 28.º do contrato de 29 de julho de 1885:

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com aquelle acordo e com o parecer de 22 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar a referida liquidação, relativa ás tres secções e ao 2.º semestre do anno economico de 1897-1898, na importancia de 200:555⁹³⁰ réis, sendo esta liquidação considerada provisoria nos termos da alinea (a) da portaria de 20 de fevereiro de 1883 e das bases 5.ª e 7.ª do citado acordo de 11 de abril de 1896.

Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar, que se pague á mesma companhia a referida quantia de 200:555⁹³⁰ réis.

Paço, em 26 de agosto de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito*.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno economico (2.º semestre do anno economico 1897-1898), na importancia de 53:900⁹⁹⁹ réis;

Mostrando-se da mesma conta e da do 1.º semestre do referido anno economico já liquida, que o rendimento bruto kilometrico foi, durante o mesmo anno economico, inferior ao minimo necesario para o estado deixar de pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contrato de 23 de novembro de 1883;

Considerando que em virtude da liquidação, relativa ao 1.º semestre do mencionado anno economico, auctorizada em portaria de 9 de março do corrente anno, o estado já pagou 46:664⁰⁸⁹ réis e que portanto é assim responsavel pela diferença de réis 53:900⁹⁹⁹ entre aquelle maximo garantido a esta importancia já auctorizada:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 22 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar a referida liquidação na importancia de 53:900⁹⁹⁹ réis, e ordenar:

- 1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;
 2.º Que se pague á mencionada companhia a referida quantia de 53:900\$999 réis, como complemento da garantia de juro, relativa ao 1.º e 2.º semestres do anno economico de 1897-1898.
 Paço, em 26 de agosto de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Repartição do pessoal

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Em todos os lugares, que vagarem nos quadros administrativos das direcções de caminhos de ferro ou de serviços de obras publicas, e que pelas respectivas leis organicas devam ser providos, quer por livre nomeação do governo, quer por concurso entre individuos estranhos ao serviço, só poderão ser providos os empregados administrativos e auxiliares, addidos ou excedentes dos quadros legaes, que actualmente servem na dependencia da direcção geral das obras publicas e minas, em quanto existirem empregados d'esta natureza.

Art. 2.º Independentemente da classificação, a que se refere o artigo 4.º do decreto de 25 de novembro de 1897, e sem prejuizo das vantagens que pelo mesmo artigo se conferem aos empregados addidos ou excedentes dos quadros, para o preenchimento de vagas em serviços dependentes de qualquer secretaria d'estado pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria, se abrirá concurso especial entre esses empregados para o preenchimento das vacaturas, de que trata o artigo 1.º

Art. 3.º Ficam salvas, nos termos das leis vigentes, as garantias que elles conferem aos officiaes inferiores do exercito.

Art. 4.º Logo que occurra alguma vaga nas direcções de serviços de obras publicas, que deva ser preenchida nos termos do artigo 1.º, o respectivo director assim o comunicará á direcção geral das obras publicas e minas, para os efeitos do artigo 2.º.

Art. 5.º Instruções especiaes regularão a forma do concurso a que se refere o artigo 2.º do presente decreto.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 3 de setembro de 1898.—REI.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Senhor.—Estimular por todas as formas possiveis as forças productivas do paiz para atenuar o *deficit* economico, até o extinguir, tal deve ser o empenho constante da iniciativa particular e dos poderes publicos.

Depende a realização d'esse *desideratum* do progresso agricola e industrial, importa envidar esforços para lhe aplanar o caminho e aproveitar o valioso concurso que para tanto presta a viação accelerada. Basta consultar a estatística das nossas linhas ferreas, especialmente das que servem as províncias do sul, para reconhecer os grandes serviços que prestam á agricultura pelo barateamento dos transportes. A tonelagem das mercadorias transportadas tem crescido enormemente, accusando a valorisação dos productos da terra e o desenvolvimento da cultura.

Muito se tem feito; muito ha, porém, que fazer, já dotando gradualmente com linhas ferreas as regiões que a não possuem, tanto quanto o possam permitir as condições do thesouro, já efectuando reduções de tarifas, justificadas e remuneradoras, especialmente nas linhas exploradas pelo estado.

Se n'estas, ainda mais que exploradas pelas companhias, importa — a despeito de um preconceito assaz vulgarizado — elevar quanto possível o rendimento liquido para diminuir os sacrificios impostos ao contribuinte pelos encargos do capital empregado na construcção d'essas linhas, ou para as dotar com os necessarios prolongamentos, reduções ha de tarifas, que se traduzem n'um augmento do trafego e das receitas, pela producção que fomentam.

Os productos agricolas e industriaes devem pagar tudo quanto é rasoavel exigir-se pelo seu transporte, não convindo fazer reduções inconsideradas de tarifas sem influencia sensivel no preço da mercadoria, reduções que o productor e o consumidor não aproveitam, pois que redundam apenas em beneficio do intermediario, e que representam um sacrificio inutil de receitas bem melhor applicadas no melhoramento da exploração technica. Importa, porém, facilitar, até tornal-o gratuito, o transporte de adubos e correctivos, instrumentos e machinas agricolas e industriaes de qualquer especie, porque o aperfeiçoamento dos processos culturales, e a implantação de novas industrias compensarão largamente, quer pelo rapido desenvolvimento do trafego nas linhas ferreas, quer pelo augmento da riqueza geral, quaesquer reduções nas receitas apparentes.

As zelosas e esclarecidas administrações das linhas do estado tem já operado progressivas reduções de tarifas, e o decreto de 27 de dezembro de 1888 concedeu *bonus* de 40 a 60 por cento, sobre as taxas cobradas nos caminhos de ferro aos adubos agricolas e correctivos.

E' chegado o momento de completar aquellas beneficas provisencias, e de tornar gratuito nas linhas do estado o transporte d'estas substancias, bem como o de instrumentos, machinas agricolas e industriaes, sem mais restricções ou reservas, ácerca do acondicionamento, do que as necessarias para salvaguardar a responsabilidade das administrações.

Auxiliará assim o estado efficazmente a profunda e benefica transformação que estão soffrendo a alfaia agricola e os processos culturales, e fomentará, ao mesmo tempo, o progresso industrial de importantes regiões do paiz.

E' com estes fins, que foi elaborado o decreto que tenho a honra de submeter á approvação de Vossa Magestade.

Secretaria do ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 3 de setembro de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito*

Attendendo ao que me apresentou o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas commercio e industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo unico. O transporte e operações accessorias de instrumentos e machinas agricolas ou industriaes e de adubos, correctivos e insecticidas, especificados na tabella e instruções annexas a este decreto, serão feitos gratuitamente nas linhas ferreas exploradas pelo estado.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 3 de setembro de 1898.—REI.—*Elvino José de Souza e Brito.*

TABELLA

INSTRUMENTOS E MACHINAS AGRICOLAS E INDUSTRIAES

Geradores de vapor.—Motores a vapor, com excepção de locomotivas, e manejos para motor de sangue.—Machinas ferramentas.—Peças de machinas.—Material vinario e oleicola.—Instrumentos agricolas.

ADUBOS, CORRECTIVOS, INSECTICIDAS E FUNGICIDAS

Phosphatos de cal em pó, em detrichtos ou em pedra.—Nitratos de potassio e de sodio.—Sulfato de ammonio.—Guano natural e artificial, e adubos chimicos compostos.—Chloreto de potassio e Kainite.—Margas.—Conchas e mexoalho.—Cinzas.—Poudrette.—Sangue de boi.—Sulfatos de potassio, de cobre e de ferro.—Enxofre, enxofre cuprico, acetatos de cobre e outros insecticidas e fungicidas.—Acidos sulfurico, muriatico e nitrico.—Bagaços de sementes oleoginosas, excepto os da azeitona.

Instruções

As direcções dos caminhos de ferro explorados pelo estado submeterão, sem demora, á approvação superior a reforma das suas tarifas especiaes referentes a adubos e correctivos, insecticidas e fungicidas, instrumentos e machinas agricolas e industriaes, de acordo com os preceitos do decreto d'esta data, e tendo em vista as seguintes prescripções:

1.º Os acidos serão transportados com a devida segurança, os adubos e correctivos, insecticidas e fungicidas, em saccos, caixas de lata ou barricas;

2.º O peso mínimo de cada remessa será de 200 kilogrammas, salvo nos transportes a granel, para os quaes será obrigatorio o minimo da expedição de 5:000 kilogrammas;

3.º A's taras vasias será concedido o regresso gratuito nas condições usuaes;

4.º Não será obrigatorio o engradamento de machinas e instrumentos agricolas e industriaes, ressalvando, porém, as administrações a sua responsabilidade pelas avarias provenientes de mau acondicionamento;

5.º Nas linhas do sul e sueste abrangerão estes transportes a via fluvial, cobrando-se, porém, por esta parte do trajecto, as taxas da respectiva tarifa;

6.º As operações de carga e descarga serão feitas por conta e pessoal dos expedidores e consignatarios, cobrando-se as taxas em vigor quando as administrações hajam de as mandar executar pelo seu pessoal, ou quando não sejam effectuadas nos prazos estipulados;

7.º As mesmas administrações eliminarão das tabellas A e B do regulamento approvado por decreto de 27 de dezembro de 1888, na parte relativa ás suas linhas, os adubos, correctivos, insecticidas e fungicidas enumerados na tabella annexa;

8.º As remessas, a que se referem estas instruções, ficam isentas do pagamento da taxa de evoluções e manobras. Cobrar-se-ha, porém, a importancia devida pela guia, registo e sello;

9.º As novas tarifas deverão começar a vigorar no dia 20 de setembro corrente.

Paço, em 3 de setembro de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Sua Magestade El-Rei, á quem foi presente um projecto, datado de 16 de julho ultimo, de um typo de taboleiro metallico para substituir os actuaes taboleiros existentes nos pontões de 4 metros de vão das linhas ferreas de leste e norte, apresentado pe-

la companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando se com o parecer de 1 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, com a condição, porém, de que a um dos lados d'estes taboleiros será estabelecido um passadiço com o competente guarda para garantia dos empregados e operarios que tenham de transitar n'aquellas linhas.

Paço, em 9 de setembro de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 10 de agosto findo, de um typo de taboleiro metallico para substituição dos actualmente existentes nos pontões de 4^m,20 de vão nas linhas ferreas de leste e norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 1 do corrente do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, com a clausula, porém, de que a um dos lados dos taboleiros d'este typo, que forem assentes, seja estabelecido um passadiço com a competente guarda para completa garantia dos empregados e operarios que tenham de transitar nas mencionadas linhas.

Paço, em 9 de setembro de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 27 de julho ultimo, de um typo de taboleiro metallico para substituição dos actuaes taboleiros dos pontões de 6^m,40 de abertura, existentes nas linhas ferreas de leste e norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 1 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, com a clausula, porém, de que a um dos lados dos taboleiros d'este typo que forem assentes se estabeleça um passadiço com a competente guarda para melhor garantir a segurança dos empregados e operarios que transitem n'aquellas linhas ferreas.

Paço, em 9 de setembro de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Sua magestade El-Rei, tomando conhecimento das reclamações que no norte do paiz tem suscitado o horario da abertura e encerramento do serviço de mercadorias de pequena velocidade nos caminhos de ferro explorados pelo Estado, fixado nas tarifas gerais que regulam actualmente os transportes, d'essas mercadorias, e reconhecendo a manifesta vantagem de se proporcionar ao publico as possiveis commodidades na utilização dos serviços officiaes;

Considerando, outrosim, que da alteração do horario, nos termos das mencionadas reclamações, nenhum inconveniente advém á regular exploração das linhas ferreas do Minho e Douro, e do Sul e Sueste;

Ha por bem, tendo ouvido os engenheiros directores respectivos, ordenar que nos caminhos de ferro do Estado o serviço da expedição e recepção de mercadorias de pequena velocidade seja subordinado ao seguinte horario: de 1 de maio a 30 de setembro, desde as cinco horas da manhã até ás oito horas da noite; e de 1 de outubro a 30 de abril, desde as seis horas e meia da manhã até ás cinco horas e meia da tarde.

Paço em 14 de setembro de 1898.—*Elvino José de Souza e Brito.*

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.^o As construções ou reconstruções de natureza agricola, tais como, muros de vedação, muros de suporte, vedação de arame em esteios de pedra ou de madeira, encanamentos de agua de rega, edificações de casas destinadas á agricultura e habitações rurais, montagem de vedação em pedra ou em ferro e arame, bardos e ramadas nos muros de suporte, e bem assim as plantações de arvoredo, serão permitidos aos proprietarios-agricultores com predios marginaes ás estradas ou aos caminhos de ferro, nos termos do presente decreto.

Art. 2.^o As licenças para os trabalhos, a que se refere o artigo 1.^o, serão pedidas pelos interessados aos directores de obras publicas, aos directores de caminhos de ferro, explorados pelo Estado, ou ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro, em requerimento que indique clara e expressamente o local, a natureza da plantação ou da obra que se pretende executar.

Art. 3.^o Recebido o requerimento, o director enviará ao local um delegado seu, que se habilitará a informar o devidamente, ouvindo o interessado e levantando a planta do espaço pretendido, sempre que o julgue conveniente ou necessário.

§ unico. Sempre que se trate da edificação de casas ou habitações rurais, deverão ser exigidos ao requerente todos os esclarecimentos, que se julguem necessarios ácerca das obras a construir.

Art. 4.^o Em vista da diligencia, realizada nos termos do artigo 3.^o, o director resolverá, fixando os alinhamentos e mais condições em que haja de fazer-se a plantação ou a obra, as quais mandará fiscalizar até a sua conclusão.

Art. 5.^o Fica dispensada a apresentação prévia de plantas, a que teem estado sujeitas as licenças d'esta natureza.

Art. 6.^o As transgressões contra o preceituado no presente decreto e á inobservância das condições impostas, serão applicaveis as penalidades comminadas pelos decretos de 31 de dezembro de 1864 e 21 de fevereiro de 1889.

Art. 7.^o Se durante o prazo de trinta dias, depois de requerida a licença, não houver resolução do respectivo director de serviços, considerar-se-ha como deferido o requerimento.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, aos 10 de setembro de 1898.—REI.—*Elvino José de Souza e Brito.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Transporte de palha. — Começou a vigorar no dia 5 do corrente, nas linhas da companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, uma nova tarifa, n.^o 4 de pequena velocidade, applicavel aos transportes de palha prensada, por wagon completo para varias estações das linhas portuguezas.

Adoptado como foi o systema de tarifa-contracto, o consignatario que, por esta tarifa, tiver recebido nas estações das linhas ferreas portuguezas, durante o prazo de 1 anno, o minimo de 200 wagons de palha, procedentes das linhas hespanholas da companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante ou das suas combinadas, percorrendo n'aquella linha um numero de 270 kilometros, receberá da referida ccompanhia hespanhola uma bonificação, por tonelada, de 0,50 pesetas quando o percurso tenha sido até 300 kilometros; 0,75 nos percursos até 400 e 1 peseta nos superiores.

Como se deprehende, esta tarifa, sendo de base kilometrica, é applicavel de todas as estações da rede hespanhola para a nossa fronteira, sendo-lhes, desde esse ponto, applicada a tarifa portugueza n.^o 12 que foi distribuida com o nosso n.^o 107 de 1892.

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Como prometemos, damos com este numero, em folha separada, uma classificação alphabetică de mercadorias indicando todas as tarifas especiaes, tanto internas da companhia real e da Beira Alta, como combinadas entre essas duas rēdes, actualmente em vigor.

No final d'esta publicacão vāo as explisões necessarias, para bem se comprehender a maneira de servir d'este auxiliar para saber quaes as tarifas que são applicaveis a cada mercadoria.

Esta publicacão — hoje de grande utilidade a todos os commerciantes ou outros quaequer transportadores por caminho de ferro, e mesmo ao pessoal de estações, não fica inutilizada pela publicacão de qualquer tarifa especial que appareça n'um futuro breve. Com essa tarifa á vista facil é fazer, na classificação, as modificações necessarias indicando a tarifa, pelo seu numero, nas mercadorias que ella incluir.

E se, em lugar de nova tarifa, se der a suppressão de alguma das existentes, basta ter o cuidado de, percorrendo a classificação, mercadoria a mercadoria, riscar o numero indicativo da tarifa annullada.

Este trabalho deve fazer-se pela classificação, e não limitando-se a procurar n'esta as mercadorias que estão na tarifa, porque na nomenclatura dos artigos indicámos muitas vezes varias tarifas em mercadorias que n'ellas estão designadas de uma forma geral.

Este trabalho, repetimol-o, não é official, foi feito n'esta redacção e por ella publicado unicamente com o fim de ser um auxiliar ao commercio. Não pôde por-

tanto ser invocado para qualquer reclamação ás companhias que a elle foram completamente estranhas; da mol-o, todavia, como certo, como o garante a longa pratica de quem o executou.

Adoptámos o formato grande, não só por ser o mesmo do nosso jornal, como para jogar com o das tarifas das linhas férreas, podendo assim a nossa publicação ser collocada na frente de qualquer collecção, servindo-lhe de indice.

ATRAVEZ D'AFRICA

Já foi entregue ao sr. ministro da marinha o relatorio da commissão incumbida de estudar a situação financeira d'esta companhia.

Esse relatorio que, depois de estudado pelo sr. ministro, será presente em conselho, para apreciação, confirma inteiramente as conclusões da commissão anterior, assentando na necessidade do Estado continuar a auxiliar a companhia, enquanto ella não tiver a linha concluída até Ambaca, margem esquerda do Lucalla, e assim em circumstancias de entrar n'uma situação regular.

O relatorio é extenso e contem interessantes elementos sobre a situação da companhia.

Para a conclusão da linha a companhia precisa levantar um emprestimo de não menos de 1.200 contos, para garantia do qual o governo cederia, por um determinado prazo, de descontar a quantia de 300.000 réis por kilometro que, pelo contracto actual, são deduzidos na garantia de juro do computo das despesas de exploração.

Para garantia dos creditos passados do Estado que orçam por 2.000 contos e da cedencia dos 300.000 réis acima referidos, propõe a commissão varias condições a exarar no contracto que se fizer, indicando tambem diferentes alvitres tendentes a remover algumas das principaes causas que teem concorrido para aggravar as dificuldades com que a companhia tem luctado.

Para a conclusão da linha até Malange são necessários uns 8.000 contos.

Estas informações, que temos por seguras e concordam com algumas que teem aparecido em outros jornaes, foram-nos fornecidas por pessoa estranha á commissão, o que devemos declarar pelo facto do relatorio ser documento reservado e de fazer parte da commissão o nosso estimado engenheiro consultor d'esta *Gazeta*, o sr. Xavier Cordeiro.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Algumas palavras sobre o tratamento das hernias inguinaes nas creanças, por Carlos Arthur da Silva.—É a dissertação inaugural ou these defendida por este nosso querido amigo, na escola medica-cirurgica, ao terminar o seu curso.

Não podemos, por falta de competencia scientifica, fazer a critica d'este trabalho, e se esses conhecimentos não nos faltassem, outra razão haveria ainda para não nos sentirmos seguros no nosso parecer — a amizade que tributamos ao novo medico que desde criança conhecemos e em quem temos acompanhado, com jubilo, o desenvolvimento de uma intelligencia lucida e de um estudo apurado que o fizeram sahir distinto em todos os seus exames.

Agradecendo ao distinto clinico as palavras amaveis com que nos offereceu o seu livro e outras, immerecidas, com que nol-o dedicou, fazemos votos para que

a sua carreira medica corresponda aos triumphos da senda de estudante, afastando a morte da cabeceira dos seus doentes como afugentou as espheras pretas dos dedos dos distintos lentes que o aprovaram.

Jornal unico. — *Macau 20 de maio de 1898*. — Com uma circular da Comissão Executiva do Centenario, da parte e em nome do sr. Governador da Província de Macau, recebemos um exemplar d'este jornal alli publicado por occasião das festas da celebração india, a cuja commissão o mesmo sr. governador, o valente conquistador de Coolella, o sr. Eduardo Galhardo, presidiu.

Na sua parte material o *Jornal unico* apresenta o aspecto de uma elegante publicação, dando a conhecer o adeantamento da arte typographica n'aquelle possesão.

O resto é uma bem disposta illuminura a côres e ouro segundo uma aguarella do sr. A. Bello. As paginas interiores são impressas a azul sobre fundos esbatidos de côres variadas, representando motivos macaenses.

As 11 illustrações que o acompanham são feitas por meio da photographia por clichés, alguns primorosos, do distinto amador sr. Carlos Cabral.

A parte litteraria é interessantissimo contando dos seguintes artigos, dos quaes o terceiro é acompanhado da versão em chinez pelo sr. Pedro Nolasco da Silva.

Glorificar os heroes da Patria, commemorando os seus altos feitos á mesma Patria! por E. A. R. Galhardo; 8 de junho de 1847-20 de maio de 1498 por José, Bispo de Macau; A Caminho da India, por João Pereira Vasco; Praia Grande, por A. Basto; San Gabriel, por Camillo Pessanha; O Centenario em Macau, por J. Gomes da Silva; Portugal-Macau, por Wenceslau de Moraes; Edificio do Leal Senado, por A. Bastos; O assalto do Passaleão, por E. A. Marques; Hontem, Hoje e Amanhã, por G. S.; Na China, conto pueril, por Horacio Poiares; Currente calamo, por Mario B. de Lima; Avenida «Vasco da Gama», por Augusto Cesar d'Abreu Nunes; A Vasco da Gama, por J. L. Marques; Querer é poder, por Domingos M. Amaral; Sé Cathedral, por Arthur Tamagnini Barbosa; Cam-pau-sai, 1805-1809, por Abeillard Gomes da Silva; A Gruta de Camões, por G. S.; A Voz da infancia, por Annas Caldas; Fachada do antigo convento de S. Paulo, por A. Bastos; Pharol da Guia, por E. C. Lourenço; O Patois de Macau, por Pedro Nolasco da Silva; O Pagode da Barra, por A. Bastos; A Porta do Cérco, por Arthur Tamagnini Barbosa; Porto interior de Macau, por A. Talone da Costa e Silva.

A sub-commissão que se encarregou d'esta publicação, e merece todos os elogios pelo bem que de tal missão se desempenhou, compunha-se dos srs. Comendador Antonio Joaquim Bastos, Conselheiro Arthur Tamagnini da Motta Barbosa, Dr. José Gomes da Silva, Dr. Horacio Poiares, Eduarda Cyrillo Lourenço, Pedro Nolasco da Silva e João Pereira Vasco.

★

O Porto de Lisboa. — Da Empresa Hersent, concessionaria do serviço de exploração do porto de Lisboa, teve a amabilidade de nos enviar tres exemplares do seu elegante folheto, em francez, alemão e inglez, contendo a descrição do nosso porto, tarifas de atracação, uso dos caes, armazenagem de mercadorias e manutenções diversas, pesagem, aluguer de gruas, fornecimentos d'agua, etc.

A capa é illustrada por uma photogravura do porto, na altura de Santos e um esboço a côres, do planispherio indicando as relações marítimas de Lisboa com

os principaes portos do mundo; no alto ostenta-se a bandeira portugueza e a distintiva da Empresa Her-sent.

Nas costas da capa figura o porto com as suas instal-
lações marítimas, Lisboa e seus arredores desde Santa
Apolonia até á torre de S. Julião e a margem esquerda
do Tejo desde Cacilhas até a foz.

No interior ha um mappa mais detalhado da cidade,
com as installações do porto, docas, ante-porto, caes
de reparação, etc.

Este folheto, muito interessante, vae ser distribuido
aos membros do congresso da imprensa por intermedio
do escriptorio de informações installado, para serviço
do mesmo congresso, na Sociedade de Geographia.

Agradecemos a offerta.

História de Portugal. — A acreditada livraria Pereira,
da rua Augusta, em Lisboa, vae publicar de novo esta
importantissima obra do grande escriptor Pinheiro Chagas,
acompanhando-a de enorme profusão de bellas il-
lustrações sobre desenhos originaes do exímio artista
Roque Gameiro.

A edição é em quarto grande, em bom papel e typo
novo, distribuindo-se uma caderneta de 16 paginas por
semana pelo preço de 60 réis.

TRACÇÃO ELECTRICA

Em Lisboa. — Como curiosidade transcrevemos um
trecho da correspondencia de Lisboa para o *Commercio
do Porto*, cujo autor é, como se sabe, extremo defensor
do contracto da tracção electrica feito pela nossa camara
com a companhia Carris, para a installação por cabo
aereo.

— Para se avaliar da sem-razão com que se tem
querreado em Lisboa a proposta da Companhia Carris
de Ferro para applicar aos seus carros a electricidade
como motor, basta saber-se que por toda a parte, quer
por um quer por outro systema, se está adoptando a
tracção electrica na viação barata.

— E' fóra de duvida que o systema por meio de accu-
muladores é preferivel ao dos fios aereos adoptado
n'essa cidade e que nós vamos ter na nossa.

— O Hanover é a cidade da Europa onde ha mais
americanos com accumuladores. Possue 133 carrua-
gens com 208 elementos cada um, que podem dar 20
a 25 amperes por hora, pesando 2.600 kilogrammas
approximadamente. A despeza com os accumuladores
anda por 18 marcos, ou sejam uns 10.800, ao par,
mensaes, por cada carro. A exploração ou é mixta, es-
tando alguns pontos da linha providos de cabos, ou ex-
clusivamente por meio dos accumuladores. Nas linhas
percorridas só com os accumuladores, as baterias car-
regam-se durante meia hora, depois de cada viagem de
20 kilometros.

— Em Berlim, adoptou-se o systema mixto. Dos 600
carros calculados como necessarios para o serviço, estão
já prompos 100, providos de accumuladores compostos
de 200 elementos, que proporcionam carreiras de 8 ki-
lometros, rebocando um segundo carro.

— Um dos principaes inconvenientes dos carros com
accumuladores é o peso; no entretanto, este systema
é o que ha-de prevalecer, em breve, sobre qualquer
outro.

Effectivamente, a maior prova da excellencia da trac-
ção por cabo aereo é que as principaes cidades... só
onsentem a tracção por accumuladores.

Não se pôde defender melhor... accusando!
Ou vice-versa, que é a mesma coisa.

França. — Foi declarado de utilidade publica o esta-
belecimento d'uma rede de tremvias de tracção ele-
trica na cidade de *Tours* e communa de *Sainte Savine* (*Aube*).

Como consequencia foi aprovado o convenio entre
a cidade de *Troyes* e a companhia de tremvias de
Troyes para a cessão da sua rede de tremvias.

— Vae estabelecer-se em *Porcoing* uma linha de trem-
vias electricos para serviço de passageiros na rua de
Gand.

Russia. — Foi submetido á aprovação do governo o
projecto de rede de tremvias electricos na cidade de
Riga.

Suissa. — Estão adeantadas as obras da linha do
Grand Saint-Bernard que tem 70 kilometros.

Conta-se que haverá 150.000 passageiros entre
Aosta, na Italia, e *Martigny*, na Suissa.

A força motriz é a das torrentes da montanha.

EXPOSIÇÃO DE 1900

Está definitivamente constituída a companhia de
transportes electricos da exposição.

O seu capital é de 2 milhões de francos ou 20.000
acções de 100 fr.

E' esta companhia que vae construir e explorar o
caminho de ferro e porventura a plata-fórmula móvel
com duas velocidades, destinadas ao transportes dos vi-
sitantes.

O serviço das Bellas Artes do commissariado geral
da exposição organisa a lista dos artistas a quem será
incumbida a execução das esculturas e estatuas que
devem ornamentar a ponte monumental de Alexandre
III e o palacio dos Campos Elyrios.

O architecto Raulin foi encarregado da construcção
d'um salão de festejos que possa conter 15.000 espe-
cadores.

Este salão fica no centro da galeria das machinas. Oc-
cupará um espaço quadrado com 112^m de lado.

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 12 e 14 des Estatutos, verificar-se-ha
na séde da companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º andar,
no dia 20 do corrente, pela 1 hora da tarde, o sorteio das obriga-
ções relativas ao 1.º semestre de 1898, dm harmonia com as res-
pectivas tabellas.

Lisboa, 16 de setembro de 1898.

Os Directores

Pedro Ignacio Lopes.

Antonio Francisco da Costa Lima.

Antonio José Gomes Lima.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 septembre 1898.

L'«Affaire», vous savez celle qui nous obsède tous depuis un
an, la seule qui existe, l'affaire Dreyfus, en un mot, ne nous lais-
se aucun répit. Nous avons beau être à la mi-septembre, c'est à
dire à une époque où les vacances prennent généralement fin, les

transactions sont aussi nulles qu'en pleine canicule. Je sais bien que cette année les chaleurs ont persisté plus long temps que de coutume et tous ceux que leurs occupations ne retiennent pas obligatoirement à Paris se hâtent de repartir à la campagne. Mais, cette prolongation de repos n'est possible que parce que les affaires sont nulles et elles ne le sont que parce que l'autre «affaire» accapare l'attention. Des questions intéressantes sont pourtant posées et notamment au sujet du Portugal.

On a suivi de près ici le voyage du nouveau ministre des finances et les combinaisons qui sont mises en avant pour liquider les embarras financiers du Portugal. Pour le moment la combinaison Delagoa-Bay tient la corde. Je sais bien quel mauvais accueil elle recevrait chez vous; toutefois je dois vous dire que ici elle est vue d'un bon œil. On se dit que le Portugal y trouverait le moyen de se procurer rapidement des ressources considérables, suffisantes pour rembourser la dette flottante, retirer de la circulation le trop plein du papier et finalement améliorer sensiblement le change. Or l'amélioration du change, c'est par contre-coup, la hausse de toutes les valeurs portugaises.

On croit aussi qu'un accord entre le Portugal et l'Angleterre pourvait exercer une influence féconde sur le développement des territoires de Mozambique et Lourenço-Marques. On envisage la création de nouvelles entreprises, l'accroissement de celles qui existent et l'on espère bien que cela donnerait lieu à un réveil de votre marché. Je crois, pour ma part, que tous ces rêves ne sont pas réalisables, car on connaît le patriotisme de votre gouvernement et je sais qu'il n'a rien autorisé de ces bruits.

Pour en finir avec les valeurs portugaises, voici le dernier bulletin de la Compagnie des Tabacs:

	Kilogr.	Réis
Ventes du mois d'août.....	179.290	708:002 \$161
Ventes des mois antérieurs	697.519	2.762:803 \$455
Total des 8 premiers mois.....	876.809	3.470:805 \$616
Période correspondante du précédent exercice.....	861.784	3.415:650 \$732
Différence en faveur de 1898	15.025	55:145 \$884

De nos valeurs françaises je n'ai pas grand' chose à vous dire. Les rentes, les actions et obligations de chemins de fer sont fermes, mais c'est tout. Heureusement pour elles qu'elles ont la clientèle des capitaux de placement, laquelle ne chôme jamais, car s'il leur fallait compter sur la spéculation il faudrait joliment déchanter. D'autant plus que, dans les circonstances actuelles on n'est pas volontiers porté à prendre une position d'acheteur.

Les actions des entreprises métallurgiques françaises sont stationnaires. Elles sont d'ailleurs à des cours qui demandent à être consolidés. On aurait plutôt de la préférence pour certaines sociétés espagnoles telles que Escombrera-Bleyberg et Peñarroya, ou russes, Krivai, Rog, par exemple, dont les prix ont presque doublé depuis un an.

Les omnibus et les Voitures à Paris sont sans changements. Mais une autre valeur de transports qui avait été la grande favorite, la Thomson-Houston, est en réaction assez sensible. Il est sage de ne pas escompter trop vite l'avenir; le dividende actuel n'est que de 50 frs. Le prix de 1.600 frs. est largement suffisant.

Les valeurs de cuivre sont bien tenues, mais leur mouvement de hausse ne s'accentue pas.

La *De Beers* a été secouée tout cette quinzaine. Des ventes importantes ont eu lieu; le fait n'est pas discutable. Cependant on en est encore à invoquer un motif plausible pour expliquer ces ventes. La situation financière de l'affaire est de tout premier ordre; sa situation industrielle n'est pas moins bonne. Il faut en conclure que les ventes ont des causes politiques, mais n'ont pas trait au fond même de l'entreprise.

J'arrive maintenant aux mines d'or vers lesquelles l'attention commence à se porter. En clôture on en a fait par quantités appréciables. Il ne serait pas étonnant que nous voyons ce marché spécial se ranimer.

La *Mozambique* a eu aussi des transactions. Les 120.000 actions qui restaient à la souche ont été réalisées. On assure que la Banque de Paris et son groupe en aurait pris 106.000.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1898.

Continua a manter-se a alta dos nossos fundos e adquire, portanto, mais tensão o desespero de muitos interessados em que este facto se não accentuasse.

Estes interessados podemos dividir-los em dois grupos: um, dos especuladores da alta dos cambios, que tiveram agora, a par de um desengano cruel, prejuízos mais crueis ainda, e vão vendo, por seu mal, que as tentativas de retomarem as posições, que tinham antes do benefício movimento que ultimamente se operou, são improfícuas.

Outros, os dos políticos intransigentes que não querem acre-

ditar — por mais que os factos lho evidencem — que esse facto deve atribuir-se, em grande parte, à entrada, para a pasta da Fazenda, de um homem honrado, sem outros compromissos políticos que não sejam os que, impressos no seu livro, se consubstanciam numa completa reforma da nossa economia e a adopção de medidas de alcance imediato para nos fazer sahir do abandono a que anteriores gabinetes nos levaram, pela sua falta de atenção à importantíssima questão financeira.

*

Temos por absolutamente falsos e anti-patrióticos quaisquer boatos de combinações entre o nosso governo e outra qualquer nação, para a venda, alienação ou cedência da nossa província de Moçambique.

Que duas nações poderosas, entendendo-se entre si, sobre vários assumtos dos seus respectivos domínios ultramarinos, tratassem, incidental ou propositadamente, da hypothese de qualquer combinação futura com o nosso paiz—isso, que não é, já de si, de muito bom augúrio para nós, só nos deve conduzir à maior vigilância e circumspecção, para que, por nossa parte, dão dêmos o menor pretexto a qualquer acto d'essas nações que nos seja desagradável.

Nada mais.

A imprensa estrangeira—tomando a nuvem por Juno—tem-se ocupado das nossas finanças e d'essa possibilidade de as endireitarmos. Pois que o faça, tanto melhor para nós se esses boatos—sonhos, como lhes chama o nosso correspondente de Paris no seu boletim que hoje publicamos—teem concorrido para a subida dos nossos fundos.

Estes teem, com efeito, subido uns bons 30 por cento desde a entrada do sr. Espregueira para ministro da Fazenda.

Em 18 de agosto o nosso 3% cotava-se em Paris a 18,35; hoje ficou a 23,45, com boas tendências, e já se fez na semana ultima a 24.

O cambio sobre Londres, que, n'aquella data, estava em 29 $\frac{5}{16}$, fecha hoje a 34 $\frac{1}{16}$, ou quasi 4 $\frac{3}{4}$ pontos de alta.

Basta ver a enorme melhoria que d'estes dois factores resulta para o paiz, o lucro para o nosso comércio, para bemdizermos os que assim concorrem para este benefício, e acharemos a explcação de certos rancores.

Ainda ha um mez não faltava quem, n'uma rua da Baixa, assegurasse que as libras valeriam em breve 10.000 réis; pois quem isso afirmava apressou-se a vender boa parte dos cambiaes que havia acaparado ao cambio de 32 e pena tem de ainda ter conservado um resto que hoje já não realiza nem a 34.

Com os nossos títulos tem-se dado os mesmos casos.

Alguem que seguiu o conselho de não comprar obrigações Ambacas a 65.000 réis, arrepende-se hoje ao ver que em 100 economizava 1.000.000 réis, porque só as terá agora, se houver vendedores a 75.000 réis.

Entre as causas da alta dos nossos fundos no estrangeiro figura, em primeiro lugar, a confiança que ha lá fóra em que o actual ministro da fazenda realizará um acordo em boas condições com os nossos credores, e o aviso feito às praças estrangeiras do supplemento a receber sobre os nossos títulos que anunciámos no boletim anterior.

O Banco de Portugal tem retrahido nos ultimos tempos os seus descontos, para poupar o que lhe resta da sua emissão de notas auctorizada. Isso fez com que o comércio recorresse aos outros estabelecimentos bancários, onde teve bom acolhimento, embora pagando uma taxa um pouco mais elevada.

Apesar de estarmos em tempo de calor e de praias, os leilões da Bolsa não teem estado pouco concorridos, realizando-se muitas operações e affirmando-se a procura dos títulos do Estado e dos principaes estabelecimentos bancários.

CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d'v....	34 $\frac{1}{4}$	34 $\frac{1}{8}$	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque....	34 $\frac{1}{16}$	34 $\frac{15}{16}$	5 $\frac{1}{2}$ 0%
Paris 90 d/v.....	830	832	No mercado.....
» cheque.....	834	836	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	340	343	160
» cheque.....	345	347	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v...	340 $\frac{1}{2}$	343 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$ 2.500 e
» cheque...	345 $\frac{1}{2}$	347 $\frac{1}{2}$	2.550.
Madrid cheque	970	973	

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

SETEMBRO

BOLSAS	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscripç. de assent..	30,58	30,60	30,60	-	31,10	31,60	31,65	31,50	31,35	31,49	31,45	-	31,67	-
" coupon.	30,55	30,65	30,60	-	31,10	32	31,80	31,50	-	31,60	31,60	31,61	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	-	14.600	-	14.650	15.800	14.800	14.700	14.700	14.800	-	14.800	14.800	-
" 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.100	-
" 4 0/0 1890 coupon...	-	-	37.600	39.000	-	-	38.500	38.400	-	-	-	-	38.600	-
" 1/0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	41.700	41.800	-	43.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int...	-	-	-	43.000	-	43.400	-	43.200	43.000	-	-	43.200	-	-
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	43.800	43.500	43.500	43.500	-	-	43.500	-	-	
" Tabacôs coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	124.000	127.000	124.000	123.900	-	123.400	123.800	123.500	-	-	123.950	124.000	-	-
" " Commercial....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	121.500	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	104.000	104.000	104.100	104.000	103.800	-	-	-	103.800	103.700	103.400	103.100	103.100	-
" Tabacos coupon...	-	84.500	87.000	-	86.000	86.500	86.800	-	84.800	84.000	83.500	85.900	-	-
" Comp a Real.....	-	10.500	-	10.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	96.000	96.000	96.000	96.100	96.100	-	-	96.600	-	96.600	96.600	-	96.600	-
" " 5 0/0.....	-	93.500	-	-	93.500	93.500	-	93.500	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	78.000	78.200	78.000	77.700	-	-	75.100	74.000	-	-	-	-
" " 2 0/0 2.º grau.	14.900	15.450	16.200	15.900	16.350	16.350	16.200	-	-	15.800	15.900	15.900	15.900	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	75.000	73.000	74.500	74.500	-	73.200	72.500	71.000	71.000	73.000	75.000	75.000	75.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	21	22,50	22,75	24	24	23,95	23,15	23,25	23,25	23,05	23,05	23,15	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	38	40	39	40	41	42	45	45	43	45	-	-
" Madrid Caceres....	16,50	-	17	-	16,50	16,50	16,50	-	-	17	16,50	-	-	-
" Norte Hespanha..	74	74	73	72	72	74	74	72	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	142	141	140,25	142,50	141	143	144	142	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	-	100	-	-	103,50	100	102	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	251	258	256	260	259,50	261,50	258,50	250	260	265	264	263	-	-
" " 2.º grau	52	55,50	52,25	56	57	56,50	56,50	55,50	55,50	58	58	58	-	-
" " antigas.	-	125	-	-	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta	65	69,50	68,25	70	69,50	68	69	69	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	-	62	62,50	58	58,50	58	58	60	59,50	58	58	58	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp) ..	218	218	217	215	217	217	218	217	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez....	20,87	21,37	-	22,87	24	23,87	23,25	23	23,31	23,37	23,25	23,12	-	-
Obrig. Atravez Africa	43	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	48,12	48,25	48	-	-	-	49	49,75	50,37	52,25	52,50	52,37	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	49,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1898			1897			Totaes			Differença a favor de		
		Kil	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1898	1897	1898	1897	1898	1897
COMPANHIA REAL													
Antiga rede	de 13 19 Agos.	693	Réis 91.304.000	Kil. 131.751	693	Réis 82.121.254	Kil. 118.501	Réis 2.187.495.000	Réis 2.003.211.958	Réis 184.283.042	Réis	Réis	Réis
e nova não garantida.	20 26 "	"	Réis 87.446.000	Kil. 126.184	"	Réis 82.121.254	Kil. 118.501	Réis 2.274.941.000	Réis 2.085.333.212	Réis 189.607.788	Réis	Réis	Réis
Nova rede garantida.	27 2 Set.	"	Réis 93.971.000	Kil. 135.600	"	Réis 83.553.076	Kil. 120.567	Réis 2.368.912.000	Réis 2.168.886.288	Réis 200.025.712	Réis	Réis	Réis
Sul e Sueste...	13 19 Agos.	380	Réis 12.115.000	Kil. 31.881	380	Réis 11.071.746	Kil. 29.136	Réis 258.208.000	Réis 245.747.042	Réis 12.460.958	Réis	Réis	Réis
Minho e Douro.	18 24 Jun.	353	Réis 25.591.152	Kil. 72.496	353	Réis 28.593.842	Kil. 81.002	Réis 488.076.439	Réis 487.126.185	Réis 950.254	Réis	Réis	Réis
Beira Alta....	30 5 Agos.	253	Réis 7.559.481	Kil. 29.879	253	Réis 8.442.242	Kil. 33.368	Réis 161.547.891	Réis 177.649.599	Réis	Réis	Réis	16.101.708
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	13 19 Agos.	105	Réis 1.626.311	Kil. 15.488	105	Réis 1.511.621	Kil. 14.396	Réis 174.566.933	Réis 190.762.372	Réis	Réis	Réis	15.825.342
Guimarães....	6 12 "	"	Réis 1.438.994	Kil. 13.704	"	Réis 1.420.347	Kil. 13.527	Réis 37.152.324	Réis 39.391.564	Réis	Réis	Réis	16.205.439
Norte de Hes- panha.....	19 25 Agos.	34	Réis 2.056.452	Kil. 60.483	34	Réis 2.022.500	Kil. 59.485	Réis 48.080.294	Réis 47.907.227	Réis	Réis	Réis	2.239.240
Madrid—Zara- goza—A													

LINHAS PORTUGUEZAS

Nova linha. — O sr. Silverio Carneiro da Silva, socio com o sr. Bento Rodrigues d'Oliveira, na exploração das minas de carvão anthracite de S. Pedro da Cova, situado a 10 kilometros da estação do Rio Tinto, tem conferenciado com o sr. ministro das obras publicas ácerca do projecto, por aquelle cavalheiro imaginado, da construcção de um ramal da linha ferrea da estação de Rio Tinto ás referidas minas, cuja importancia se tornou enorme depois da descoberta do emprego da anthracite como combustivel, pois que a anthracite pôde ser empregada na proporção de 30 % do carvão inglez, obtendo-se assim igual poder calorifero.

O custo do referido ramal está orçado em 30 contos, e sustenta o sr. Silva que essa despesa seria amplamente compensada com o rendimento derivado da expedição d'aquele minério, que fica presentemente ao preço de 4.600 réis por tonelada, sendo 2.800 réis, para transporte, ao passo que, havendo a linha, ficará muito mais barato.

As minas de S. Pedro da Cova teem presentemente em deposito 500.000 toneladas de minério, sendo enorme a producção diaria, e só para o Porto expedem 200 a 300 carros por dia, cuja carga é empregada nas cozinhas domesticas.

Ha, porém, muitas fabricas que desejam empregar esse combustivel na alimentação das suas caldeiras de vapor: mas a falta de meios de transporte tolhe o grande desenvolvimento da exploração e a realização de tal propósito.

O sr. ministro das obras publicas mandou proceder desde já aos estudos definitivos d'esta linha.

Carris de ferro do Porto. — Vão começar os trabalhos de assentamento de uma nova linha pela rua de St.º Antonio, para installação de tracção electrica.

Com este troço a passagem entre as Praças da Batalla e de D. Pedro fica reduzida a um quinto de percurso e do tempo, o que representa enorme vantagem para o serviço e para o publico.

Os comerciantes da rua de St.º Antonio, que n'outro tempo combatão o serviço de tremvias por aquella rua, já hoje o desejam, porque reconhecem que elle não lhes prejudica, antes lhes beneficia o negocio.

Linhos na Africa. — Pelo sr. Bernardo Teixeira de Lencastre e Menezes foi requerida a concessão de uma linha ferrea de Lubito a Caconda, seguindo a direcção de Massacano Cubango. Não quer subvenção nem garantia de juro, mas pede largas concessões de terrenos para exploração de minas, etc., bem como a garantia do excesso do rendimento das alfandegas.

Novo apeadeiro. — Os srs. Antonio José Baptista, presidente da camara municipal de Setubal, e Gustavo Carlos Herlitz, proprietario na mesma cidade, entregaram ao sr. ministro das obras publicas, em nome dos habitantes da freguezia de S. Thiago do Escorral, uma representação pedindo para que seja construido o mais breve possivel um apeadeiro entre as estações de Montemór-o-Novo e Casa Branca.

O sr. ministro respondeu que ia dar ordem para que o respectivo projecto seja enviado imediatamente ao conselho superior de obras publicas e minas, a fim de ser distribuido na proxima sessão.

Transporte de mercadorias. — Pelo ministerio das obras publicas foram dirigidas instruções ás Direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste para que facilite, no interesse do commercio e da industria, a expedição de mercadorias em transito pelas linhas ferreas pertencentes ao Estado.

Ramal de Montemór. — Parece que irá por deante a constituição de uma commissão local para se tratar da construcção d'este ramal, devendo em breve realizar-se no theatro Montemorense uma assembléa para este fim.

O custo da linha é calculado em 90 contos.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Concessão de linha. — Foi concedida a construcção e exploração d'uma via ferrea economica, para serviço geral, de *Martos a Granada*, passando por *Puente Genil* da linha de *Linares a Puente Genil* e por *Alcalá la Real*.

A concessão foi feita sem subsidio do Estado.
Esta linha tem 4 tunneis e 10 pontes.

Golpiller a Carril. — Espera-se que em outubro proximo possa a locomotora percorrer o troço das *Caldas a Villagarcia*.

Terminados os trabalhos da ponte da *Barca* e de adeantados os do troço das *Caldas a Pontevedra*, deve começar o serviço.

Robla a Valmaseda. — Nas officinas d'esta companhia estão a montar-se 6 locomotoras, que se adquiriram recentemente, para se attender ao augmento do trasiego do carvão, que cresce continuamente.

Sur de Esp.ñia. — A companhia d'este nome annunciou ao publico que a viagem de Madrid a Guadix e Almeria se pôde efectuar em via ferrea com um trasbordo entre Quesada e Lesana. O expresso sahe de Madrid ás 9 horas e 25 minutos da noite, chega a Baeza ás 7 e 45 minutos da manhã, d'onde sahe um comboio ás 8 e 10, que chega a Almeria ás 10 e 18 minutos da noite.

França

Grandes companhias. — Eis o resumo relativo ao anno de 1897 dos resultados da exploração nas grandes linhas francesas.

Extensão explorada em 1897

Companhia Nord	3.745	kilometros
" Est	4.833	"
" P. L. M.	8.757	"
" Midi	3.250	"
" Orleans	6.775	"
" Ouest	5.534	"
Totaes	32.894	"

Número de passageiros e augmento em relação a 1896

Nord	66.955.472	-3.395.691
Est	58.773.450	-1.775.004
P. L. M.	61.745.611	-2.856.416
Midi	18.812.890	-516.730
Orleans	31.804.395	-721.922
Ouest	90.036.909	-2.314.069

O percurso médio de um passageiro foi, respectivamente, de 29, 25, 46, 48, 47 e 21 kilometros.

A receita total de passageiros foi tambem, respectivamente, de 67.177.803, 53.963.368, 120.818.941, 36.752.384, 56.653.733, 73.963.687 francos.

A receita de bagagens e mercadorias de grande velocidade deu 17.408.776, 15.920.273, 47.706.461, 80.572.267, 21.271.266, 17.070.745.

A da pequena velocidade 125.452.367, 93.825.497, 225.558.935, 62.918.601, 104.243.829, 74.908.706.

As receitas por kilometro de via, por kilometro de percurso, as despesas correspondentes e a relação das despesas para as receitas foram:

Nord	57.012	3.91	28.442	1.95	49.80 %
Est	34.288	3.91	19.357	2.30	58.87 %
P. L. M.	45.810	5.65	20.475	2.52	44.68 %
Midi	31.806	4.84	14.520	2.63	45.63 %
Orleans	35.685	4.89	16.272	2.23	45.60 %
Ouest	29.986	3.65	16.137	1.96	53.81 %

Companhia P. L. M. — Proseguem activamente os trabalhos de transformação da estação de *Lyon*. A estação antiga está quasi toda demolida e foram construidos já tres vastos depositos nos caes de embarque e desembarque dos comboios dos arrabaldes.

As linhas vão dar ao local que d'antes occupavam as officinas de carruagens, que foram mudadas para *Ville neuve Saint-Georges*. Procede-se agora ao assentamento da linha, sob o armazem

central e á demolição da antiga fachada, na rua de *Lyon* e avenida *Diderot*.

N'aquelle sitio fica um importante edificio, orçado em dois milhões.

Executam-se tambem obras importantes na trincheira de Charenton para a collocação de novas vias.

A companhia de Orleans organisou uma tarifa de *bilhetes de família*, segundo a qual se faz uma redução de 50% para cada uma das pessoas da familia, á excepção das tres primeiras, logo que o percurso seja superior a um certo limite.

Não houve concorrentes para a construcção do metropolitano de Paris

Austria-Hungria

Caminho de ferro do sul da Austria.—Segundo o relatorio presente á assembléa geral de 26 de maio ultimo, durante o exercicio de 1897, as despesas realisadas em construcções n'estas linhas foram de 3.027.434 fr., sendo 2.208.628 fr. nas estações.

O capital empregado em linhas de interesse local, pertencentes á companhia, era, em 31 de dezembro de 1896, de 6.254.746 fr.

Adquiriram-se 42 locomotoras, 103 carruagens e 341 vágons.

A despesa com essas aquisições, installação de officinas, depositos, compra de mobilias e material de estações foi de 7.241.943 francos.

A companhia fica tendo 736 locomotoras, 693 tenders, 1.776 carruagens, sendo 15 do caminho de ferro electrico, 15.562 vágons e 66 varre-neves.

As forjas da companhia auferiram um lucro de 491.732 fr. Os hoteis um de 7,6% do capital empregado.

As receitas brutas nas linhas de interesse geral foram de 118.656.472 fr., mais 2.156.278 do que no anno anterior.

As despesas de exploração ascenderam a 52.768.074, ou mais 2.959.486 do que em 1896.

O producto liquido da exploração foi de 65.888.398 fr., menos 803.208 fr. do que em 1896.

Foi resolvido construir um caminho de ferro estratégico de grande importancia económica tambem para a expansão do imperio nos Balkans.

A linha liga a rête da Bosnia e Herzegovina, Brod-Serajévo-Mostar-Metkovitch, aos portos de Ragusa e Castelnuovo, na Dalmacia, e deve partir de Gravosa, perto de Metkovitch.

Russia

Vae começar-se, por conta do governo, a construcção d'uma linha com 113 kilometros, entre Lody-Kalisch e a fronteira allemã.

Esta via ferrea tem grande importancia commercial e estrategica.

O comboio directo do caminho de ferro transsiberiano tem a seguinte composição:

Locomotora; bagageira; vagon estação electrica para a iluminação de todo o comboio; cozinha, que é aquecida por lenha ou a vapor e que pôde preparar refeições para 60 pessoas; vagon de banhos e de duches; sala de cabelleireiro e de gymnastica; carruagem de 2.ª classe com um bello salão de conversação; carruagem de 1.ª classe com uma grande e confortavel casa de jantar.

No extremo da ultima carruagem ha uma galeria envidraçada.

O buffete está aberto desde as 8 horas da manhã á meia noite.

Ha tambem papel e estampilhas.

Indo-China

O plano da rête indo-china comprehende uma grande linha de Laokay, nas portas da China, e indo até Puom-Penh, ligando Hanoi, Naen-Diuh, Viuh Hué, Turane, Qui-Nhom, Nha-Trang e Saigon.

N'esta rête inserem-se linhas de penetração.

As concessões obtidas pelos franceses na China determinaram a resolução de se começar a construir a linha de Lao Kay, que deve ter o trâfego dos productos da Europa e Asia occidental para a região central do Imperio do Meio.

Os estudos prosseguem com actividade, e o nosso conhecido engenheiro, mr. Boyer, está actualmente em Tonkim para fazer o relatorio.

Honduras

Foram suspensos os trabalhos da construcção do caminho de ferro interoceânico, em virtude da guerra dos Estados Unidos da America com a Hespanha.

Estes trabalhos foram arrematados por um syndicato norte-americano.

Turquia

A companhia do caminho de ferro de *Smyrna Cassaba* pediu

ao governo imperial a auctorização precisa para prolongar a sua linha de *Soma* a *Panderma*, atravessando Balikesser.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

RELATORIO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

E PARECER DO

CONSELHO FISCAL

APRESENTADOS Á

Assembléa Geral dos Accionistas

DE

11 de Julho de 1898

(Continuação)

Terceira parte

A troca das antigas obrigações pelas creadas pelo convenio de 4 de maio de 1894 acha-se adeantadissima.

Das obrigações antigas de 3% da 1.ª á 8.ª séries não estão trocadas apenas 8:775.

Das obrigações antigas de 4% não se apresentaram ainda 1:559.

Das obrigações de 4 1/2%—Beira Baixa 1896, só não estão estampilhadas 182.

E das obrigações de 4 1/2% de 1889, não estão estampilhadas 2:694.

Esta situação refere-se ao dia 11 de maio do corrente anno.

Dos terrenos conquistados ao Tejo, temos vendido até 10 de maio de 1898:

Conforme os relatorios anteriores:

Em 1895.....	14.960m ²	a 3\$000	44:880\$000
» 1896.....	450m ²	a 2\$222,22	1:000\$000
» 1897.....	3.491,25	a 6\$000	20:947\$500

66:827\$500

E em 10 de Maio de 1898 já vendemos 2:639m², 57:

Sendo.....	2.416m ² 57	a 6\$000	14:499\$420
»	223,28	a 2\$346,806	300\$580
Total.....			81:617\$500

Pela venda acima recebemos, em 1896, 40 obrigações de 4% (serie unica) no valor de 1:000\$000

Comprámos para serem amortisadas 200 obrigações tambem de 4% 18:918\$193

Restava assim a aplicar á compra de obrigações de 4% da nossa companhia 19:918\$193

Como acima 61:709\$307

81:627\$500

Os numeros das 200 obrigações privilegiadas de 4% que foram compradas e que se acham amortisadas, são os seguintes:

Numeros	Quant.	Numeros	Quant.	Numeros	Quant.
830 a	850	21	17.439	—	1
1.479 »	1.488	10	20.021	—	1
1.490 »	1.492	3	20.458 a 20.463	6	29.118 a 29.123
1.494 »	1.500	7	20.465 » 20.480	16	29.184
1.802 »	1.808	7	23.718 » 23.742	25	29.186 » 29.209
7.923 »	7.937	15	24.739 » 24.747	9	30.005
11.845 »	11.846	2	27.231	1	31.418 » 31.423
12.141 »	12.142	2	27.916 » 27.919	4	32.353 » 32.356
15.591	—	1	27.947	—	4

200

Continua seguindo os seus termos legaes, em Paris e Lisboa, o processo, que nos moveram os empreiteiros Duparchy & Bartissol.

A Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal intentou acção, em Lisboa, contra a nossa companhia, pedindo-nos o pagamento de juro do anno de 1893 das 50:000 obrigações, que lhe foram entregues em virtude do convenio de 4 de maio de 1894 e segue esta acção os seus termos.

Para se fazer ideia do pedido e da injustiça e infundado d'elle, encontrareis, em annexo, o documento em que a companhia de Cáceres nos apresentou primitivamente a sua reclamação e a resposta do conselho de administração de 6 fevereiro de 1895, re-pellindo o pedido.

Quarta parte

CAIXA DE SOCCORROS E DE REFORMAS E PENSÓES

Em relatorio especial d'estas Caixas estão minuciosamente descriptos todos os actos da sua administração relativos ao anno de 1897, e por elle e pelos mappas que o acompanham se pôde fazer ideia exacta dos seus encargos, recursos, e situação económica e financeira.

Caixa de soccorros

Das utilidades auferidas pelo pessoal da Companhia por meio d'esta instituição, dão ideia as seguintes verbas:	
Despezas com a escola «Camões» no Entroncamento.	736\$224
1:022 subsídios a empregados e operarios doentes...	4:926\$085
38 donativos a empregados e operarios necessitados.	1:510\$150
51 funeraes a empregados e operarios falecidos.....	889\$745
Despezas com o serviço medico, incluindo medicamentos e pagamento a hospitaes.....	1:441\$805
Total.....	9:504\$009

Além da verba de 4:926\$085 paga pela Caixa de Soccorros como subsídios a empregados e operarios doentes, foi pela Caixa da Companhia paga directamente pelo mesmo motivo a quantia de 5:595\$003 réis.

Fizeram-se, durante o anno, ao pessoal da Companhia 916 adeantamentos, importando em 36:733\$065 réis, estando por amortizar em 31 de dezembro 21:705\$805 réis.

Esta verba que tem tido, annualmente, progressivos aumentos, se tem produzido receita importante para a Caixa de Soccorros, é symptomática do mal estar geral, produzido em grande parte pelo excessivo premio do ouro, cujos efeitos atingem infelizmente todas as classes sociaes.

Os fornecimentos de generos e viveres, feitos directamente pelos diferentes armazens ao pessoal da Companhia, importaram em 156:643\$105 réis contra 137:386\$080 no anno passado, devendo notar-se que a percentagem de lucros brutos que em 1896 fôra de 10,36 %, baixou em 1897 a 9,09 %.

Recebendo ainda o mesmo pessoal de diferentes fornecedores, com que esta caixa celebrou contrato:

Chapeus no valor de réis.....	512\$910
Calçado no valor de réis	5:080\$680
Fazenda para fato e fato feito.....	3:801\$355
Fazendas brancas, vestidos e objectos de modas no valor de réis.....	2:088\$054
Mobilia e utensilios domesticos.....	604\$380
Diversos	502\$210
Total.....	12:589\$589
No anno de 1896 importou esta verba em..	8:582\$247
Diferença para mais réis	4:007\$342

Estes contractos, em virtude dos quaes os fornecedores abonam, sobre os preços correntes dos generos, percentagens variaveis, que são repartidas entre o empregado ou operario e a Caixa de Soccorros, foram iniciados em 1896, e beneficiosos para o pessoal; são tambem fonte de receita, digna de attenção, para esta instituição.

O balanço de 31 de dezembro de 1897 accusa um saldo positivo de 16:598\$516 réis, que, segundo o estatudo nos regulamentos, passou para receita da Caixa de Reformas e Pensões. As verbas que de tal origem tem passado como receita para esta Caixa ascendem, desde 1887 até 31 de dezembro de 1897, a 122:244\$708 réis; ou em média annual 11:113\$155 réis.

(Continua.)

NOTAS VARIAS

Banco infantil. — Segundo o *Moniteur des tirages financiers* creou-se na America do Norte um banco, «The Juvenile Banking Company», destinado exclusivamente ás ciranças, que tem a séde na cidade de S. Luiz no Estado do Missuri.

O presidente do conselho, o secretario e o caixa tem apenas 15 annos de edade.

Na ultima assembléa compareceram mais de 4.000 ciranças de ambos os sexos.

O capital vai elevar-se a 100.000 dollars. Uma perfeita escola de banqueiros.

Acabam as ciranças!

*
A Allemanha tem construído algumas estações verdadeiramente monumentaes.

Estão n'este caso as duas estações de Berlim, a estação de Wiesbaden que custou 30 milhões de francos, a de Stettin e a da Silesia que custaram 12 milhões cada uma.

Estão-se alargando as estações de Essen, Crefeld, Coblenz o que custará 7,5 milhões para cada uma d'ellas.

A de Dresden vai custar mais de 70 milhões.

A de Francfort custou perto de 44 milhões, a de Colonia mais de 30 milhões, a do Hannover 25 milhões a de Mayança 22,5 milhões a de Düsseldorf 20 milhões, a de Munich igual somma.

A estação de Genova vai tambem ser ampliada e modificada, gastando-se cerca de 7 milhões nas obras.

*

Sinistros nas linhas allemãs. — A estatística dos sinistros nas vias ferreas do imperio allemão em 1896, dá: Descarilamentos 457.

Choques de comboios 281.

D'estes sinistros provieram 3 mortes e 128 feridos.

Os desastres nos comboios foram 2.398. Morreram 62 passageiros, 449 empregados do serviço, 14 empregados d'outras categorias e 237 pessoas mais.

Ficaram feridos 268 passageiros, 1.443 empregados do serviço, 46 empregados d'outras categorias e 212 pessoas mais.

Houve 198 suicídios e 19 ferimentos em virtude de tentativas de suicídio.

Novo commutador telephonico. — E' muito engenhoso um commutador que se está usando na America para permitir que os assignantes comuniquem entre si sem intervenção da estação central.

N'este commutador ha 4 pressores com quadrantes numerados. Apertando esses pressores quando estes algarismos dos quadrantes estão em frente dos indicadores, estabelece-se a comunicação que se deseja.

Por exemplo queremos ligar estação A com a B cujo numero é 3698.

Collocam-se os 4 quadrantes nos algarismos 3, 6, 9 e 8 respectivamente. Apertam-se os pressores.

Feito isto, toca-se um botão que faz trabalhar o despertador na estação 3698.

Querendo interromper a ligação toca-se n'um outro botão e assim automaticamente voltam as cousas ao estado primitivo.

As rolhas. — A academia medica de Bruxellas tem apresentado ao seu governo sobre a conveniencia de se suprimir as rolhas mechanicas em que entre a borracha para a obturação de garrafas, etc.

Só a rolha de cortiça se deve recommendar para este efeito, segundo o parecer d'aquelle sociedade científica. Todos os demais meios servem de veículo para a transmissão de microbios diversos, principalmente os da tuberculose.

AVISOS DE SERVIÇO
Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Abertura do apeadeiro do Bom Successo ao serviço de passageiros

Desde 5 do corrente os comboios n.ºs 1:001 a 1:052, que fazem serviço entre Caes do Sodré e Algés, terão um minuto de paragem no apeadeiro do Bom Successo, situado ao kilometro 4,500 do ramal de Cascaes.

PREÇOS APPLICAVEIS

Destinos do Bom Successo. — Os de Pedrouços no sentido ascendente.

Os de Belem no sentido descendente.

Procedencias do Bom Successo. — Os de Belem no sentido ascendente.

Os de Pedrouços no sentido descendente.
Lisboa, 2 de setembro de 1898.

Festa do Senhor Jesus da Pielade e feira de S. Matheus em Elvas nos dias 20 a 23 de setembro

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos: para ida —dias 19 a 23 inclusivé— volta dias 21 a 26, por todos os comboios ordinarios.

Preços de Lisboa-Rocio ou Lisboa (Santa Apolonia) 2.ª classe 4\$500 réis — 3.ª classe 3\$200 réis

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

Lisboa, 2 de setembro de 1898.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de duzentos pranchões de madeira de Riga e duzentos ditos de madeira da Suecia

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 29 do corrente mez, n'esta cidade, e na administração do bairro oriental, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de duzentos pranchões de madeira de Riga e duzentos ditos de madeira da Suecia, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 39\$000 réis.

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

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 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 2 de setembro de 1898.

Fornecimento de diverso material de via

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 do corrente mez, n'esta cidade, e na administração do bairro oriental, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diverso material de via, 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 provisorio de réis 142\$000.

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

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 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 5 de setembro de 1898.

Fornecimento de 9:000 kilos de petroleo e 150 cornetas de metal amarelo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 19 do corrente mez, á 1 hora da tarde, na direcção dos mesmos caminhos de ferro, em presença do sr. engenheiro adjunto, se ha-de proceder ao concurso publico para o empilhamento de 3:000 toneladas de carvão de pedra, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

No dia 22 á mesma hora, tambem se ha-de proceder ao concurso para o fornecimento de 9:000 kilos de petroleo, e ás 2 horas da tarde do mesmo dia e no mesmo local serão tambem recebidas propostas para o fornecimento de 150 cornetas de metal amarelo para os mesmos caminhos de ferro.

Para serem admittidos como licitantes, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 10\$000 réis, para o primeiro, 12\$500 para o segundo e 2\$700 para o terceiro.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazerem os concorrentes a quem forem adjudicados os fornecimentos, será de 5 p. c. da importancia total dos mesmos.

As condições da arrematação poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

ro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 6 de setembro de 1898.

Pelo presente se faz publico que no dia 24 do corrente mez de setembro, pela 1 hora da tarde, na secretaria da divisão do serviço de via e obras 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 duas empreitadas:

1.ª para a construcção de bilheteiras, balcões e escadas de acesso ao caes coberto de mercadorias.

2.ª para a construcção das divisorias do caes coberto de mercadorias.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 9\$000 réis para a primeira e de 12\$000 réis para segunda e o definitivo será de 18\$000 e 24\$000 respectivamente.

O processo para estas arrematações 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, 10 de setembro de 1898.

H. PARRY & SON

OFFICINAS DE MACHINAS

Caldeiras e construções navaes

34 Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

LISBOA

ESTALEIRO

NO

GINJAL

Mr. Gonsalves

Cirurgião-Dentista

CONSULTORIO — R. N. DO ALMADA, 69

RESIDENCIA — L. DO CALVARIO, 22, 2.º

LISBOA

DEPOSITO

DE

Productos Ceramicos

DE

JOÃO CARLOS DA FONSECA

66, RUA DE VASCO DA GAMA, 66

Lisboa

Ladrilhos para parquet.

Balaustres para platibambas.

Estatuas e vasos para ornamentos.

Tubos de grés para canalizações.

Cimentos. Tijolo e barro refractario.

PREÇOS LIMITADISSIMOS

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

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers—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.

AGENDA DO

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 MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE 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 Flôres, 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, 500 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.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias. Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.

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—Propri. 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 etres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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.

VIAJANTE

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

PORTO Grande Hotel America Central.—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. 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.—Propri. 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 quaes 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 vêm-se bilhetes para as carreiras de Cella ou Vallado á Nazareth, garantindo-se os logares a quem comprar os bilhetes na véspera. Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Proprietario, Antonio de Souza Romão.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Proprietarios Rica 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 allemão.

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

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

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 espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario, Teófilo Garcia.

TUNIS Hotel de France.—Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, apartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—Propri. Ferrier. Rue Constantine, 12



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

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

O paquete NILE, sahirá a 20 de setembro

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 Inglezes, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de setembro 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.	8-50 n.
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 Alges

Alges C. Sodré

C. Sodré	Alges	C. Sodré	Alges
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.º e 6.º feiras — h) ás 2.º e 6.º feiras — i) só no dia 23 de cada mês — j) aos domingos e dias santos — k) ás 5.º e domingos.

C. Sodré Lisboa

Lisboa Cintra

C. Sodré	Lisboa	C. Sodré	Lisboa
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.
7-0 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-0 m.
8-30 m.	8-55 m.	9-5 m.	9-30 m.
10-0 m.	10-25 m.	10-35 m.	11-0 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.
4-0 t.	4-25 t.	4-35 t.	5-0 t.
5-30 t.	5-55 t.	6-5 t.	6-30 t.
7-0 t.	7-25 t.	7-35 t.	8-0 n.
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.

Só param d'Algés até P. Arcos.

C. Sodré Lisboa

C. Sodré	Lisboa	C. Sodré	Lisboa
7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-15 m.
a 8-10 m.	8-50 m.	6-30 m.	7-30 m.
8-30 m.	9-38 m.	7-45 m.	8-45 m.
9-30 m.	10-44 m.	9-0 m.	10-0 m.
a 11-15 m.	11-55 m.	a 9-50 m.	10-30 m.
11-30 m.	12-38 t.	10-5 m.	11-6 m.
12-30 t.	1-36 t.	11-0 m.	12-0 t.
1-30 t.	2-38 t.	a 12-40 t.	1-20 t.
3-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	1-59 t.
a 4-30 t.	5-10 t.	3-15 t.	4-13 t.
4-35 t.	5-42 t.	4-0 t.	5-0 t.
5-30 t.	6-30 t.	a 5-45 t.	6-25 t.
a 6-45 t.	7-25 t.	6-30 t.	7-30 t.
8-0 n.	9-7 n.	7-45 t.	8-45 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-45 n.	10-45 n.
10-45 n.	11-58 n.	10-45 n.	11-42 n.
12-15 n.	1-22 n.	a 11-20 n.	12-0 n.

C. Sodré Lisboa

C. Sodré	Lisboa	C. Sodré	Lisboa
6-45 m.	7-30 m.	7-45 m.	8-29 m.
7-45 m.	8-29 m.	8-45 m.	9-29 m.
8-45 m.	9-29 m.	10-10 m.	10-54 m.
9-45 m.	10-29 m.	11-0 m.	11-45 m.
12-0 t.	12-44 t.	1-0 t.	1-45 t.
2-0 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-45 t.
7-5 t.	7-49 t.	8-15 n.	8-59 n.
8-30 m.	9-14 t.	9-45 n.	10-29 n.
10-0 m.	10-45 t.	11-30 n.	12-14 n.

C. Sodré Lisboa

C. Sodré	Lisboa	C. Sodré	Lisboa
12-45 t.	1-43 t.	6-0 m.	7-0 m.
3-15 t.	4-13 t.	2-0 t.	2-58 t.
4-45 t.	5-43 t.	4-30 t.	5-28 t.
5-45 t.	6-43 t.	6-0 t.	6-58 t.
12-30 n.	1-28 t.	7-0 t.	7-58 t.

C. Sodré Lisboa

C. Sodré	Lisboa	C. Sodré	Lisboa
7-0 t.	7-59 t.	5-25 m.	6-27 m.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Outubro, 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. allem. **Admiral**. Sahirá a 23 de setembro.

Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Anvers e Havre, vap. franc. **St. Jean**. Sahirá a 17 de setembro.

Agentes, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Corrientes**. Sahirá a 28 de setembro.

Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Trier**. Sahirá a 20 de setembro.

Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Bordeaux vapor franc. **Brésil**. Sahirá a 27 de setembro.

Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes—Rua Aurea, 32, 1.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor franc. **St. Thomas**. Sahirá a 29 de setembro.

Agentes, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.



Cape Town, Lourenço Marques e Beira, vap. franc. **Paraguay**. Sahirá a 22 de setembro.

Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 27 de setembro.

Agente, Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires, vapor franc. **Portugal**. Sahirá a 26 de setembro.

Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



Gibraltar, Genova, Leorne, Nápoles, Messina e Palermo, vapor hol. **Ceres**. Sahirá a 19 de setembro.

Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Havre e Anvers, vap. franc. **St. Philippe**. Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sahirá a 25 de Setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10.



Liverpool (via Porto) vapor portuguez, **Dona Amelia**. Sahirá a 20 de setembro.

Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Liverpool directo, vap. inglez **Grangemuse**. Sahirá a 21 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10.



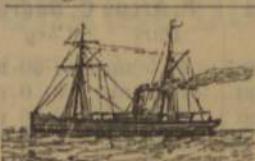
Maranhão e Ceará (directo), vapor inglez **Marajó**. Sahirá a 25 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10.



Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas), Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de setembro.

Agente, G. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º



Pará, vapor inglez **Horatio**. Sahirá a 25 de Setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10.



Pará e Manaus (via Madeira), vapor portuguez **D. Maria**. Sahirá a 30 de setembro.

Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pernambuco e Parahyba de Norte (Cabedelo), vap. inglez **Actor**. Sahirá a 21 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.ª—Rua do Alecrim, 10.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Paragnassu**. Sahirá a 21 de setembro.

Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Ceronia**. Sahirá a 19 de setembro.

Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



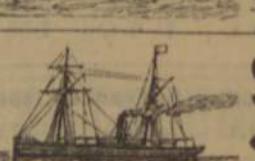
Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Cordoba**. Sahirá a 28 de setembro.

Agente, Augusto Freire—19, Praça do Município.



Southampton, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 21 de setembro.

Agente, James Rawes & C.ª — R. d'El-rei, 31, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pacífico, vapor inglez **Orcana**. Sahirá a 28 de setembro.

Agente, Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 23 de setembro.

Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º

CLASSIFICAÇÃO ALPHABETICA DE MERCADORIAS

NAS

Linhos da Companhia Real e Beira Alta

NOTAS

As primeiras tarifas indicadas são as internas da Companhia Real.

B — significa tarifas internas da Beira Alta.

N — tarifas combinadas N B.

P — tarifas combinadas com o Minho.

Veja-se as observações no fim.

Acessorios de via ferrea — 23 N 6.

Acidos — 23 N 6.

Acido chlorhydrico — 13, 23 N 6.

Acido muriatico — 10, 13, 23 N 6.

Acido nitrico — 4, 13, 23 N 6.

Acido sulphurico — 4, 10, 13, 23 N 6.

Aço em arcos — 1.

Aço em barra ou folha — 1 N 6.

Aço em bruto ou lingotes — 1, 8, 23 N 6.

Aço em obra ordinaria — 1, 8, 23.

Adubos — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.

Aduellas — 1, 8, 11 N 6.

Aguardentes — 2 N 6.

Aguas ammoniacaes — N 6.

Agua commum ou potavel — 1, 8, 11, 22.

Aguas mineraes — 1, 10, 11 N 6.

Aguas mineraes em barris ou pipas — 1 B 6.

Agua pé — 10, 11 N 6.

Agua-raz — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.

Agua salgada — 1, 8, 11, 22.

Alabastro desbastado — 1.

Alabastro em bruto — 1, 8, 11.

Alambiques — 23 N 6.

Alavancas, etc — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Alcaçuz (raiz ou pasta) — 1.

Alcatrão — 1, 8, 11 B 5 N 6.

Alcofas vasias — 1, 21 P 1.

Alcool — N 6.

Alfarroba — 1, 10, 11

Algodão em fardos — 1.

Algodão em fio — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Algodão em rama — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Algodão-polvora — 4 N 4.

Alhos — 1, 15 N 6.

Almagre — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.

Alumen — 1, 23 N 6.

Alvaiade — 13, 22, 23 N 6.

Alvaiade em barris — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Amarras de ferro — 8, 10, 11, 23 N 6.

Amido (pós de gomma) — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Ammoniaco — 23 N 6.

Ancoras — 8, 10, 11, 23 N 6.

Anil — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.

Animaes ferozes — 6 B 11.

Antimonio — 1, 10, 11.

Aparas de cartão e papel — 1, 8, 11.

Aparas de cortiça — 8, 9.

Apparelhos inodoros — 1, 22.

Apparelhos para gaz — 1, 22.

Arame — 1, 8, 10, 11, 23 N 6.

Arame em obra — 23 N 6.

Arbustos — 1, 23 N 6.

Archotes — 10, 11, 13 N 6.

Arcos de ferro — 1, 8, 23 N 6.

Arcos de madeira em bruto — 1, 8, 11, 23 B 6 N 6.

Arcos de madeira, para pipas, etc — 1, 23 B 6 N 6.

Ardosia — 1, 10, 11 B 5 N 6.

Ardosia em bruto — 8.

Areia — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.

Argilla — 1, 8, 11.

Aros de ferros (vidè arcos).

Arreios — 23 N 6.

Arroz — 1, 10, 11, 23 B 6 N 6.

Arvores — 1, 23 N 6.

Asnas — 3, 3 bis.

Asphalto — 1, 8, 11 B 5 N 6.

Assucar — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.

Aveia — 1, 14, 23.

Azeite de palma — 10.

Azeite de purgueira — 10.

Azeite de oliveira — 2 N 6.

Azeite d'oliveira em barris ou casclos — 2 B 6 N 6.

Azeitonas com preparo — 23 N 6.

Azeitonas verdes — 1, 9, 10, 11, 23 B 6 N 6.

Azulejos — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Bacalhau — 1, 7, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Bacellos — 22, 23 N 6.

Baga de louro ou de sabugo — 1, 9, 10, 11 B 6 N 6.

Bagaço de azeitona — 1, 8, 11 N 6.

Bagaço de purgueira — 8.

Bagaço de uva — 1, 8, 10, 11 N 6.

Balanças — 23 N 6.

Banha de porco — 1, 9, 10, 11, 13 N 6.

Barbados — 22, 23 N 6.

Barricas vasias — 1, 21 B 1 P 1.

Barrilha — 1, 11, 13.

Barrinha — 10.

Barris vasios — 1, 21 B 1.

Barro em bruto — 1, 8, 19 B 5 N 6.

Barro em obra — 1, 22, 23 N 6.

Barro em obra ordinaria — 1, 22.

Barrotes — 3, 3 bis.

Batatas — 1, 9, 10, 11, 17, 22, 23 B 6 N 6.

Bebidas espirituosas — 2.

Bebidas fermentadas ou gazosas — 2 N 6.

Beterraba — 1 N 6.

Betumes — 1, 8, 11 B 5 N 6.

Bilhas vasias — 1, 21 P 1.

Biscoitos — 13, 22.

Bolachas — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.

Bolotas — 1, 10, 11.

Borracha em obra — 10, 11, 13, 23 N 6.

Borras de algodão — 1, 13, 22, 23 N 6.

Borras de azeite — 11.

Borras de gaz — 8.

Borras de lá (mungo) — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.

Borras de lá lavada — 22.

Borras de seda — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.

Borras de vinho — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

Botijas vasias — 1, 10, 11, 21 P 1.

Breu — 1, 8, 11 B 5 N 6.

Brim para velame — 10, 11.

Briquetes (agglomerados) de carvão de pedra — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.

Brogau — 1, 8, 11.

Bronze em bruto — 1, 13, 22 N 6.

Bronze em fundições ordinarias — 10, 11.

Bronze em lingotes — 10, 11.

Bronze em obra — 1, 23 N 6.

Bronze em obra ordinaria — 13, 22.

Cabedal — N 6.

Cabos — 1, 22, 23 N 6.

Cabos de cairo, de linho ou piassaba — 10, 11, 13.

Cabos de esparto — 13.

Cabrestos — B 11.

Cacau — 1, 10, 11, 22, 23 N 6.

Cachaça — 10, 11.

Café — 1, 10, 11, 22, 23 B 6 N 6.

Caixas desmanchadas — 1, 21 P 1.

Caixas e caixotes vasios — 1, 21 B 1 P 1.

Cal — 1, 23 N 6.

Cal a granel — 1, 19, 23 N 6.

Cal apagada em barris ou saccos — 1, 11, 23.

Cal em pedra — 1, 8, 11, 23.

Cal em pedra acondicionada — 1, 16, 23 B 2.

Cal em pó — 1, 8, 23 B 2.

Cal em pó acondicionada — 1, 16, 23 B 2.

- Calafeto — 10, 11.
 Calçado — 1, 22, 23 N 6.
 Campeche — 1, 23 N 6.
 Canastras vasias — 1, 21 B 1 P 1.
 Canhamaço — 1.
 Canhamo — 23 N 6
 Canhamo cardado ou em fio — 13, 23.
 Cannas e canícos em bruto — 1, 8.
 Cannos (vidé tubos).
 Cantaria apparelhada — 8.
 Cantaria com apparelho ordinario — 1, 8, 11.
 Cantaria desbastada — 1, 8, 11.
 Cantaria em bruto — 1, 11 B 5.
 Cantaria em obra ordinaria ou sem ornato — 1 N 6.
 Caoutchouc em obra — 10, 11, 13, 23 N 6.
 Caparosa — 1, 10, 11
 Caparosa azul ou verde — 1, 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
 Caparosa branca — 1, 10, 11, 13.
 Capsulas — 4 N 4.
 Carbonato de potassa — 1 B 6.
 Cardos secos para cardar — 23 N 6.
 Carnes frescas — 1.
 Carnes fumadas — 1, 9, 11.
 Carnes salgadas — 1, 9, 11 B 6 N 6.
 Carnes seccas — B 6 N 6.
 Carneiras — N 6.
 Carqueija — 20, 24.
 Carris — 1, 8, 23 N 6.
 Carros e carruagens desarmados e empacotados — 23 N 6.
 Cartão — N 6
 Cartuchos de ballas — 4 N 4.
 Carvão animal — 23 N 6.
 Carvão de pedra — 1, 8, 11, 22, 23 B 5 N 6.
 Carvão vegetal — 1, 7, 11, 18, 23 B 5 N 6.
 Cartão — 1, 22, 23.
 Casca de arroz — 9.
 Casca para cortumes — 1, 18, 23 N 6.
 Cascalho — 1, 8, 11.
 Cascos vasios — 1, 21 B 1 P 1.
 Casquinha (madeira) — 3, 3 bis, 3 BB.
 Castanhas — 1, 9, 11, 22, 23 B 6 N 6.
 Castanho — 3 bis.
 Cebo em pão ou em rama — 10, 11.
 Cebolas — 1, 15 B 6 N 6.
 Ceiras vasias — 1, 21 P 1.
 Centeio — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Cepos — 3, 3 bis.
 Cera em bruto — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Cera em vellás — 10, 11, 13.
 Cereaes — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Cerveja — 10, 11.
 Cestos vasios — 1, 21 B 1 P 1.
 Cevada — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Cevada germinada para cerveja — 13, 22.
 Chá — 10, 11, 23 N 6.
 Chacina — 9, 10, 11.
 Chapa de vidro — N 6.
 Chapelaria — 23 N 6.
 Chapeus de feltro ordinarios — 10, 11, 13.
 Chifre em bruto — 1 N 6
 Chifre ordinario em bruto — 8, 11 N 6.
 Chlorureto de cal — 1, 10, 11, 13.
 Chocolate — 10, 11, 23 N 6.
 Chumbo de caça — 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
 Chumbo em barra ou lingotes — 11 B 6.
 Chumbo em bruto — 1, 8 N 6.
 Chumbo em obra ordinaria — 1.
 Cimento — 8, 11, 23 N 6.
 Cimento em barricas — 1 B 5.
 Cimento em saccos — B 5.
 Cinzas — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.
 Cisco de carvão — 1.
 Coaltar — 8 N 6.
 Cobre em bruto — 1, 22, 23 N 6.
 Cobre em folha — 23 N 6.
 Cobre em lingotes — N 6.
 Cobre em obra — 23 N 6.
 Cobre em obra de caldeireiro — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Coke — 1, 8, 22, 23 B 5 N 6.
 Colla — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Colxões — 23 N 6.
 Combustiveis mineraes — B 5.
 Conservas alimenticias — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Cordas — 1, 22, 23 B 6 N 6.
 Cordovão — 23 N 6.
 Correias — 23 N 6.
- Cortiça em obra — 18 N 6.
 Cortiça em bruto ou em pranchas — 1, 18 N 6.
 Cortiça em quadrados ou em rolhas — 1, 18 N 6.
 Costeiros — 3, 3 bis, 3 BB.
 Couros curtidos — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.
 Couros curtidos em bruto — 22.
 Couros de luxo — 13.
 Couros de polimento — 10, 11, 13, 23.
 Couros frescos ou verdes — 1, 7, 9, 11 B 6 N 6.
 Couros secos — 1, 7, 9, 11 B 6 N 6.
 Cré — 1, 23 N 6.
 Cremor tartaro — 1, 10, 11, 13, 22.
 Creosote — 1, 8 N 6.
 Crina em bruto — 1, 10, 11, 13, 22, 23.
 Crina vegetal — 13, 22, 23 N 6.
 Crina vegetal em bruto — 13.
 Crystaes finos — 10, 11.
 Cunhas de madeira — 3, 3 bis
 Cutelaria — 23 N 6.
 Cutelaria ordinaria — 1, 10, 11, 13, 22, 23.
 Cylindros vasios — 1.
- D espojos de matadouro, (excepto tripa secca) — 1.
 Drogas finas — 1, 7, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Drogas ordinarias — 1, 7, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Dynamite — 4 N 4.
- E ncerados — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Entulho — 1, 8, 11 B 5.
 Enxergas e enxergões — 23 N 6.
 Enxofre (e flor de) — 1, 9, 11, 23 B 6 N 6.
 Escorias (excepto as preciosas) de metaes — 1, 8, 11.
 Escovas — 23 N 6.
 Escovilha (terra de industria) — 10, 11, 13.
 Esparto em bruto — 1, 9, 11 B 6 N 6.
 Esparto em obra — N 6.
 Especearias — 10, 11, 13, 23 N 6.
 Estacas — 3, 3 bis, 3 BB.
 Estanho em bruto — 1, 8 N 6.
 Estanho em lingotes — 11.
 Estanho em obra — 23 N 6.
 Estopa cardada ou em rama — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
- Estrumes — 1, 8, 11 B 5 N 6.
 Ether — 4 N 4.
 Extracto de campeche — 1, 23 B 6 N 6.
 Extractos para tinturaria de pannos — 1 B 6.
- F achina — 1, 8, 11, 20, 24 N 6.
 Farellos — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Farinhas — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Farinhas alimenticias não designadas — 23 N 6.
 Fato — 1, 22, 23 N 6.
 Favas seccas — 1, 14, 23 B 4.
 Feltro — 1, 22, 23 N 6.
 Feno prensado — 1, 10, 11 B 6 N 6.
 Feno verde — 1.
 Ferragens ordinarias — 1, 7, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Ferramentas — 23 N 6.
 Ferramentas ordinarias — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Ferro — N 6.
 Ferro em bruto ou em barras — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.
 Ferro em arcos, chapas, folha ou fundição ordinaria — 1 N 6.
 Ferro em lingotes — 1, 11 N 6.
 Ferro em obra de caldeireiro — 1, 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
- Ferrô em obra ordinaria — 8, 23 N 6.
 Ferro forjado em obra ordinaria — 1, 8, 10, 11, 23 N 6.
 Filaça — 1, 22.
 Fio d'algodão, lâ ou linho — 1, 22, 23 N 6.
 Fio de juta — 22.
 Fogos d'artificio — 4 N 4.
 Folha de Flandres em bruto — 1, 10, 13, 22, 23 B 6 N 6.
- Folha de Flandres em cajixas — 10.
 Folha de Flandes em obra — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Forragens prensadas, verdes — 1 N 6.
 Fructas encaixotadas — 10.
 Fructas seccas — 1, 9, 11, 23 B 6 N 6.
 Fructas verdes — 1, 9, 10, 11, 23 B 6 N 6.
 Fulminantes — 4 N 4.
 Fundições ordinarias — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.
- G ado vaccum — 5 B 10 N 5.
 G ado lanigero — B Ampl. 10.
 Galha — 10, 11.
 Garrafas vasias — 1, 21 P 1.
 Garrafas vasias ordinarias empacotadas — 10, 11.
 Garrafões vasios — 1, 21 P 1.
 Garrafões de grés vasios — 10, 21 B 1 P 1.

Gazosas — 2.
 Gelo em bruto emballado (sem responsabilidade) — 1.
 Genebra — 10, 11.
 Geropiga — N 6.
 Gesso — 1, 8, 11, 23 B 5 N 6.
 Giz — 23 N 6.
 Gommas — 23 N 6.
 Gomma arabica — N 6.
 Gommas resinosas — 1, 10, 11, 13, 22.
 Graxa de lustro — 1, 10, 22, 23 N 6.
 Grosserias — 1, 10, 11.
 Grude — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Guano — 1, 8, 11 B 5 N 6.
Hortalicas — 9.
Impressos — 1, 22, 23 N 6.
 Instrumentos agricolas — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Instrumentos musicaes — 23 N 6.
Janellas — 13, 22.
 Junça em bruto ou em obra — 23 N 6.
 Junco em bruto — 1, 22, 23 N 6.
 Junco em obra — 23 N 6.
Kaolin — 1.
Lá cardada — 22 B 6.
 Lá fiada — 22, 23 B 6 N 6.
 Lá lavada — 1, 10, 11, 13, 22, 23, 25 B 6 N 6.
 Lá suja — 1, 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
 Ladrilhos — 8, 11, 23 N 6.
 Ladrilhos mosaicos — 1.
 Lagedo — 1, 8, 11 N 6.
 Latão em bruto — 1, 23 N 6.
 Latão em obra — 23 N 6.
 Latão em obra ordinaria — 1, 22, 23.
 Latas vasias — 1, 21 P 1.
 Legumes em caixas — 10, 23.
 Legumes secos — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Legumes verdes — 1, 9, 11, 23 N 6.
 Leitos — 23.
 Leitos de ferro — N 6.
 Lenha — 1, 8, 11, 20, 24 B 3 N 6.
 Letras de imprensa (vidé typos).
 Liaças de vimes — 1, 8, 11, 23 N 6.
 Licores finos — 10, 11.
 Lignites — 1, 8, 11.
 Limpadura — 14, 23 N 6.
 Linho — B 6.
 Linho cardado — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Linho em fio — 1, 22.
 Linho fiado — 23 N 6.
 Linho manufacturado — 23 N 6.
 Linho em rama — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Livros — 1, 10, 11, 13, 22.
 Lixivias — 1, 22, 23 N 6.
 Lixo — 1, 8.
 Lona — 1, 10, 11.
 Louça commum ou ordinaria (pó de pedra) — 1, 10, 11, 13, 22, 23.
 Louça de barro (encarnada ou preta) — 1, 10, 11, 13, 22.
 Louça fina — 10, 11, 13, 23 N 6.
 Lupulo germinado para cerveja — 1, 10, 11, 13, 22.
Machinas (excepto de costura) — 1, 10, 11, 13, 22, 23.
 Machinas de costura emballadas — 1.
 Machinismo (excepto de costura) — 1, 22 N 6.
 Madeiras de construcção desbastadas — 3, 3 bis, 3 B B.
 Madeiras de construcção em bruto — 3, 3 bis, 3 B B, 13, 22, 23 B 3 N 6.
 Madeiras de todas as qualidades em bruto ou serrada — B 3.
 Madeiras em bruto — N 6.
 Madeiras em obra de carpinteiro — 23 N 6.
 Madeiras em obra ordinaria de carpinteiro — 13, 22, 23 N 6.
 Madeira de marcenaria — 23 B 3 N 6.
 Madeira de tinturaria — 1, 23 B 3, 6 N 6.
 Madeiras exóticas em bruto — 10, 11 B 3 N 6.
 Madeira para aduellas — B 3 N 6.
 Malte — 22.
 Manilhas de ferro fundido — (Vidé cannos).
 Manteiga — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Manteiga em latas — 1.
 Margarina — 1.
 Marmore — 23 N 6.
 Marmore em bruto — 1, 8.
 Marmore desbastado — 8, 11.
 Marmore em obra — N 6.
 Marmore em obra ordinaria — 23 N 6.
 Marretas — (Vidé ferramentas ordinarias).
 Massas alimenticias — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.

Massa de madeira para a fabricação de papel — 1, 13.
 Massa de tomate — 1, 10, 11, 22.
 Massaroquinha — 13.
 Materiais explosivas, inflammaveis ou perigosas — 4 B 12
N 4.
 Materiais de construcção — B 5.
 Matto — 24 N 6.
 Medicamentos — 23 N 6.
 Mel — 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
 Melaço — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Mercearia — 7.
 Metaes em barras — 10.
 Metaes em chapas — 10.
 Metaes em obra — 23 N 6.
 Metaes velhos — 1.
 Mexoalho — 23 N 6.
 Milho — (Vidé cereaes).
 Minérios (excepto os preciosos e phosphatos) — 1, 8, 11, 19, 23 N 6.
 Mobilia — 1, 10, 11.
 Mobilia de ferro — 1, 10, 11, 23 N 6.
 Mobilia empacotada — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Mós de moinho — 1, 8, 10, 11, 13, 23 N 6.
 Mosto — N 6.
 Motano (rama de pinheiro) — 1, 8, 11, 20, 24 N 6.
 Moveis de ferro desmanchados — 1, 10, 11, 13, 22.
 Mungo (borras de lã) — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
Naphtha — 4, 9.
 Nitro-glicerina — (Vidé materias perigosas).
 Novilhos — 6 B 11.
Obras de correeiro — 23 N 6.
 Obra de vassoureiro — 23 N 6.
 Ocre — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.
 Odres vasios — 1, 21 B 1 P 1.
 Oleados — 1, 13, 22, 23 N 6.
 Oleo de linhaça em barris — 10, 11, 13 B 6.
 Oleo de naphtha — 9.
 Oleo de palma — 10, 13.
 Oleos industriaes — 1, 22, 23.
 Oleos mineraes — 1, 9 N 6.
 Oleos vegetaes — N 6.
 Ossos secos em bruto — 1, 8, 11 N 6.
 Ourellos — 8.
 Ovos — 23 N 6.
Palha prensada — 1, 12 B 15 N 6.
 Palha em saccos — 1.
 Palma em bruto ou em obra — 9 N 6.
 Panellas de barro vasias — 1, 21 P 1.
 Pannos de palha — 1.
 Papel de embrulho — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Papel de escrever — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Papel de forrar casas — 1, 13, 22.
 Papel de imprimir — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Papel velho — N 6.
 Papelão — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Parafina em bruto — 1.
 Parafusos — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Pasta de alcaçuz — 1.
 Pau de campeche — 1 B 6.
 Paus para tinturaria — 1, 23 B 3, 6 N 6.
 Pedra britada — 1, 8, 11, 19 B 5 N 6.
 Pedra de alvenaria — 1, 8, 11, 19 B 5 N 6.
 Pedras de amolar — 1, 10, 11.
 Pedra desbastada — 1, 8.
 Pedra de todas as classes em bruto — 1, 8, 11, 19 N 6.
 Pedra em obra ordinaria — 1.
 Pedra lavrada — 23 N 6.
 Pedra moldada (excepto estatuaria) — 10, 11, 13, 23 N 6.
 Pedra para cal — 1, 8, 11, 16, 19 B 2 N 6.
 Peixe de conserva ou escabeche em barris ou latas — 1.
 Peixe salgado ou secco — 1, 7, 10, 11, 13, 22, 23 B 8 N 6.
 Peixe salpicado — 23 N 6.
 Pelles curtidas — 1, 10, 11 N 6.
 Pelles curtidas de bezerro — B 6.
 Pelles frescas ou verdes — 1, 9 B 6 N 6.
 Pelles ordinarias não curtidas — 10, 11.
 Pelles secas — 1, 9 B 6 N 6.
 Perfumarias — 10, 11, 23 N 6.
 Petroleo — 1, 9, 10, 11, 23 B 6 N 6.
 Pez — 1, 8, 10, 11 N 6.
 Phosphato de cal — 1.
 Phosphoro puro — 4 N 6.
 Phosphoros — 23 N 6.
 Pianos — N 6.
 Piassaba — 1, 10, 11.
 Piassaba em bruto — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.

- Piassaba em obra — 23 N 6.
 Picaretas — (Vidé ferramenta ordinarias).
 Pimentão — 23 N 6.
 Pinceis — 23 N 6.
 Pingue — 9, 13.
 Plantas vivas — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Poleame — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Polvora — (Vidé materias explosivas).
 Porcelana — (Vidé louças finas).
 Portas — 13, 22.
 Pós de gomma — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Postes telegraphicos — 3, 3 bis.
 Potassa — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Pozzolana — 1, 8, 10, 11 B 5 N 6.
 Pranchas — 3, 3 bis.
 Pranchas de casquinha — 3, 3 bis N 6.
 Pregos — 1, 8, 11, 23 N 6.
 Productos chimicos — 1, 10, 11.
 Projecteis carregados — (Vidé materias explosivas).
Queijos — 13, 22, 23 N 6.
 Queijos secos — 1, 10, 11, 13, 22, 23.
 Quinquelherias — 10, 11, 23 B 6 N 6.
Raiz de alcaçuz — 1.
 Rama de pinheiro — 1, 8, 11, 20, 24 N 6.
 Raspas de cortiça — 9.
 Raspas para colla — 1, 10, 11, 13, 22.
 Rastilho (vidé materias inflammaveis).
 Rêdes — 22.
 Rêdes de arame — 1, 22,
 Rêdes ordinarias — 22, 23.
 Rêdes para pesca — 1, 22 N 6.
 Refrigerantes — 2.
 Resíduos de gaz — 8.
 Resíduos de moagem — 14 N 6.
 Resinas ordinarias (excepto gomma copal) — 1, 8, 11, 22, 23 N 6.
 Rolão — 23 N 6.
 Rolhas de barro — 1.
 Rolhas de cortiça — 1, 18, 23 N 6.
 Rolhas de grez — 1.
 Rolos de madeira — 3, 3 bis.
 Rotim em bruto ou em feixes — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Roupa — 1, 22, 23 N 6.
Sabão — 1, 9, 10, 11 B 6 N 6.
 Saccos vazios — 1 B 1 P 1.
 Sagú — 10, 11.
 Saibro — 1, 8, 23 N 6.
 Sal — 1, 8, 11 B 7 N 6.
 Salitre — 23 N 6.
 Sardinha em latas (encaixotadas) — 1.
 Sardinha salgada ou salpicada — 1 N 6.
 Sarro de vinho — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Sebo em bruto, em pão ou em rama — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Sebo refinado — 1.
 Sebo manufacturado — 1, 13, 22, 23 N 6.
 Sementes — 23 N 6.
 Semeas — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Sementes de beterraba e oleogenosas — 1, 13, 23.
 Semola — 13, 22, 23.
 Serradura — 1, 11, 23 B 6 N 6.
 Serradura de arroz — 9.
 Serradura de cortiça — 9.
 Sobrados — 13, 22.
 Soda — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Solla — 1, 7, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Stearin em bruto — 1, 10, 11 B 6
 Stearin em vellas — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Sucata — 1, 8, 11 N 6.
 Sulfato de cobre ou de ferro — 1, 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
 Sumagre — 1, 10, 11, 13, 23 B 6 N 6.
Tabaco em bruto — 1, 10, 11, 23 B 6 N 6.
 Tabaco fabricado — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Taboas — 3, 3 bis, 3 B B.
 Taboa em bruto ou em obra — 23 N 6.
 Tamancos — 1, 10, 11, 13, 23 N 6.
 Tambores de ferro vazios — 1, 21 P 1.
 Tapetes — 23 N 6.
 Tapioca — 10, 11.
 Taras vasias — 1, 21 B 1 P 1.
 Tecidos (excepto os de seda) — 1, 22.
 Tecidos de algodão — 1, 7, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Tecidos de arame — 1, 22, 23 N 6.
 Tecido de jutas — 1, 13, 22, 23 N 6.
 Tecidos de lã — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
- Tecidos de linho — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Tecidos de seda — N 6.
 Telha de ardosia — 8 N 6.
 Telha de barro — 1, 8, 11 B 5, 14 N 6.
 Telhas de grés — 8 N 6.
 Terras — 1, 8, 19.
 Terra de industria (escovilha) — 10, 11, 13.
 Terra vegetal — 1, 8, 19 B 5.
 Tijollos — 1, 8, 11 B 5, 14 N 6.
 Tinta de escrever — 1, 13, 22, 23.
 Tinta de óleo — 1, 13, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Tintas de óleo finas — 1, 10, 11, 22.
 Tintas finas — 1, 10, 11, 22.
 Tintas não designadas — 23 N 6.
 Toros de madeira nacional — 3, 3 bis, 8, 20, 24.
 Toucinho — 1, 9 N 6.
 Touros — 6 B 11.
 Trapo lavado — 1, 23 N 6.
 Trapo sujo — 1, 8, 11 B 6 N 6.
 Travessas de madeira — 3, 3 bis B 3.
 Trigo — 1, 14, 23 B 4 N 6.
 Tripas secas — 23 N 6.
 Tubos de barro — 1, 8, 11, 23 N 6.
 Tubos de chumbo — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Tubos de ferro — 1, 8, 11, 23 N 6.
 Tubos de grés — 1, 8, 11 N 6.
 Tubos de zinco — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Typo de impressão — 1, 10, 11, 13, 22.
Unhas em bruto — 1, 10, 11 N 6.
 Unto — 9, 13.
 Urzella em saccos — 10, 11.
Vaqueta — N 6.
 Varas de castanho — 3, 3 bis.
 Vasilhame vasio — 1, 21 B 1 P 1.
 Vellas de cera — 10, 11, 13 N 6.
 Vellas de sebo — 1, 8, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Vellas de stearina — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Verga em bruto — 1, 22, 23 N 6.
 Verga em obra — 23 N 6.
 Vernizes — 1, 23 N 6.
 Vestuário — 1, 22, 23 N 6.
 Vidraça — 1, 10, 11, 13, 22, 23 B 6 N 6.
 Vidro em obra — 1, 10, 11, 13, 22, 23 N 6.
 Vidro quebrado — 1, 8, 10, 11 N 6.
 Vigas de madeira — 3, 3 bis B 3.
 Vime em bruto — 1, 23 N 6.
 Vime em obra — 23 N 6.
 Vinagre — 2 N 6.
 Vinho em barris, cascos ou ôdres — 2 B 9 N 6.
 Vinho em barris duplos ou encapados, garrafas, etc. — 2.
 Vinho em garrafas encaixotadas — 2, 23 N 6.
Zinco — B 6.
 Zinco em bruto — 1, 8, 11, 23 B 6 N 6.
 Zinco em obra — 23 B 6 N 6.
 Zinco em obra ordinaria — 1, 22, 23 B 6 N 6.
 Zorras desarmadas — 23 N 6.

Nota importante. — Algumas mercadorias estão sob designação diversa em diferentes tarifas, outras sob uma designação generica ou geral, por isso poderá suceder que, partindo da nossa classificação, não se encontrem, á primeira, nas tarifas que indicamos a cada mercadoria, as designações que se pretendem. Nesse caso há que vêr com cuidado a classificação da tarifa, ou procurar a mercadoria sob designação geral.

Por exemplo: quem procurar *água commum* na tarifa 22 não a encontrará, mas *água potavel*, que é a mesma coisa. *Fato* está nas tarifas 1 e 22 como *Vestuário* e nas 23 e N 6 como *Roupa*. *Stearina em vellas* está na tarifa 1, e nas 10, 11, 13, 22, 23 e N 6 estão *Vellas de stearina*.

Também indicamos *tarifa 1* em muitas mercadorias que n'ella não estão designadas expressamente, mas que o estão de forma generica; tales como *Gré*, *Caparosa*, como *Drogas*; *Unhas*, *Chifres*, como *Despojos de matadouro*, etc.

Também não-nós-reoccupámos, em geral, com os acondicionamentos, porque as linhas férreas procedem, até certo ponto, liberalmente a este respeito. A tarifa 5 da Beira indica *Pregos em ceiras*; se se apresentarem *em barricas ou caixas* não será recusada a applicação da tarifa.

Antes dos numeros das tarifas que indicamos deixamos, em geral, algum espaço em brancò, onde se poderá indicar o numero de qualquer outra tarifa que venha a pôr-se em vigor.

Da mesma forma, quando qualquer das tarifas indicadas seja annullada, facil é riscá-la, andando assim esta classificação sempre em dia.