

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. CRETÉY. — Liverpool, W. N. CORNETT

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

Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas n.º 3 bis, grande velocidade, da companhia real.

L. n.º 1, idem, idem.

N.º 10, pequena velocidade, applicável a lenhas, mato, etc., idem.

P. n.º 3, grande velocidade; volumes até 10 kilos.

Especial E. P. n.º 8, pequena velocidade.

SUMMARIO

AS PAUTAS ULTRAMARINAS NA ECONOMIA DO PAIZ, por O. S.	Pag.
COMMERCIO PORTUGUEZ	363
PARTES OFICIAL — Decretos de 6 e 20 de outubro do Ministerio das Obras Publicas e Portaria de 5 de novembro do Ministerio da Fazenda	364 a
TARIFAS DE TRANSPORTE	367
PONTE MOVEL DO SYSTEMA HENRY	367
NOTAS DE VIAGEM — III — Ainda o Porto. — O dia de finados. — Flores por toda a parte. — Os hoteis e as camas. — Tremvias. — Passeios	368
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA	369
PARTES FINANCEIRA. — Boletim da Praça de Lisboa — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hspanhoes	369 a
CONSEQUENCIAS DO CONGRESSO DA IMPRENSA	371
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do Conselho de administração e Parecer do Conselho Fiscal	372
LINHAS PORTUGUEZAS. — Material fixo ferro-viario. — Serviço de comboios. — Rede ferro-viaria. — Atravez d'Africa — Mormugão. — S. Pedro da Coa. — Lourenço Marques. — A comissão administrativa	372
LINHAS EXTRANGEIRAS. — Hespanha. — Itália. — Hollanda. — Mexico	357
NOTAS VARIAS	374
ARREMATAÇÕES	37
CASAS RECOMMENDADAS	375
AGENDA DO VIAJANTE	376
ANNUNCIOS	376
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1898	377 e
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	377

AS PAUTAS ULTRAMARINAS

NA

Economia do paiz

O sr. ministro da marinha e ultramar, cuja administração prudente, reflectida e serena vae confirmando dia a dia os subidos creditos de que já gozava o illustre professor e funcionario, acaba de referendar um decreto reorganisando a comissão permanente das pautas do ultramar, que passa a denominar-se Conselho das pautas ultramarinas.

Este conselho, a quem compete informar sobre o que respeita ao regimen aduaneiro, fiscal e pautal relativo ás mercadorias que entrem ou saiam das nossas possessões, sobre as relações commerciaes com a metropole, sobre a organisação das alfandegas nas colonias, sobre

a jurisprudencia pautal e fiscal, e sobre a propriedade industrial, é composto de funcionários que pela natureza dos serviços que habitualmente exercem estão em circumstancias de conhecer bem d'estes complexos assuntos e por alguns representantes das associações industriaes e commerciaes de Lisboa e Porto que assim participam directamente na resolução de negocios que tanto e tão de perto affectam a industria e o commercio da metropole.

Não podemos deixar de applaudir a iniciativa do esclarecido ministro que assim quer ligar o seu illustre nome a diplomas d'estes, certo da sua utilidade.

O decreto é singelo em si. Não dá resultados imediatos, nem pretende lisongear a vaidade de candidatos a conselheiros. Corresponde todavia a uma verdadeira necessidade e como tal vae prestar serviços.

Certamente que o ministro viu o desenvolvimento progressivo do nosso commercio com o ultramar; conhece quanto a industria da metropole vae medrando por via dos mercados coloniaes; leu os relatorios das companhias fabris em que se evidencia, pela eloquencia dos algarismos, como obtiveram ampla compensação para a crise que soffremos nos mercados do ultramar; sabia como a reforma pautal do sr. Ferreira do Amaral contribuiu efficazmente para a nova restauração económica; tem seguido o movimento das nações estrangeiras, cubicas de territorios na Africa e na Asia, menos por vaidade politica, ou prurido de dominio e influencia, do que pela aancia commercial.

E assim, conhecendo tudo isto, vendo as opiniões encontradas e contraditorias dos industriaes que querem condenar as colonias á completa passividade industrial, ou pretendem favores especiaes para umas certas industrias, julgou dever crear um conselho onde essas opiniões extremas se debatam e apurem, onde as questões que teem influencias diversas em mais d'um ramo da actividade nacional possam ser estudadas como merecem, onde se pugne constantemente pelo desenvolvimento da nossa riqueza, aproveitando intelligentemente os recursos que nos offerece o nosso patrimonio ultramarino cubicado ha tantos annos, e que ha tão poucos começámos a utiliar, forçados pela necessidade.

Veiu a tempo, portanto, o decreto que deve produzir, a breve trecho, a sua benefica influencia.

Hoje mais do que nunca nos cabe o dever de dedicarmos a maior attenção e disvelo pelas causas das colonias ou que com elles tenham relação:

A navegação, a marinha militar, o exercito colonial e da metropole;

As vias ferreas de penetração sobretudo, as estradas, os portos.

Bem sabemos que não é no curto prazo d'uma situação ministerial atormentada de dificuldades que tudo isto se regula e executa.

Quizeramas vêr a pasta do ultramar separada da

marinha, inteiramente desligada da politica e entregue a um alto funcionario inamovivel. Só assim ficariamos garantidos da unidade de vistos e continuidade de plano.

E' na pasta do ultramar que se podem prestar actualmente os maiores serviços ao paiz.

Basta para nos convencermos d'isto attentar no modo por que o desenvolvimento do commercio ultramarino influiu na nossa situação economica n'estes ultimos sete annos.

A exportação ultramarina, que em 1891 apenas dava 2:899 contos, attinge em 1898 6:055 contos.

Com os generos coloniaes fizemos ouro para as importações estrangeiras.

Desenvolveram-se as nossas industrias que estão importando sempre mais materias primas e machinas.

E d'estes factos succede que as nossas exportações passaram de 13:481 contos a 19:566 contos, não contando os metaes preciosos.

Bem opportuno é portanto pensar nas pautas ultramarinas e crear a corporação consultiva destinada a tratar d'esta materia.

A publicação do *Boletim* que no mesmo decreto se determina merece tambem os nossos sinceros aplausos.

Obriga os maiores cuidados na elaboração dos pareceres, dá mais responsabilidade aos votos, fornece apreciaveis elementos d'estudo a todos que se dediquem a estas questões.

Oxalá para bem do paiz e satisfacção do illustre ministro que o conselho corresponda, como esperamos, ao seu elevado pensamento.

O. S.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação para consumo (Valores em mil réis)

A estatística da nossa balança commercial dos primeiros oito meses d'este anno accusa os resultados seguintes:

	1897	1898
Animaes vivos	1.647:710	2.008:310
Materias primas para as artes e industrias	10.230:557	13.692:293
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	3.370:847	3.868:910
Substancias alimenticias	10.447:779	8.756:331
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	1.243:945	1.804:757
Manufacturas diversas	1.927:134	2.303:726
Taras	50:159	48:599
Somma.....	28.915:131	32.482:926
Ouro e prata em barra e em moeda.....	186:973	1.044:579
Total	29.102.104	33.527:505

Exportação nacional e nacionalizada

	1897	1898
Animaes vivos	2.332:952	2.385:425
Materias primas para as artes e industrias	3.597:878	3.512:905
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	932:387	1.500:899
Substancias alimenticias	9.936:389	10.963:086
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	51:261	62:104
Manufacturas diversas	1.086:154	1.142:173
Somma.....	17.937:021	19.566:592
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.820:900	1.759:316
Total	19.757:921	21.325:908

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias ..	Reexportação ..	5.723:704	8.058:219
	Transito	1.022:917	1.568:334
Somma.....		6.746:621	9.626:553
Ouro e prata em barra e em moeda.....		-	50:000
Total		6.746:621	9.676:553

A diferença dos valores importados para os exportados foi, pois, de 13.000 contos contra 11.000 no anno passado, sendo o maior augmento na importação das materias primas para as artes e industrias e em machinismos, e elevando-se muito (1 a 27 contos) a exportação das substancias alimenticias, e um pouco tambem a das manufacturas diversas.

No primeiro augmento figuram principalmente as sementes, oleos, carvão de pedra, productos chimicos;

Nos 561 contos que subiram os valores importados pela classe 5.^a destacam-se as grandes machinas, as ferramentas e as embarcações de vela.

No augmento de exportação não entrou o vinho, porque o seu valor foi ainda pouco superior ao do exportado em 1897 (728 contos contra 726) as batatas e outros cereaes aumentaram 231 contos; azeite, conservas, cebolas e ovos completaram a diferença.

Na reexportação o maior augmento (1 829 contos) é de proveniencia das nossas possessões ultramarinas, salientando-se a borracha e o cacau, duas mercadorias que só por si deram 3.093 contos em 1897 e 4.864 no anno corrente.

Os rendimentos aduaneiros diminuiram na totalidade, mas se de ambos os annos subtrahirmos os de cereaes e tabacos, encontramos um razoavel augmento.

Foram elles, em contos de réis:

	1897	1898
Total.....	11.864	10.474
Cereaes.....	1.542	78
Tabacos	152	140
Líquido.....	10.170	10.256

Um pequeno augmento de 80 contos.

Como se vê d'estes dados, a nossa situação economica vae melhorando, muito pacificamente, mas não ha duvida de que vae melhorando.

Finalmente, o movimento maritimo do porto de Lisboa prosperou tambem, sendo as embarcações entradas

em 1898.....	7.125
contra.....	6.820 em 1897
sahidas	7.111
contra.....	5.871 em 1897

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

2.^a Repartição

Caminhos de ferro

Conclusão

Para que a administração dos caminhos de ferro por conta do estado se possa corrigir dos defeitos que se lhes atribuem, e que são, dia a dia, evidenciados no expediente de negocios ocorrentes, cumpre aproveitar o ensejo para um estudo conscientioso, que habilite o governo a propôr ao parlamento, na sua proxima sessão, as bases de uma remodelação racional, efficaz e económica. Nem sempre comprehendeu o legislador que os preceitos da contabilidade e fiscalização administrativa nos serviços publicos podem ser balisas fixas a que hajam de amoldar-se, indistintamente, todos esses serviços. Mal se pôde, com effeito, sujeitar uma administração de caminhos de ferro aos mesmos processos e formalidades que se exigem, por exemplo, em uma simples direcção de obras publicas. A symetrica e systematica centralisação da contabilidade publica, adstricta á lei de 25 de julho de 1881 e ao respectivo regulamento, faz-se sentir todos os dias, com todos os seus inconvenientes, empescendo a accão dirigente dos caminhos de ferro, com prejuizo grave da respectiva exploração, suscitando clamores, mais ou menos justificados, do publico, e collocando em situação embaraçosa o ministro, que, escrupuloso pelo cumprimento da lei, vae conscientemente contrariar interesses legítimos, incluindo os do tesouro.

E' fóra de duvida que essa administração carece de certa liberdade dirigente, sem prejuizo, contudo, da indispensavel fiscalização, mas realizada por fórmula que não tolha largas e uteis iniciativas, nem impeça promptas e beneficas resoluções, como as demandam serviços de exigencias inadiáveis, de carácter commercial, anunciadas ao publico em condições certas e determinadas, e pelos quaes se cobram taxas fixadas nos respectivos contractos de transporte, obrigando-se a administração a proporcionar, em troca, a rapidez, a commodidade, a exactidão e a segurança na circulação. Ora a tudo isto se oppõe, força é confessar, a engrenagem complicada dos actuaes processos burocráticos, que

demoram, por vezes, sem vantagem para a propria fiscalisação, que as leis quizeram estabelecer, a obtenção dos recursos necessários, tanto para o pessoal, como para os materiaes.

Os paizes que possuem caminhos de ferro explorados pelo estado procuram alliar as inapreciaveis vantagens d'este sistema ás que offerece a administração das companhias, dando ás das linhas do estado uma feição similar á d'aquellas. A sua gerencia é confiada a um conselho de administração, que paga pelas receitas as suas despesas, nomeia e demitte os seus empregados, até certa graduação, pelo menos; contracta os fornecimentos, e administra, emfim, livremente.

Poderia entre nós, embora continuassem existindo direcções distintas para as linhas do sul e sueste e Minho e Douro, ser confiada a superior administração de ambas a um conselho, no qual figurassem delegados do conselho superior de obras publicas e minas, das associações commerciaes de Lisboa e Porto, e das associações agricolas das duas regiões interessadas, sem embargo de serem os seus orçamentos, dentro da auctorisação legal, sujeitos á approvação do governo, as suas despesas e a sua contabilidade rigorosamente fiscalisadas, e os fornecimentos subordinados ao concurso publico ou limitado, salvo casos excepcionaes.

Além de outras vantagens, resultaria ainda a de, por essa superior administração, poder ser feita em commun a aquisição dos principaes materiaes, taes como carvão, metaes em bruto, em obra, madeiras, estofo, material de via, com economia importante e certa para o thesouro.

Convém, senhor, que além do plano geral das nossas comunicações ferro-riarias, tão essencial para a realização methodica, económica e racional de um dos mais poderosos instrumentos do fomento, se estudem tambem, pelo que respeita ás linhas ferreas administradas pelo estado, e na hypothese de continuarem a selo, as bases, em que o governo possa assentar definitivamente o projecto da reforma dos respectivos serviços, para que elles, satisfazendo por completo ás necessidades actuaes e ás legitimas aspirações dos povos, correspondam ao elevado fim a que são destinados, em prol da economia nacional.

Para tal efecto, pareceu-me que as idéas, que apenas deixo esboçadas, deveriam revestir um carácter de generalidade, e não synthetisar-se em preceitos definidos e minuciosos, a fim de que a commissão, incumbida de estudar e dar fórmula ao meu pensamento, possa livremente ponderar a importancia dos problemas, que lhe são committidos, e formular o seu plano de reforma pela maneira mais consentanea aos interesses publicos.

Taes são, senhor, as providencias que se me affigura serem necessarias e urgentes. Não cabe nas attribuições do poder executivo fazer na administração das linhas do estado as reformas, que esbocei. E' preciso para tanto o concurso do poder legislativo. O que não excede, porém, a alçada do governo é a classificação das linhas ferreas.

Pelas rasões expostas espero que merecerá a approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, aos 6 de outubro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

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

Artigo 1.º E' confiado a duas commissões technicas o estudo do plano de viação acelerada, que deva ser adoptado nas regiões do paiz ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, comprehendendo as linhas de interesse geral, complementares ou tributarias dos caminhos de ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Art. 2.º As linhas, como taes classificadas, devem satisfazer a algum dos seguintes requisitos:

1.º Serem uteis á defesa do paiz;

2.º Ligarem as redes do estado com outras, nacionaes ou estrangeiras;

3.º Pôrem algum centro importante em comunicação com o sistema geral das vias ferreas do paiz;

4.º Facilitarem as relações regionaes em harmonia com importantes interesses politicos ou administrativos.

Art. 3.º As commissões designarão, em vista das condições topographicas e das necessidades economicas e administrativas de cada região, as linhas que devam ser incluidas no plano da respectiva rede, a largura de via e as principaes condições technicas, a sua extensão e custo provaveis, especificando as que possam ser concedidas a companhias e as que convenha sejam construidas e exploradas por conta do estado.

Art. 4.º O plano a que se refere o artigo anterior, depois de elaborado no mais curto prazo possível, e traçado na carta geographica na escala 1/500.000, será pelas commissões directamente submetido a um inquerito administrativo de utilidade publica. Aos governadores civis, ás camaras municipaes, ás associações agricolas, industriaes e commerciaes, legalmente constituidas, de cada região, será enviada copia do plano delineado, ácerca do qual estas corporações formularão e aceitarão dos interessados,

convidados por editaes a examinal-o, as reclamações e alvitres opportunos, que transmittirão sem demora ás commissões, logo que finde o prazo do inquerito.

Art. 5.º As commissões examinarão e attenderão, no que fôr justo e rasoavel, as reclamações recebidas, depois do que será por elles, de commun accordo, proposto ao governo o plano geral de classificação, minuciosamente justificado, com a indicação da ordem de preferencia, que convenha estabelecer na execução das linhas.

Art. 6.º O governo, ouvido o conselho superior de obras publicas e minas, ácerca dos trabalhos das commissões, decretará a classificação das linhas complementares das redes do estado, e encarregará as direcções de exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e do sul-sueste de elaborar os projectos e orçamentos das que ainda não tiverem sido estudadas.

Art. 7.º Nenhum caminho de ferro de interesse geral, local ou individual, que não figure no plano decretado em obediencia ao artigo anterior, seja qual fôr a sua extensão, poderá ser concedido ou decretado sem previo inquerito administrativo de utilidade publica, no qual sejam convidados todos os interessados a apresentar as suas reclamações. Exceptu im-se as linhas de serviço interno das explorações agricolas ou industriaes.

Art. 8.º Os inqueritos, a que se refere o artigo anterior, serão confiados ás direcções de exploração das redes do estado, nas regiões respectivas, e á direcção fiscal de caminhos de ferro na região comprehendida entre o Mondego e o Tejo, e feitos pela fórmula prescripta no presente decreto.

Art. 9.º O governo proporá ás côrtes, de acordo com o plano decretado, e em obediencia aos preceitos do artigo 2.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, as linhas a construir e o plano financeiro para fazer face aos encargos da construcção.

Art. 10.º Será nomeada uma commissão para elaborar um plano de reorganisação dos serviços dos caminhos de ferro explorados pelo estado, que satisfaça, quanto possível, ás seguintes condições:

1.º As duas direcções ficarão subordinadas a um conselho administrativo, com a sua séde em Lisboa, no qual tenham representação as classes e corporações mais directamente interessadas na boa gerencia das linhas, sem prejuizo da accão do governo;

2.º Esse conselho exercerá em relação ás linhas do estado funções analogas ás das companhias, sendo convenientemente reguladas as aquisições de materiaes, a construcção dos prolongamentos auctorizados, as nomeações, promoções e licenças de empregados de determinadas categorias, as competencias disciplinares, tudo emfim quanto interesse a uma boa exploração;

3.º As direcções terão a faculdade de pagar as despesas previstas no orçamento pelas receitas arrecadadas e entregaráo mensalmente os saldos d'essas receitas;

4.º Os preceitos regulamentares da contabilidade publica serão modificados por fórmula a assegurar ás direcções a necessaria liberdade de accão, a prompta resolução dos negocios, e a pontualidade nos pagamentos, sem prejuizo de uma fiscalisação efficaz das receitas e das despesas;

5.º Na organisação das officinas deverá ter-se em vista a fórmula de tirar d'ellas o maximo proveito, adoptando os processos mais economicos e proficios.

§ unico. A commissão poderá apresentar quaequer alvitres, e propôr outras providencias, que julgar indispensaveis para o bom funcionamento dos serviços economicos, administrativos e tecnicos das linhas ferreas exploradas pelo estado.

Art. 11.º Indicará igualmente a commissão os melhores processos financeiros a adoptar na construcção gradual dos prolongamentos das linhas do sul e sueste e Minho e Douro, aproveitando os recursos provenientes dos excessos de receita do trafego e dos impostos.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 6 de outubro de 1898. — REI. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Senhor. — Deve ser proposito constante dos governos fomentar os progressos da agricultura e facilitar aos seus productos acesso aos mercados internos e externos.

Como tive a honra de ponderar a Vossa Magestade no relatorio que precede o decreto de 3 de setembro ultimo, pelo qual foi concedido o transporte gratuito de adubos e machinas nas linhas do estado, concorrem as linhas ferreas poderosamente para o desenvolvimento da producção agricola, mormente quando se encontram na posse do estado, que subordina a sua exploração ao interesse geral, sem deixar, todavia, de respeitar as leis economicas, que exigem das linhas ferreas a maxima productividade em quanto não se tenha encerrado o periodo da amortiseração do capital.

Embora não se deva, pois, fazer reducções de tarifas sem influencia sensivel no desenvolvimento do trafego e no preço dos productos agricolas — reducções que pôdem affectar notavelmente as receitas e cercear os meios disponiveis para a construcção de

novos prolongamentos ou para melhoramento das linhas já exploradas — varias providencias pôdem ser tomadas, que vão satisfazer legitimas aspirações da agricultura e se traduzem n'um augmento de trafego, ou pelo menos não determinam quebra sensivel nas receitas.

E' esse o objectivo do presente decreto, que tenho a honra de submeter á apreciação de Vossa Magestade. Não se trata de remodelações radicaes da tarificação, e talvez pareçam de pouco alcance as concessões que proponho. Não as julgarão assim os lavradores, mormente o pequeno cultivador, tão digno da solicita protecção dos poderes publicos. De cada uma d'ellas colherá um beneficio real e tangivel, como se pôde concluir da rapida justificação, que d'essas providencias passo a fazer.

As condições climatericas regionaes aconselham aos viticultores do norte o emprego de ramadas ou latadas, graças ás quaes a maturação das uvas se faz convenientemente, e que permitem o maximo aproveitamento do terreno. Teem n'ellas uma larga applicação os esteios de pedra ou de carris, e o arame, que é tambem vantajosamente utilizado em vedações. Concede-se pois, o transporte gratuito dos esteios de pedra e dão-se aos viticultores facilidades especiaes para a aquisição dos carris a rasão de réis 10.000 por tonelada, preço que pouco differe do que o estado obtem nas vendas de sucata por grandes lotes, e poupa-se-lhes a despesa do transporte em caminho de ferro, quando o haja. Ao arame de ferro, que actualmente é taxado pela 2.ª classe das tarifas geraes (26,53 réis por tonelada e kilometro), passa a ser aplicada a taxa da 3.ª classe (18,95 réis), o que representa uma reducção de perto de 30 por cento.

Procura-se em todos os paizes baratear quanto possivel o transporte em grande velocidade dos productos agrícolas, que veem abastecer os mercados dos grandes centros, com vantagem do productor, do consumidor e ainda das proprias receitas dos caminhos de ferro.

Nas linhas do estado é extremamente favoravel a tarifa applicada, que para uma distancia de 100 kilometros representa cerca de 5 réis por kilogramma e para 350 kilometros, Faro a Lisboa, 11 réis (incluindo a via fluvial).

A influencia do custo no transporte em caminho de ferro sobre o preço d'esses generos é pois quasi nulla, comparada com a de outros encargos que sobre elles pesam. Uma reducção de tarifa representaria apenas um sacrificio improficio das receitas dos caminhos de ferro. Para facilitar, porém, o transporte das pequenas remessas reduz-se agora a 10 kilogrammas o limite de 40 kilogrammas estipulado para as recovagens nas tarifas especiaes, e concede-se nas linhas do Minho e Douro o beneficio de devolução gratuita das taras vasias, que já usufruem nas do sul e sueste.

O transporte de certas fructas verdes, como as uvas, laranjas e maçãs, em pequena velocidade, não é destituido de importancia, mormente para o commercio de exportação. Nas linhas do Minho e Douro applica-se-lhes a tarifa especial n.º 1, em virtude da qual paga a uva 15 réis por tonelada e kilometro e as maçãs e laranjas 12 réis, com o abatimento ainda de 10 por cento para as remessas de peso superior a 6.000 kilogrammas.

Para favorecer estes transportes propõe-se a applicação n'aquellas linhas a todas as fructas da taxa estipulada para a laranja o que representa uma reducção de 20 por cento, e concede-se o, beneficio da devolução gratuita das taras vasias, como nas linhas do sul e sueste.

Avulta no trafego das linhas do Minho e Douro o transporte de vinhos, apesar da concorrencia da via fluvial. Excede a 50.000 o numero de toneladas transportadas annualmente; tanto basta para tornar indispensavel a maxima circumspecção na tarificação respectiva.

Reclama o commercio reducções de tarifa e certas providencias, que possam garantir a integridade das remessas contra as eventualidades das baldeações no seu difficulte transporte em tão accidentada região.

A reducção directa de tarifa não pôde ser concedida sem prejuizo considerável das receitas.

Mais valioso beneficio, sem gravame para a administração, será o transporte gratuito das taras vasias, já concedido nas linhas do sul e sueste, e a permissão de fazer acompanhar as remessas de vinho de certa importancia por um tanoeiro, que acuda aos casclos com as pequenas reparações exigidas pelos accidentes da viagem, evitando assim prejuizos, tanto do commercio como da propria administração, e ao qual se conceda passagem gratuita de ida e volta com as formalidades necessarias para evitar fraudes.

As considerações que impõem a maxima prudencia nas reformas de tarifas são igualmente applicaveis ás de cereaes, em cujo preço não exerce influencia sensivel o transporte em caminho de ferro a distancias relativamente curtas.

O transporte gratuito de adubos e machinas representa já um auxilio valioso e efficaz á cultura cerealifera.

Pôde-se todavia conceder sem inconveniente a devolução gratuita dos saccos vasios e o transporte d'estes em grande velocidade pela taxa especial estipulada para certas mercadorias. Am-

bos estes beneficios são assegurados pela tarifa das linhas do sul e sueste, e convém tornalos extensivos ás do Minho e Douro.

Taes são, senhor, as providencias que tenho a honra de proponho a Vossa Magestade. Estimula-se com elles, directa ou indirectamente, o desenvolvimento do trafego das linhas do estado, em cujas tarifas se introduz a uniformidade de preceitos compativel com a diversidade das circumstancias peculiares das regiões servidas. Acautelam-se ao mesmo tempo as receitas d'essas linhas, que, submettidas a uma administração racional e livre de peias, tão valiosa funcção economica são destinadas a desempenhar na posse do estado, como instrumentos de fomento e fontes de receita.

Sancionando-as, mostrará Vossa Magestade mais uma vez quanta solicitude lhe merecem os interesses da agricultura nacional e os do commercio, seu valioso auxiliar e cooperador. Assim como o tributo modesto de numerosos riachos alimenta o caudal dos grandes rios, assim tambem a riqueza publica é avolumada pela confluencia de pequenas parcelas, resultantes da obra paciente, perseverante e multiforme da regeneração economica do paiz.

Promovel-a e auxilia-a incessantemente, já por medidas de largo alcance, já com providencias regulamentares, uteis, embora modestas, tal deve ser a preocupação dos poderes publicos.

Compenetrado d'este imperioso dever tenho pois a honra de submeter á approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, em 20 de outubro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

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

Artigo 1.º Serão modificadas nos caminhos de ferro do estado as tarifas de transportes de esteios de pedra para ramadas, de arame de ferro para latadas e vedações, de fructas e legumes verdes, de lacticinios, de vinhos e de cereaes, em harmonia com as instruções que acompanham o presente decreto.

Art. 2.º E' auctorizada a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro a ceder aos viticultores da região carris de ferro ou de aço, retirados das linhas e que sejam destinados a servir de esteios de ramadas, ao preço de 10 réis por kilogramma, sob as condições especificadas nas mesmas instruções.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de outubro de 1898. — REI. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Instruções

1.ª O transporte de esteios de granito ou de lousa será feito gratuitamente nas linhas do Minho e Douro, mediante declaração do expedidor, da qual conste que são exclusivamente destinados á viticultura. As falsas declarações serão punidas com o pagamento do triplo da taxa da tarifa respectiva, sem prejuizo da acção judicial contra os seus autores.

As operações de carga e descarga serão executadas por conta e pessoal do expedidor e do consignatario, cobrando-se tão sómente as taxas das despesas accessórias, devidas por evoluções e manobras, guia, registo e sello. Quando a carga ou a descarga não sejam efectuadas no prazo de vinte e quatro horas, cobrará-se-ha a taxa devida por estacionamento do vagon, ou os direitos de descarga no segundo caso, quando á administração convenha mandar descarregar a remessa.

2.ª O arame de ferro, com ou sem espinhos, actualmente incluído na 2.ª classe das tarifas geraes das linhas o estado, passará a ser taxado pela 3.ª classe das mesmas tarifa.

3.ª Será reduzido a 10 kilogrammas o minimo de expedição das remessas, em grande velocidade, das fructas e legumes verdes, lacticinios e mais recovagens taxadas pela tarifa especial n.º 2 de grande velocidade das linhas do sul e sueste e pe la taxa especial de grande velocidade das tarifas geraes do Minho e Douro.

A's remessas de peso superior a 60 kilogrammas será concedida na linha do Minho e Douro a devolução gratuita das taras vasias, concedida já nas do sul e sueste, sob as condições habitualmente estipuladas para este transporte.

4.ª As remessas de fructas verdes em caixas, cestos ou a granel, transportadas em pequena velocidade nas linhas do Minho e Douro, serão taxadas pela 5.ª serie da tarifa especial n.º 1, sob as condições na mesma preceituadas, e com o beneficio da devolução das taras vasias.

5.ª Será concedido nas mesmas linhas o transporte gratuito, com exclusão das despesas accessórias e do sello, das taras vasias (cascos, pipas, quartolas, barris e bilhas de lata), destinadas a regressar cheias de vinho, vinagre ou azeite á estação de procedência, ou que depois de transportadas cheias para qualquer estação regressarem vasias á de procedência. No primeiro caso far-se-ha o reembolso da importancia cobrada pelo transporte das taras va-

sias no acto do pagamento da remessa das mesmas taras cheias, mediante a apresentação e a entrega da respectiva carta de porte, caducando a concessão se não fôr aproveitada no prazo de trinta dias, contados da entrega da remessa primitiva. No segundo far-se-ha a devolução gratuita das taras vaziás no prazo de sessenta dias, contados da entrega da remessa primitiva, e nas condições habitualmente prescriptas para estes transportes.

6.º E' auctorizada a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro a conceder passagem gratuita de ida e volta ao tanoeiro que por conta do expedidor ou consignatario acompanhar as remessas de vinho em cascos, logo que elles não sejam inferiores a um vagon completo. Esta concessão será regulada por fórmula a evitar fraudes, que serão rigorosamente punidas, e pelas quais responderão tanto os portadores dos bilhetes de passagem, pessoas e intransmissíveis, como os expedidores que os tenham solicitado.

7.º Será applicada nas linhas do Minho e Douro ao transporte em grande velocidade de saccos vazios a taxa especial de grande velocidade estipulada para a recovagem nas respectivas tarifas geraes.

8.º As remessas de cereaes e legumes secos transportadas em pequena velocidade nas linhas do Minho e Douro, nas condições estipuladas pela tarifa especial n.º 1, p. v., será concedido o regresso gratuito dos saccos vazios á estação de procedencia nas condições habitualmente prescriptas para estes transportes.

9.º A cedencia de sucata de carris ao preço de 10 réis por kilogramma será feita mediante declaração do comprador, da qual conste que os carris são exclusivamente destinados á viticultura. A falsa declaração será punida com o pagamento da diferença entre o preço por que foram cedidos os carris e o triplo do preço corrente do mercado na época da cedencia, sem prejuizo da acção judicial contra o seu auctor.

Oz carris serão entregues na estação a que forem destinados, ficando o seu transporte, quando n'ella os não haja, por conta da administração. A importancia da compra será satisfeita no acto da entrega.

10.º As direcções das linhas do estado reformarão as suas tarifas por fórmula que os preceitos formulados n'estas instruções comecem a vigorar em 20 de novembro do corrente anno.

Paço, em 20 de outubro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Ministerio da Fazenda

Administração geral das alfandegas e contribuições indirectas

1.º Repartição

Havendo subido á minha presença o requerimento em que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes expõe que, por vezes, tem sido processada na alfandega de Lisboa, por diferenças de peso encontradas, a menos, em remessas procedentes de além das fronteiras, não obstante essas diferenças estarem dentro dos limites da quebra natural das mercadorias, conforme o quadro legal que faz parte das suas tarifas geraes e das dos caminhos de ferro do estado;

Considerando que é inconciliavel justificar a existencia de um facto e, ao mesmo tempo, condenar o, o que succede, como se allega, no caso sujeito;

Considerando que, pelos regulamentos aduaneiros, é tolerada a diferença para menos no despacho de determinados generos, recebidos por via marítima, com fundamento no principio sabido e assente que a diminuição encontrada pôde ser proveniente, não de culpa do transportador, mas da propria natureza dos objectos:

Hei por bem, conformando-me com o parecer das repartições competentes, aprovar, para os efeitos contenciosos, a tabella das quebras que têm de ser levadas em conta na verificação do peso das mercadorias transportadas em caminhos de ferro, a qual faz parte d'este decreto e baixa assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda. (*)

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 5 de novembro de 1898.—REI.—*Manuel Affonso de Espregueira.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

N.º 3 bis de grande velocidade da companhia real.—Esta tarifa, de bilhetes de 3.º classe, é reforma da já existente, suprimindo-se-lhe a parte de Torres

(*) A tabella a que este decreto se refere é o mesmo «quadro de quebras naturaes» que figura nas tarifas geraes das companhias e administração do Minho e Douro, por isso julgámos desnecessario publicá-lo.

Vedras a Vallado, que se tornava inutil ao fim para que a tarifa foi creada e pouco resultado deu.

L. n.º 1, idem, idem.—Tambem é reforma da já existente, mas em que, pelo contrario, foram os bilhetes por preços reduzidos ampliados ás estações de Alverca até Villa Franca, visto o serviço dos comboios tramways ir agora até essa estação.

N.º 10, pequena velocidade, applicavel a lenhas, motano, etc.—Reforma tambem da actual, mas em que se introduziram muitas modificações:

Preços reduzidos de outras estações, além das que já existiam, e para outras que não gosavam d'essas vantagens, como os destinos Marinha Grande e Figueira da Foz, transportes que até hoje eram subordinados á tarifa geral.

P. n.º 3—grande velocidade; volumes até 10 kilos.—É a applicação ao serviço combinado entre todas as linhas ao norte do Tejo, dos mesmos preços e principios da tarifa especial n.º 8 da companhia real, actualmente em vigor.

Para calcular o preço de um volume por esta tarifa, damos as seguintes bases:

Volumes até 5 kilogrammas pagam:

nas linhas de Beira Alta;	} 90 réis em cada uma
Minho e Douro;	
Vizeu;	
Guimarães;	
Porto á Povoa;	

Mirandella

nas da companhia real (uma só taxa em toda a rede), sendo o percurso:

Até 220 kilometros.....	90 réis
De 221 a 245 ".....	100 "
" 246 " 270 ".....	110 "
" 271 " 295 ".....	120 "
" 296 " 336 ".....	130 "
" 337 " 363 ".....	140 "
" 364 " 389 ".....	150 "
" 390 " 415 ".....	160 "
" 416 " 420 ".....	170 "

Volumes de 6 até 10 kilos:

No mesmo grupo de linhas supra, excepto Beira Alta, 110 réis em cada uma.

Na Beira Alta, sendo o percurso:

Até 200 kilometros.....	110 réis
De 201 a 207 ".....	120 "

(maior percurso não ha n'esta linha em serviço combinado por esta tarifa).

Na companhia real — percurso de:

Até 200 kilometros.....	110 réis
De 201 a 214 ".....	120 "
" 215 " 232 ".....	130 "
" 233 " 250 ".....	140 "
" 251 " 270 ".....	150 "
" 271 " 287 ".....	160 "
" 288 " 300 ".....	170 "
" 301 " 356 ".....	180 "
" 357 " 376 ".....	190 "
" 377 " 396 ".....	200 "
" 397 " 416 ".....	210 "
" 417 " 420 ".....	220 "

Além dos preços resultantes da somma d'estas fracções, em qualquer dos dois casos ha que contar 60 réis de sello.

Especial E. P. n.º 8—pequena velocidade.—As madeiras para Hespanha que até hoje se taxavam pela

tarifa E. P. n.º 5 ficam agora muito mais beneficiadas em preços de transporte, pela E. P. n.º 8 que inclue como estações expedidoras todas as da companhia real (inclusas as da Beira Baixa), até Torre das Vargens, e como destinos todas as da linha de Badajoz até Ciudad Real, ramal de Belmez e linha de Merida a Seville até Tocina.

PONTE MOVELE DO SYSTEMA HENRY

Está-se fazendo uma nova applicação das pontes militares moveis, de aço, adoptadas em França na engenharia militar, como passadiço ou ponte provisoria de serviço, destinada a facilitar os trabalhos da ponte definitiva, a monumental ponte Alexandre III sobre o Sena.

As pontes moveis de armação rapida teem os banzos em malhas triangulares e empregam-se com exito, tanto nos usos militares como em caminhos coloniaes e em estradas.

E' d'esse genero a grande ponte de 400 metros na estrada de Nice a Toulon, a do caminho de ferro de Ploermel a Questembert na Bretanha, o grande viaducto de 420^m, montado pelo capitão Calmel sobre o Niger em Mahina no Soldão, só com pessoal indigena.

A facilidade de transporte e do lançamento d'este sistema de pontes torna-as proprias para pontes de soccorro e passadiços, durante as inundações ou desastres, e para pontes de serviço ou pontes de andaime auxiliar nas construcções definitivas de outras pontes ou viaductos.

A actual ponte Henry mede 150 metros no conjunto dos seus lanços.

D'esta maneira as pontes Henry vão tornar-se o material auxiliar das grandes construcções de pontes ou viaductos. Como as vias ferreas Decauville constituem um material precioso para os movimentos de terras e transportes n'outras obras d'engenharia.

NOTAS DE VIAGEM

III

Ainda o Porto — Ruas e lojas. — O dia de finados. — Flôres por toda a parte. — Os hoteis e as camas. — O medo do ar. — Tremvias. — Passeios.

Ainda volto a falar do Porto, porque é meu dever responder a uma observação que um defensor da cidade invicta me fez, muito amavelmente, n'uma carta.

Nota o meu occulto correspondente que a limpeza exterior dos predios que estão sujos, sujissimos, no Porto, pertence aos senhorios e não á camara.

Que novidade nos dá!

Mas quando eu falei do estado de immundicie em que se encontram algumas casas e ruas, logo disse isso.

O que, porém, a camara parece descurar é obrigar os senhorios a limpar as frontarias dos predios em determinados periodos. Com isso, que em toda a parte se faz, prestava um bom serviço á hygiene e aos operarios, dando-lhes trabalho, e talvez evitasse, em parte, aquella enorme exportação de carne humana que cada vapor que sáe de Leixões leva para as terras de além-mar.

Mas a sujidade não é só nos predios — note o meu amavel leitor — o pavimento das ruas cheira mal, está negro, em muitas, como as do bairro da Sé; e bem demonstra que ellas só vêem agua quando chove. E'

que a camara de lá vê que a de cá extravaganciou 239 contos em lavagens, e previne-se.

Observa-me mais que, a par d'essas ruas ha outras, as novas avenidas, que nada deixam a desejar, em comparação ás da capital.

Lá vem o ciumesinho de Lisboa...

Mas quem o nega? Se acabo de dizer que o Porto é uma cidade que prospera a olhos vistos, nos seus embellezamentos.

Porque n'isso, no culto do pittoresco, teem os portuenses um grande cuidado.

Os estabelecimentos são, em geral, elegantes, enfeitados, bem dispostos, com as suas janellas ao fundo dando-lhes luz e deixando vêr plantas, flôres e horizontes. A disposição dos artigos á venda é, por vezes, artistica; a illuminação, a lampadas electricas, feita com profusão.

N'algumas coisas, mesmo, o Porto tem um certo cunho das cidades inglezas e allemãs.

E lembrando-me d'isto, vem a pello registrar o espetáculo que alli presenciei ha pouco, no dia de finados.

Como aos grandes cemiterios franceses, o povo portuense vae, n'aquelle dia, em massa, visitar os seus mortos queridos.

Desde a metade do dia 1 de novembro estabelece-se uma perfeita romaria aos cemiterios; milhares (não exagero) de pessoas encaminham-se para lá, levando corôas, ramos, velas, jarras, castiçaes, pannos e altares. E' um fervilhar continuo, um espetáculo novo para um visitante.

No dia 2 de novembro, pelo meio do dia, os cemiterios do Repouso e de Agramonte apresentam um aspetto admiravel.

Rarissima é a campa ou o jazigo que mão amiga não cobriu de montões de flôres e allumiou com fachos e velas. Ha milhões de luzes ardendo, toneladas de petais de flôres sobre as lages, e centos de ramos e corôas nas paredes das capellas.

E uma multidão enorme que circula por entre as campas, n'um recolhimento digno, ou se ajoelha junto dos restos dos seus mortos, resando.

Pela estatística, feita pelos porteiros dos dois cemiterios, sabe-se que só no dia 2 entraram alli 120.000 pessoas. E' importantissimo; mais de metade da população da cidade!

As lojas que vendem flôres ficam, n'esse dia, despedadas de quantas tenham, apesar de, desde muito tempo antes, se prepararem com enorme abastecimento.

Corôas artificiaes lindissimas são compradas por alto preço, disputados entre os compradores.

N'este genero é de justiça citar as da *Ville de Paris*, na rua Sá da Bandeira, onde se fabricam flôres artificiaes de tal perfeição, que, no hotel em que estive e em que havia, na mesa, uns ramos d'essas flôres, todos os commensaes, e eu proprio, estavamos crentes de que eram naturaes.

Já que falei de hoteis, devo dizer que o Porto está já menos mal servido n'este genero. As velhas camas de colchões de folhelho, duras como pedras, costume do norte, vão sendo substituidas por leitos elegantes com colchões de lã; os travesseiros de moinha vão deixando o logar aos de pennas.

Pena é, sem trocadilho, que o serviço da cozinha não seja em todos irreprehensivel como no Grande Hotel, no Francfort ou no Portuense, ou ao menos regular como no America e Continental.

Uma singularidade d'aquelle povo é o medo do ar.

Nas casas de jantar dos hoteis não ha conseguir uma janella aberta; nos carros tremvias fecham-se as porti-

nholas dos dois lados, e a da frente anda sempre tran-cada por dentro.

E' ainda por este motivo que—perfeitamente ao con-trario da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que, á hora em que estou escrevendo, n'uma noite de verda-deira borrasca, tem alli, no largo das Duas Egrejas, *comfortaveis* carros abertos (!) á espera dos frequentadores dos theatros para os levar fresquinhos até Belem—raro é vêr em circulação, no Porto, nem mesmo no estio, carros abertos no serviço dos tremvias, o que faz muita falta a quem quer vêr a cidade.

E é para sentir isso, porque a Companhia Carris tem as suas linhas em grande extensão, servindo pontos bem diferentes e afastados do centro, facultando agra-daveis passeios ao visitante no Porto.

A carreira de S. Roque da Lameira é muito interes-sante; a da Circulação, a de Paranhos, a de Costa Ca-bral offerecem uma boa visita a diferentes extremos da cidade; o passeio a Leixões e Leça, em carro elec-trico, é tambem muito apreciavel.

A volta de Leça pôde hoje fazer-se por tres cami-nhos diferentes: ou pelo carro electrico, ou pelo trac-cionado por machina, ou pela linha da Povoa, posto que n'esta, seja pela construcção da linha, seja pela das carruagens, a viagem se torne pouco commoda.

Não me parece difficult modifcar aquelle material; e o movimento que vi n'um dos comboios parece que bem o merece.

Todavia a companhia está longe de navegar em maré de prosperidades; desculpemol-a, pois, de nos trazer aos trambolhões.

Como o leitor vê, tanto aprecio o Porto, que lhe consagrei tres artigos d'estas notas.

Prometto, porém, para o proximo numero sahir da cidade pela bella linha do Douro e falar-lhe de alguns pontos que foram novidade para mim e cuja visita pôde constituir, para quem quizer viajar, uma encantadora excursão.

Quantos ha que sabem de cór os nomes das monta-nhas e valles da Suissa e ignoram que temos no nosso paiz esplendidos panoramas a admirar e formosissimas viagens a fazer!

Verdade seja que a culpa é de todos nós.

Se a Suissa faz reclame enorme em todo o mundo e nós deixamos ignoradas as bellezas naturaes dos nos-sos campos... até de nós proprios!

ASSEMBLÉA GERAL

DA

COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA

Realizou-se no dia 11 esta reunião para apresentação do relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, documentos que hoje começamos a pu-blicar no logar competente, como de costume.

O relatorio e conclusões do conselho fiscal foram aprobados pela assembléa e reconduzidos os corpos gerentes. Estas conclusões eram:

1.º Approvação do relatorio e balanço;

2.º Que seja dado um voto de muito louvor ao con-selho d'administração pela indefessa coragem, zelo e in-telligenzia com que tem propugnado pelo bom exito da companhia.

O conselho de administração contava annunciar a conclusão da linha ferrea, mas, infelizmente, vieram ca-sos de força maior inutilizar todos os esforços e de-struir calculos que pareciam infalliveis.

Em abril d'este anno, chuvas torrenciaes, fazendo

sahir os rios do seu leito e transformando-os em cor-rentes caudalosas, produziram estragos, cuja reparação trouxe, além dos prejuizos a esta inherentes, os da difficuldade de exploração e, finalmente, o atraso nos trabalhos e adiamento da epocha da sua conclusão.

Relativamente á construcção, diz o conselho de admi-nistração que os trabalhos em andamento abrangein a parte mais difficult, mais delicada e mais morosa de toda a linha e que, apesar de todas as difficuldades e das que a mais trouxeram as inundações, com tanto affan se tem trabalhado, que o conselho espera ter a linha prompta antes do fim do anno.

O rendimento da linha subsidiada foi, em 1897-1898, de 177:000\$000, ou menos 15 % do que no exercicio anterior, sendo relativo á parte subsidiada 300 kilome-tros:

Passageiros.	14:230\$630	réis
Grande velocidade...	2:308\$510	"
Pequena velocidade.	70:337\$660	"

A parte não subsidiada, 8 kilometros, deu apenas o rendimento de:

Passageiros.	514\$300	réis
Grande velocidade...	183\$950	"
Pequena velocidade.	2:873\$950	"

A este respeito diz o conselho:

«Seria desanimador o resultado do exercicio findo, se não fossem conhecidas as causas. Contribuiram as inun-dações para a diminuição das receitas; mas deve-se principalmente á intensa crise commercial, que tem affligido a província, e especialmente ao baixo preço do café. Esta baixa, esperamol-o, não será de longa duração, se aos esforços, que faz o Brazil para variar a sua cultura, se unirem, como é justo, os do nosso governo para abrir mercados novos, auxiliando os que se em-penham por introduzir em Hespanha os nossos generos coloniaes, especialmente o café e o cacau de Angola e S. Thomé».

O conselho diz que é elevada a dívida da Compa-nhia; toda ella, porém, se acha garantida: uma parte pela annuidade para o juro e amortisação retirada das suas receitas; o resto por papeis de crédito.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de novembro de 1898.

Poderia dizer-se que o nosso movimento financeiro se agita bem pouco se não fosse o caso da praça do Porto que tem to-mado as attenções durante esta quinzena.

A louvavel attitudo intransigente do sr. ministro da fazenda, não querendo augmentar a papelada moeda, contrariou muitos que desejavam fazer trabalhar as fabricas de notas, e vae-se pro-vando que tudo se ha de remediar sem essa nova edição d'aque-lles romances n'uma só folha.

O mais curioso é como os proprios instigadores, vendo as suas tentativas perdidas, declararam que já não querem a tal nova emis-são, que a epocha passou! Passou, sim, não ha duvida.

A prata vae apparecendo e, á parte um pequenissimo numero de particulares que prefere os papeis sujos ás moedas sonantes, porque dizem lhes faz mais peso na algibeira do que a lama que cobre as notas, todos se sentem melhor com esta moeda.

E mais prata appareceria se um desgraçado negocio, feito por outro ministerio, não conservasse em penhor na mão de um ban-queiro grande porção d'esse metal que debalde o sr. ministro tem tentado resgatar.

O malogro d'essas tentativas por certo se relaciona com certas discordancias entre o governo e esse titular que assim entende responder ao desacordo que o ministro lhe tem manifestado. Quem melhor as tem...

A crise portuense espera-se que seja debellada com as provi-dencias que foram dadas, por accordo entre o sr. Espregueira e o

Banco, consistindo na concessão de mais 100 contos áquelle praça, para descontos até fim d'este mez e igual quantia nos dois mezes seguintes. Estas verbas, juntas ás de que a filial no Porto pôde dispôr para aquelle fim, devem bastar, tanto mais que, durante aquelle prazo, o resultado da grande massa de exportações que se tem alargado no Porto desde alguns mezes, deve começar a sentir-se na recepção de cambiaes do Brazil que o Banco não deixará de tomar com verdadeira sofreguidão.

Para alli partiram os srs. Cardoso, director, e Adrião de Seixas, secretario, para regular os negocios.

O desacordo entre os dois grupos da companhia de Moçambique terminou em boa paz.

A assembléa geral foi precedida de conferencias preliminares entre os representantes dos dois grupos. A ultima e decisiva durou desde as nove horas da noite até as cinco da madrugada.

Resolveu-se a pendencia auctorizando duas novas emissões de 60.000 acções cada uma, que ficam a cargo do grupo inglez.

A primeira d'estas emissões deve ser feita até 30 de junho; e a segunda de 30 de junho a 31 de dezembro do proximo anno.

N'estas emissões teem preferencia os accionistas.

Estas emissões estão dentro do capital da companhia, que é d'um milhão sterlino. Fica por isso ainda um descoberto para mais de 260.000 acções, de emissões futuras.

O acordo versa ainda sobre outros pontos secundarios, tendentes a restabelecer o equilibrio na intervenção administrativa e financeira dos dois comités.

O movimento do mercado de fundos tem sido pequeno, devido ao periodo de incertezas que vamos atravessando.

Aind'assim as cotações não só se mantiveram como su'biram, tanto de fundos do Estado como dos estabelecimentos de credito especialmente o Banco de Portugal, que teve em 31 d'outubro a cotação de 120\$800 e hoje já tem offertas de 122\$100, não hâvendo vendedores a menos de 126\$000 réis.

Os cambios, com pequenas oscillações, mantiveram-se os mesmos, descendo, nos ultimos dias, o do Brazil algumas fraccões, o que elevou o preço da libra a 6\$750 e a 6\$800 réis.

A alta d'este cambio é porém muito para esperar, visto as fundadas esperanças que todos teem no bom governo do dr. Campos Salles, que hoje começa a presidir aos destinos d'aquelle paiz, por cuja felicidade fazemos ardentes votos.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1898.

Le marché se montre hésitant, passe par des alternatives contradictoires détruisant aujourd'hui ce qu'il avait élevé la veille et parait quelque peu désorienté.

Il est vrai que la situation actuelle des esprits et de la politique n'est guère de nature à provoquer la hausse; à l'intérieur les polémiques engendrées par cette affaire Dreyfus, à l'extérieur les craintes de complications, quoique atténuées déjà, avec l'Angleterre au sujet de Fashoda sont autant de points noirs qui viennent troubler l'horizon de la spéculation. Mais, le calme renaissant, il faut espérer que le marché retrouvera sous peu de jours son équilibre et consolidera par une reprise raisonnable les cours actuels; c'est tout ce que l'on doit lui demander pour le moment, car il y a encore à se préoccuper du resserrement possible des capitaux et des combinaisons fiscales dont nos gouvernements veulent nous gratifier.

Nous retrouvons le 3% perpétuel à 102 fr., l'amortissable à 100,60 fr. et le 3 1/2% ex-coupon de 0,875 à 104,60 fr.

L'Italien, grâce à des rachats, passe à 92 fr.

L'Exterieure s'inscrit à 42 fr. — les obligations Cuba, dont le sort demeure toujours incertain, oscillent les 6% entre 220 et 225 fr., et les 5% entre 175 et 180 fr.

Les Fonds Egyptiens se maintiennent relativement fermes.

La Daira-Sanieh cote 102,20 fr.; l'Unifiée 108,25 fr. coupon de novembre détaché, et la Priorité à 102,30 fr.

Les Fonds Argentins se présentent en meilleure tendance sur les nouvelles qui arrivent de La Plata, tant au point de vue politique que commercial — l'obligation argentine 5% 1886 progresse à 450 fr.

Les Fonds Portugais accentuent leur relèvement précédent. — La Rente 3% finit en reprise à 23,25 fr.

L'obligation Tabacs passe à 474 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la compagnie des Tabacs depuis le commencement du huitième exercice (1.º abril 1898 au mars 1899):

Kil. Réis

Total des ventes au 31 octobre 1898 ..	1.242.325	4 916:405\$163
Période correspondante du précédent exercice ..	1.213.303	4 806:114\$971
En faveur de cours ..	29.022	110:290\$192

L'amélioration sensible du change brésilien produit des résultats favorables sur lesquels on pouvait compter: le 4 1/2 1888 cote 56,50 fr., le 4 0 1889 55 fr., et le 5 0 1895, 64 fr.

L'obligation Minas Geraes 5% s'avance à 340 fr.

Les Fonds Russes se remarquent par leur fermeté.

Les Fonds Ottomans ont à peine varié.

Compagnies de navigation, en général plus lourdes.

Les Messageries Maritimes ainsi que la Transatlantique n'éprouvent pas de changement sensible.

Les Chargeurs Réunis réactionnent un instant jusqu'à 1.200 fr: ils terminent à 1.320 fr. Il sera proposé à l'assemblée du 14 prochain la distribution d'un dividende de 50 fr., inférieur de 10 fr. à celui des années précédents.

Les bénéfices du dernier exercice ne sont en effet que de 1.158 043, 74 fr. contre 1.783.778, 31 fr. pour l'exercice précédent, soit une diminution de 625 734,57 fr. Cette diminution ne doit sans doute être attribuée qu'à des causes accidentelles, l'augmentation du prix du charbon par exemple, car les recettes de la Société n'ont guère pu diminuer et les dépenses de refection et agrandissement de la flotte sont assurées par les larges dotations annuelles que le Conseil consacre à cet objet. Quant à la construction de nouveaux navires, elle sera faite au moyen de la création d'obligations.

Havraise Péninsulaire 520 fr. à partir du 20 novembre un à compte de 10 fr. brut par action à valoir sur le dividende de l'exercice 1898 sera mis en paiement.

Le groupe Suez reste hésitant: l'action vaut 3670 fr., la part de fondateur 1.372 fr. et la part civile 2.465 fr.

Le conseil d'administration dans sa séance du 7 courant a fixé ainsi qu'il suit le montant des divers coupons à l'échéance du 1.º Janvier 1899:

	Brut	Net
Actions de capital.....	Fr. 40	—36,51
" de jouissance.....	" 27,50	—24,850
Parts de fondateur.....	" 15,492	—14,191

Ces coupons sont escomptés depuis le 8 de ce mois à raison de 3% l'an, à la caisse centrale.

Les recettes restent bonnes; depuis le 1.º Janvier elles atteignent une plus value de 11.524,287 fr.

Les valeurs du Panama, sur lesquelles la spéculation s'exerce toujours, se sont montrées plus fermes: l'action passe à 19 fr., la part de fondateur à 220 fr., l'obligation à lots 122 fr. et le Bon à lots à 115 fr.

Les Voitures rétrogradent à 735 fr. Les recettes depuis le 1.º Janvier ne sont pas brillantes; il faut évidemment attribuer ce recul des bénéfices à la concurrence croissante des tramways.

Le Gatz Parisien gagne du terrain à 1.240 fr., toujours dans l'espoir que les négociations qui se poursuivent au sujet d'une entente avec la Ville aboutiront.

Le Boc Auer finit à 430 fr.

Le marché des valeurs métallurgiques s'est relativement bien comporté.

Fives-Lille fait exception à la règle et recule jusqu'à 545 fr., le mois dernier ce titre se négociait encore à 835 fr. Il faut en effet que la situation soit assez grave pour que le conseil d'administration n'ait pas hésité à prévenir les actionnaires qu'ils ne toucheraient rien pour l'exercice en cours.

Le marché des Mines d'Or n'a été que fort peu influencé par le conflit franco-anglais, et s'est comporté aussi bien qu'on pouvait le désirer.

La Chartered cote 75.

La Mozambique ferme à 58 fr.: l'assemblée générale tenue à Lisbonne a approuvé l'émission des 120.000 actions nouvelles et a même autorisé une nouvelle émission de 100 000 actions réservées au groupe de l'Océana. Le paiement d'un dividende de 7 1/2% a été en outre décidé.

Les valeurs de cuivre restent toujours en faveur.

Le Rio Tinto, soutenu par la hausse persistante du cuivre, s'avance à 785 fr. ex-coupon de 25,20 fr.

Le Tharsis atteint 200 fr. et le Cape 152,50 fr.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d'v....	36 1/8	36	Desconto no Banco de Portugal.....
" cheque....	35 5/8	35 1/2	5 1/2 0/0
Paris 90 d'v.....	793	795	No mercado.....
" cheque.....	797	798	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v.....	324	325	127
" cheque....	328	329	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v....	324 1/2	325 1/2	Premio libra.....
" cheque....	328 1/2	329 1/2	2\$300 e
Madrid cheque....	960	980	2\$350.

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

NOVEMBRO

BOLSAS	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-
Lisboa: Inscripç. de assent..	-	30,77	30,90	31	31	-	31	31,05	31,05	31,05	31,03	31,07	31,07	-
» coupon.	-	30,65	30,75	30,81	30,86	30,90	30,90	30,90	30,95	30,95	30,95	30,97	30,90	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	15.700	-	15.700	15.700	15.650	15.650	15.650	15.600	15.600	15.600	15.650	15.600	-
» 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	37.000	-	-	-	36.900	-
» 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41.800	41.700	41.900	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int...	-	41.500	-	-	41.700	41.700	41.700	-	41.600	41.800	41.800	41.700	41.700	-
» 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	125.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	120.800	121.000	121.000	121.000	121.000	121.000	121.000	-	121.000	121.000	121.000	121.000	-
» » Commercial....	-	-	-	-	-	119.800	-	-	-	-	-	119.700	119.700	-
» » N. Ultramarino...	-	102.000	-	102.000	102.000	-	102.000	-	102.000	102.000	-	102.000	-	-
» Tabacos coupon...	-	-	85.000	-	85.000	84.900	-	-	-	-	-	-	-	-
» Cemp a Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	95.600	-	95.300	-	95.000	95.300	-	-	-	-	94.500	-
» » 5 0/0.....	-	-	-	-	-	92.300	92.500	92.500	92.500	92.500	-	92.500	92.500	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau	-	71.400	71.400	-	-	71.500	71.700	71.800	72.000	72.100	72.000	72.000	71.900	-
» » 2 0/0 2.º grau.	-	-	-	16.750	-	16.700	16.800	16.800	16.900	17.100	16.900	17.000	17.000	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	75.000	75.800	75.500	75.900	75.800	75.800	75.800	75.800	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	-	23,05	22,90	22,80	23	22,65	23,40	23,25	23,25	23,20	23,10	23,10	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	45,50	45	45	48	49	-	45,50	47	-	-
» Madrid Caceres....	-	16	16,50	16,50	-	-	-	-	-	-	16,50	-	-	-
» Norte Hespanha...	-	75	77	77	77,50	77	80	84	83	81,50	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza...	-	-	144	142,50	-	144	145	152	150	150	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	105	-	102	102,25	105	102	105	114	116	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	-	-	267	267	267	268	-	269,50	270	269	269	269	-	-
» » 2.º grau	-	63	-	-	62	63,50	63	65,25	65	65	65	65	-	-
» » antigas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Beira Alta.....	-	65	-	65	-	65	65,25	66	67	66	-	-	-	-
» Madrid Caceres....	-	57	56	-	-	58	56	58	57,25	57	57	56	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp)...	-	219	219	219,25	219,25	220,50	224	226	224	222,50	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez....	-	22,87	22,87	22,87	22,87	22,87	23	23,12	23,12	23	23	23	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	56,25	-	-
Amsterdam: Atravez África...	56,62	56,93	56,62	56,75	56,12	56,37	56,31	56,43	-	56,43	56,12	55,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	56,75	-	-	-	-	57,12	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Período de exploraçao	RECEITAS NO PERÍODO						DESPDE 1 DE JANEIRO						
		1898			1897			Totais			Diferença a favor de			
		Kil	Totais	Kilometrías	Kil.	Totais	Kilometrías	1898	1897	1898	1897	1898	1897	
COMPANHIA REAL	de a de a	15 21 00	693	Réis 80:563 000	116.252	693	Reis 77:726.827	112.159	Reis 2.979:058.000	Reis 2.750:585.545	Reis 228:412.445	Reis 228:412.445	Reis 228:412.445	Reis 228:412.445
Antiga rede e nova não garantida.	22 28 00	»	81:233.000	117.219	»	77:726.827	112.159	3.060:291.000	2.828:312.372	231:978.628	231:978.628	231:978.628	231:978.628	
Nová rede garantida.	29 4 Nov	»	73:851.000	106.567	»	67:291.346	97.101	3.134:142.000	2.895:603.718	238:538.282	238:538.282	238:538.282	238:538.282	
Sul e Sueste...	15 21 Out.	380	8:156.000	21.463	380	9:182.173	24.163	361:538.000	347:016.455	14:521.545	14:521.545	14:521.545	14:521.545	
Minho e Douro.	22 28 »	»	9:444.000	24.852	»	9:182.173	24.163	370:982.000	356:198.628	14:783.372	14:783.372	14:783.372	14:783.372	
Beira Alta....	1 7 Out.	475	22:428.412	47.217	475	24:285.400	51.127	736:484.129	648:551.690	87:932.439	87:932.439	87:932.439	87:932.439	
Nacional—(Mirandella e Vizeu).....	8 14 »	»	20:651.325	43.476	»	22:769.350	47.935	757:135.454	671:321.040	85:814.414	85:814.414	85:814.414	85:814.414	
Guimarães....	17 23 Set.	253	8:472.304	33.487	253	8:218.843	32.486	218:376.744	234:902.240	-	-	16:525.496	16:525.496	
Norte de Hespanha.....	24 30 »	»	10:159.358	40.156	»	11:414.495	45.117	228:536.102	246:316.735	-	-	17:780.633	17:780.633	
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	1 7 Out.	»	7:903.526	31.239	»	7:865.299	31.088	236:439.628	254:182.034	-	-	17:742.406	17:742.406	
Andaluzes....	22 28 »	»	-	-	105	-	-	-						

CONSEQUENCIAS DO CONGRESSO DA IMPRENSA

Como era de prever, os nossos collegas estrangeiros que vieram a Lisboa assistir ao congresso da imprensa teem, desde então, tratado, nos seus respectivos jornaes, de assuntos portuguezes, e, á parte os que se limitam a simples reportagem e, por falta de competencia, que nem todos pôdem ter, teem aventureado ideias que rastejam pelo disparate, muitos ha — quasi todos, em geral — que, em artigos sabiamente escriptos e referencias de bom apreciador, falam do nosso paiz em phrase justa e amavel.

Alguns d'esses jornaes que nos teem sido enviados fazem profundos estudos sobre Portugal; outros tratam d'ele n'um conjunto de considerações sobre a politica europea que nos é lisongeiro.

Por exemplo: *Le Petit Marseillais*, em artigo de monsieur Claude Brun, estuda a nossa crise economica, e registra, em phrases muito agradaveis, terminando por este periodo que transcrevemos, pesarosos de não podermos fazer maior excerpto, e reconhecidos por tão justas apreciações:

«Haveria, alli, finalmente muito que fazer, e é sob este ponto de vista que eu quiz, n'esta nota, dar a conhecer Portugal aos nossos compatriotas, por uma face que elles não estão habituados a ver nos trabalhos que se teem escripto.

O despertar d'uma nação, grande outr'ora pelas suas descobertas e suas ricas colonias, deve ser notado e meditado por aquelles que teem predito a degeneração das raças latinas.

Portugal dá-lhes um formal desmentido; a sua vitalidade prova bem que os povos latinos não disseram ainda a sua ultima palavra e que aquelles que adoravam ha alguns seculos despertarão e retomarão o seu logar no concerto europeu.

A *Press*, de Stockolmo, publica um artigo do sr. Karl Hagberg sobre a exposição da imprensa portugueza, em Lisboa, muito elogiosa para a nossa imprensa.

De Londres envia-nos a sr. James Baker o seu *The Author*, orgão da sociedade dos auctores do *Monthly*, onde, n'um longo artigo a respeito do congresso, encontramos phrases da mais captivante amabilidade para com o nosso paiz e referencias da maior affabilidade a alguns membros da commissão portugueza que muito se honram em contar como amigo o distincto auctor de interessantes estudos, entre os quaes devemos notar seu ultima livro *Pictures from Bohemia*, e que ainda este mez vae publicar uma nova obra *The Cardinal's page*.

Na *France Judiciaire* o sr. dr. Constant, um dos congressistas que mais tempo permaneceu entre nós, porque chegou antes de todos e retirou dias depois do congresso, cita e confirma com o seu auctorizado voto a phrase escripta pelo insigne congressista mr. Julio Claretie n'um album: «Acabamos d'assistir á descoberta de Portugal, pela Europa, e á conquista da Europa por Portugal.»

A todos estes distinctos escriptores o nosso agradecimento.

Outros muitos artigos teem aparecido em que Portugal é apreciado com justeza, e é para notar que, coincidentemente, teem rareado no jornalismo estrangeiro as declamações degradantes para o nosso paiz. Ninguem poderá negar que a impressão agradavel que os jornalistas levaram d'aqui de alguma coisa nos tem servido.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho d'Administração

E

Parecer do Conselho Fiscal

Apresentados á assembléa geral de 11 de novembro de 1898

Senhores accionistas:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.^o e 53.^o dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros n'essa data o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez d'Africa

Capital	—	3.600:000\$000
Accionistas	828:000\$000	—
Obrigações	—	8.448:300\$000
London & Brazilian Bank	427\$949	—
Obrigações em ser	640:080\$000	—
Diferença na emissão	2 123:528\$400	—
Encargo do art. 57. ^o do estatuto	120:000\$000	—
Fundo de reserva	—	120:000\$000
Mala Real Portugueza	180:000\$000	—
Knowles & Foster	23\$400	—
Contracto de construcção	8.627:538\$356	—
Propriedade	44:136\$457	—
Moveis e utensilios	20:669\$786	—
Obrigações sorteadas por pagar	—	4:410\$000
Credores	—	1.796:709\$611
Thesouro portuguez	—	1.584:553\$568
Variantes e obras a mais	258:317\$249	—
Deposito no Banco de Portugal	29\$422	—
Banco Nacional Ultramarino (contracto de 17 de janéiro de 1896)	—	385:500\$000
Henry Burnay & C. ^a (contracto de 17 de janéiro de 1896)	—	385:500\$000
Penhor	99:711\$000	—
Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	—	99:711\$000
J. Matthieu & Fils. Fr. 2.230.40	401\$479	—
Trustees	£ 49.651,11,10	223:432\$170
Letras a pagar	—	1:583\$055
Linha em construcção e material	1.248:383\$022	—
Administrador - delegado e m Lisboa	2:216\$832	—
Marcuard Krauss & C. ^a . Fr. 5,00	—	900
Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca	1.962:085\$878	—
Caixa	5:907\$586	—
Diracção em Loanda	41:379\$148	—
Réis	16.426:268\$134	16.426:268\$134

Esclarecimentos

ACTIVO

• Accionistas

Importancia de 40:000 accções. 3.600:000\$000

Menos:

21:600 accções liberadas a 90\$000.....	1.944:000\$000
18:400 accções com 50 p. c. cobrados.....	828:000\$000
	2.772:000\$000

828:000\$000

London & Brazilian Bank

Saldo	—	427\$949
Obrigações em ser
292 de 450\$000.....	131:400\$000	1.468:507\$949
5:652 de 90\$000.....	508:680\$000	640:080\$000

<i>Transporte.....</i>	1 468:507\$949	<i>Transporte.....</i>	8.505:000\$000	12.048:300\$000
<i>Diferença na emissão</i>				
Com relação ao nominal.....	—	2.123:528\$400		
<i>Encargo do art. 57.º do estatuto</i>				
A importancia do deposito levantado da Caixa geral dos depositos, levada a fundo de reserva em virtude do artigo 57.º do estatuto.....	—	120.000\$000		
<i>Mala Real Portugueza</i>				
Importancia de acções.....	—	180:000\$000		
<i>Knowles & Foster</i>				
Saldo..... £ 5,4,0	—	23\$400		
<i>Contracto de construção</i>				
Pago á Sociedade Constructora do Caminho de ferro de Ambaca:				
Adiantamento primitivo.....	360:000\$000			
Construcção de 380 kilometros	8.267:538\$356	8.627:538\$356		
<i>Propriedades</i>				
No Porto e em Loanda.....	—	44:136\$457		
<i>Móveis e utensílios</i>				
No Porto, Lisboa, Londres e Loanda.....	—	20:669\$786		
<i>Variantes e obras a mais</i>				
Importe d'estas.....	—	258:317\$249		
<i>Depósito no Banco do Portugal</i>				
Saldo.....	—	29\$422		
<i>Penhor</i>				
O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca pelo aval prestado pela Companhia e acceites que representavam em 30 de junho de 1897 127:096\$000 réis e se acham hoje reduzidos a..	—	99:711\$000		
<i>J. Mathieu & Fils</i>				
Saldo..... Fr. 2:230,40	—	401\$479		
<i>Trustees</i>				
Importancia em consolidadas e em dinheiro. £ 49.651,11,10	—	223:432\$170		
<i>Linha em construção e material</i>				
Importancia dos trabalhos executados nas secções a abrir e do material junto da obra.	—	1.248:383\$022		
<i>Administrador-delegado em Lisboa</i>				
Saldo.....	—	2:216\$832		
<i>Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca</i>				
Saldo garantido	—	1.962:085\$878		
<i>Caixa</i>				
Saldo em dinheiro.....	—	5:907\$586		
<i>Direcção em Loanda</i>				
Saldo alli existente.....	—	41:379\$148		
<i>Réis.....</i>		16 426:2 8\$134		
PASSIVO				
<i>Capital</i>				
Importancia de 40:000 acções				
90\$000 réis.....	—	3.600:000\$000		
<i>Obrigações</i>				
Creadas:				
9:450 de réis				
450\$000.... 4.252:500\$000				
4:250 de réis				
90\$000.... 4.252:500\$090	—	8.505:000\$000		
Menos as sorteadas:				
63 de 450\$000				
réis..... 28:350\$000				
315 de 90\$000				
réis..... 28:350\$000	56:700\$000	8.448:300\$000		
ESCLARECIMENTOS				
Somma de obrigações creadas.	8.505:000\$000			
	8.505:000\$000	12.048:300\$000		

Transporte.....	16.324:973 #17
tidos por aval da Companhia	93:711 #000
Letras a pagar	
Saldo	1.583 #055
Marcuard Krauss & C ^a	
Saldo..... Fr. 5	900
Reis	16 426:268 #134

Serviço de coupons e amortisações

Continua este serviço a ser feito com toda a regularidade, motivo porque mais uma vez agradecemos aos nossos Trusees e ao seu zeloso secretario a sua valiosa cooperação n'este serviço.

Empregados da Companhia

Continuam no desempenho regular das suas obrigações.

(Continua).

LINHAS PORTUGUEZAS

Material fixo ferro-viario. — Foi publicado pelo ministerio das obras publicas o seguinte decreto, com data de 27 de outubro ultimo:

«Tendo-me sido presente a consulta do Tribunal Superior do Contencioso Technico Aduaneiro, datada de 17 de outubro do corrente anno, ácerca da necessidade de harmonisar algumas disposições determinadas em diploma oficial, e relativas á classificação de material fixo para caminhos de ferro, com as da pauta geral das alfandegas, e conformando-me com o parecer unanime do mesmo tribunal: hei por bem, nos termos do § unico do artigo 3.^o do decreto n.^o 1, com força de lei, datado de 27 de setembro de 1894, determinar que o artigo 488.^o da dita pauta, o qual se refere a material fixo para caminhos de ferro, e que está comprehendido na classe VI, mas sob a designação especial da secção *obras de metaes*, passa a ser considerado como se estivesse sob a designação geral da mesma classe VI *Diversas*, tendo-se como d'elle eliminadas as palavras *de ferro ou aço batido ou laminado*, isto para que o referido artigo 488.^o, enquanto o assumpto se não regule definitivamente em nova edição de pauta, possa interpretar-se por fórmula que abranja tudo o que deve ser classificado como material fixo para caminhos de ferro.

Serviço de comboios. — Na ultima sessão do Centro Commercial do Porto foi presente um officio da direcção da Companhia Real, em resposta a uns pedidos d'aquella associação, expondo os motivos pelos quaes não pôde ser attendido por completo o pedido quanto á ligação dos comboios do norte com os da Beira Baixa, de fórmula que esperem uns pelos outros, afim de se evitarem importantes transtornos e prejuizos derivados da demora forçada dos passageiros no Entroncamento; mas comunicando que ficaram dadas instruções para o comboio correio de Lisboa ao Porto esperar no Entroncamento o comboio vindo da Beira Baixa se, até á hora regulamentar da partida do primeiro, o segundo tiver chegado á estação da Barquinha, e que, vice-versa, o comboio da Beira Baixa espere no Entroncamento o correio vindo do Porto, se este ultimo tiver chegado á estação de Payalvo á hora regulamentar da partida do primeiro.

Confirmando a promessa em tempo feita ao Centro Commercial, dentro de dois ou tres meses, com a recepção de poderosas locomotivas encommendadas pela Companhia, melhorarão notavelmente as comunicações entre Lisboa e Porto, procurando-se n'essa occasião satisfazer as petições do Centro Commercial.

Rede ferro-viaria. — A commissão encarregada de estudar os projectos da rede ferro-viaria complementar do norte do Mondego é de parecer, em principio, que

se devem construir as seguintes linhas: Valença a Melgaço; Braga, Guimarães, Cavez; Vianna do Castello, Ponte do Lima, Ponte da Barca, Monção; Valle do Tamega e Chaves; Chaves, Villa Pouca d'Aguiar, Villa Real e Regoa; Moimenta da Beira, Trancoso e Villa Franca das Naves; Naves, Pocinho e Miranda do Douro; Villa da Ponte e Pocinho; Mirandella a Bragança.

— Tanto esta commissão como a dos estudos da rede ao sul do Tejo teem prompto o questionario, que vae ser enviado ás camaras municipaes, e ás associações industriaes, commerciaes e agricolas.

Este questionario deve ser acompanhado de uma carta onde serão designados os respectivos traçados, a qual será elaborada pela commissão geodesica.

Depois, reunidos os pareceres das diversas entidades, formular-se-ha então a carta geral com o resultado dos estudos das commissões.

Atravez d'Africa. — A direcção d'esta Companhia sollicitou a prorrogação, até 31 de janeiro, para a conclusão da linha ferrea de Ambaca.

O governo entregou á companhia 45 contos, importancia do subsidio relativo ao trimestre.

Mormugão. — Deu entrada no ministerio da marinha a nota do governo inglez, com relação ás tarifas do caminho de ferro de Mormugão, ficando interinamente mantidas as combinações feitas entre a linha portugueza e a sua rival ingleza.

S. Pedro da Cova. — A camara municipal do concelho de Gondomar vae representar ao governo, pedindo a construcção da via ferrea de S. Pedro da Cova ao Porto.

Pede que sirvam com esta linha não só a região mineira, mas outros pontos importantes do concelho. Por isso lembram que o traçado se desenvolva por Jovim, o que beneficiaria Valbom, S. Cosme, Jovim, Sousa, Medas, Melres e Covello.

Os pontos que julga forçados são Carregaes, Quintella e Souto, Touta ou Barraca Mó, Passaes, Ervedosa e S. Pedro da Cova.

Montemór-o-Novo. — O sr. marquez de Livery propõe-se construir o ramal ferro-viario da estação de Montemór á villa do mesmo nome, se lhe forem concedidas umas certas vantagens, taes como a isenção de direitos para o material.

A vereação da villa vae ocupar-se d'este assumpto, que particularmente a interessa.

Lourenço Marques. — Durante o mez de setembro ultimo fizeram-se 111 comboios, que transportaram para o Transvaal 12.589 toneladas; em igual mez do anno passado haviam-se feito 75 comboios, que transportaram 10.716 toneladas. A diferença a favor d'este anno foi, portanto, de 36 comboios e 1.873 toneladas.

Wagons portuguezes. — A associação de classe dos correiros do Porto protestou contra o pedido de introducção de nova industria feito pelos srs. Campos & Moraes para a construcção de wagons e carruagens de caminhos de ferro.

Parece que o material circulante de caminhos de ferro, que hoje ou vem completo do estrangeiro ou é fabricado nas officinas privativas de cada administração, tem dado muito lucro aos correiros portuenses.

A commissão administrativa. — Sob a presidencia do sr. conde de S. Januario reuniu no sabado 12, no miuisterio das obras publicas esta commissão.

Compareceram os vogaes srs. Pedro Ignacio Lopes, Leopoldo Mourão, Eduardo Pinto Basto, Justino Teixeira, Perfeito de Magalhães, Lima e Fernando de Sousa.

A commissão tratou de estudar e analysar o estado

das atribuições dos conselhos de administração e do fundo financeiro, assim de se completar a rede de caminhos de ferro. No proximo sabbado continuará a discussão sobre estes pontos, que são muito importantes.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Central de Aragón. — Já está aberto ao serviço publico um troço d'esta linha (conhecida pelo titulo de Calatayud-Teruel-Sagunto) comprendendo uma extensão de 32 kilometros desde Sagunto, onde liga com a linha de Almansa-Valencia-Tarragona.

As estações:

Gilet (apeadeiro).....	5	kilometros
Estivella-Albalat.....	9	id.
Algimia de Alfara.....	14	id.
Algar.....	18	id.
Soneja.....	25	id.
Segorbe.....	32	id.

Foi outhorgada a concessão do tremvia a vapor da *Glorieta de Santo António*, em Madrid, ao *Real Sitio do Prado*, podendo, para a instalação da linha, ser utilizadas as estradas de 1.ª ordem de Madrid a *Coruña* e de *Puente de S Fernando* ao dito *Sitio de El Prado*.

A companhia da via ferrea metropolitana de Madrid, chamada do *Tremvia de c. ntorno*, sollicitou auctorização para substituir o motor a vapor, como lhe foi concedido, por motor electrico.

Espera-se que a via ferrea de *Alquife* á estação de *Calahorra* fique concluída nos primeiros mezes do anno de 1899.

Suspendeu pagamentos a companhia do tremvia a vapor de *Ouda*, ao Grão de *Castellon de la Plana*.

Começaram os trabalhos da construção entre os kilometros 35 e 38, *La Puebla de Valverde* e *Sarrion*, na via ferrea de *Triana* a *Sopuerta*.

Espera-se, no começo do proximo anno, principiar o prolongamento da linha de *Barcelona* a *Sarsiá*, até *Vallvidrera*.

Italia

Foi pedida ao governo italiano a concessão d'um caminho de ferro electrico, com 75 kilometros de extensão, por cima do monte S. Bernardo.

Esta via ferrea seria de 3 carris.

O orçamento sóbe a 15 milhões de francos.

Hollanda

Os caminhos de ferro de via estreita hollandezes são: os da Companhia exploradora das linhas do Estado, os da Companhia dos caminhos de ferro hollandezes, os da Companhia das linhas centraes de Nederlande, e os da Companhia das linhas de Brabant septentrional.

A primeira tem em exploração 1.581,550 kilometros, sendo 572 em via dupla.

A segunda tem 1.252,622 sendo 396.222 em via dupla.

A terceira mede 101,085, sendo 23,508 em via dupla.

A ultima conta 101,000, todos de via simples.

O trafego de passageiros em 1896 foi respectivamente de 11.101.052; 12.466.944; 773.452; 439.791, o que dá um total de 24.781.760, ou menos 526.871 do que em 1895, mas maior do que em 1894 e anteriores.

Em compensação as receitas subiram, passando de 17.287.044 gulden em passageiros e 33.579.523 no total em 1895 para 17.928.546 e 34.580.900 em 1896.

O gulden regula por 2,1 francos.

A extensão total de tremvias em 31 de dezembro de 1896 era de 1.206 kilometros, em que se emprega a tracção animal, por locomotoras, pela electricidade, e mixtas.

As receitas totaes foram de 5.473.881 gulden.

Mexico

O engenheiro Ceballos vae submeter á approvação do governo o projecto do novo caminho de ferro entre *Vera Cruz* e *Playa de Vacas*.

Esta linha mede 128 kilometros.

Atravessa em *Cordoba* a linha do «caminho de ferro mexicano».

A companhia que pretende a concessão deseja tambem comprar o caminho de ferro agricola de *Cordoba* a *Motorongo*, prolongando-se depois até *Tuxtepec*.

NOTAS VARIAS

Carris compridos. — A associação americana dos engenheiros chefes de via das grandes linhas ferreas estudou a questão do emprego dos carris compridos, chegando a conclusões pouco favoraveis á sua applicação.

Os carris compridos, medindo 13^m,7 a 18^m,3, são de difícil fabricação, porque os laminadores fazem muito mais facil e perfeitamente carris que não tenham comprimento superior a 9^m,15; não se transportam tão economicamente como os carris mais pequenos; encurram-se mais rapidamente nas extermidades e teem muito maior tendencia para a deslocação longitudinal.

Este *veredictum*, portanto, não é muito de molde a animar os que só viam vantagens na diminuição das juntas.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Minho e Douro

Fornecimento de anilhas, parafusos de ferro e de latão, rebites e porcas de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de anilhas, parafusos de ferro e de latão, rebites e porcas de ferro, 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 réis 43⁰⁰⁰.

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

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

Porto, 28 de outubro de 1898.

Fornecimento de madeira de pinho, mogno, vinhatico, freixo e ríga

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de dezembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de madeira de pinho, mogno, vinhatico, freixo e de ríga, 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 réis 33⁰⁰⁰.

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

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

Porto, 7 de novembro de 1898.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 de dezembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 3.000 toneladas de carvão de pedra para machinas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar na caixa geral dos depositos, o deposito provisorio de 600⁰⁰⁰ réis.

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

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

Porto, 9 de novembro de 1898.

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

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 16, 18.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes 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 EXPERIENCE PERSONNELLE.

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 familias. *Preços modicos.* Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde. 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. *Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.*—Propri. 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 familias. Cozinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paraimos.

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

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

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

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

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

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

PORTO **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.^ª ordem.—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 diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

AGENDA DO VIAJANTE

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 cozinhas—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario, Teófilo Garcia.

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

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

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

SANTIAGO (Galliza) **Hotel Restaurante e Café Oriental.**—Casa recomendavel pelo asseio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª.

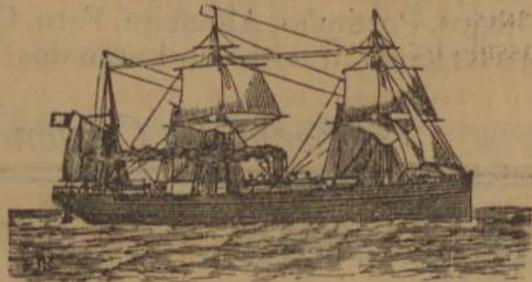
SALAMANCA **Gran Hotel, Café e Restaurant de las Cuatro Estaciones,** dirigido pelos fundadores e proprietarios Anseide & C.ª—Estabelecimento, construído *ad hoc* no ponto mais central da cidade, montado á altura dos primeiros do seu gênero. Mobilia nova e luxuosa. Cozinha excellente e serviço esmerado. Luz electrica e telephone. Salão de leitura. Biblioteca. Sala de visitas com piano. Omnibus á chegada dos comboios e trens de luxo.—Calle Doctor Riesco (antes Toro) 18 a 24

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

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

ROYAL MAIL

TEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brasil

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

O paquete **Orellano**, sahirá a 23 de novembro.

As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos que se teem 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 novembro de 1893

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6 15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-10 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.
10-45 t.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 t.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5 50 t.	4-45 t.	5 50 t.
6 10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7 20 t.	6 15 t.	7-20 t.
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 n.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.
1-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.
12-30 n.	1-35 n.	12-15 n.	1-20 n.
Os que partem aos 10,25 e aos 40 m. do			
Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são			
directos.			
O que parte ás 6,35 m. de Cascaes é di-			
recto d'Algés a Caes Sodré.			

C. Sodré Algés	Algés C. Sodré
5-45 m.	6-10 m.
6-35 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.
8-5 m.	8-25 m.
8-45 m.	9-10 m.
9-35 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.
11-5 m.	11-25 m.
11-15 m.	12-10 t.
12-35 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.
2-5 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.
3-35 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.
5-5 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.
6-35 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.
8-45 n.	9-10 n.
10-15 n.	10-40 n.
—	—

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

Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa
10-30 m.	6 0 t.
8-20 n.	6 50 m.
b 7-0 m.	9-15 n.
c 8-30 m.	10-50 n.
10-30 m.	10-50 n.
9-30 n.	7-34 m.
10-30 n.	11-6 m.

Lisboa Figueira	Figueira Lisboa
7-0 m.	2-32 t.
—	—

Lisboa Alfarelos	Alfarelos Lisboa
7-15 t.	5 35 m.
—	—

FABRICA DE H. Schalck, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.º

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

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

Caldas Alfarelos	Alfarelos Caldas	Setubal P. Novo
Part. 2-0 t.	Cheg. 8 10 n.	Part. 10-0 m.
7-55 m.	9-2 m.	Cheg. 10 22 m.
9-30 m.	10-35 m.	—
11-30 m.	a 9-50 m.	—
1-0 t.	2-7 t.	—
2-10 t.	12-55 t.	—
a 4-30 t.	5-10 t.	—
4-35 t.	5-86 t.	—
6-0 t.	4-0 t.	—
6-0 t.	5-45 t.	—
7-40 t.	8-40 n.	—
9-5 n.	10-12 n.	—
10-10 n.	11-17 n.	—
12-40 n.	1-47 n.	—
10-40 n.	10-40 n.	—
11-30 n.	11-45 n.	—
Lisboa R. Cacem	Cacem Lisboa R.	
7-15 t.	8-7 n.	
8-52 m.	9-44 m.	
Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa	
6-45 m.	7-30 m.	
7-45 m.	8-29 m.	
8-45 m.	9-29 m.	
9-45 m.	10-10 m.	
10-20 m.	11-0 m.	
12-0 t.	12-44 t.	
2-0 t.	2-44 t.	
7-5 t.	7-49 t.	
8-56 n.	8-0 n.	
10-0 n.	10-0 n.	
10-45 n.	11-30 n.	
12-14 n.	12-14 n.	
Lisboa Povoa	Povoa Lisboa	
12-45 t.	1-43 t.	
3-15 t.	4-13 t.	
4-45 t.	5-43 t.	
—	—	
Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa	
540 t.	6 59 t.	
12-30 n.	1-55 n.	
7-0 m.	7-0 m.	
8-0 n.	9-27 n.	
12-20 t.	—	
12-30 t.	—	
1-30 t.	—	
2-0 t.	—	
3-0 t.	—	
3-55 t.	—	
4-40 t.	—	
5-5 t.	—	
5-45 t.	—	
6-10 t.	—	
6-55 m.	—	
7-15 m.	—	
8-5 m.	—	
8-45 m.	—	
9-35 m.	—	
10-15 m.	—	
11-5 m.	—	
11-15 m.	—	
12-35 t.	—	
1-15 t.	—	
2-5 t.	—	
2-45 t.	—	
3-35 t.	—	
4-15 t.	—	
5-5 t.	—	
5-45 t.	—	
6-10 t.	—	
6-55 t.	—	
7-15 t.	—	
8-45 n.	—	
9-10 n.	—	
10-15 n.	—	
—	—	
Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa	
10-30 m.	6 0 t.	
8-20 n.	6 50 m.	
b 7-0 m.	9-15 n.	
c 8-30 m.	10-50 n.	
10-30 m.	10-50 n.	
9-30 n.	7-34 m.	
10-30 n.	11-6 m.	
Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa	
10-30 m.	8-20 n.	
8-20 t.	7-10 m.	
5-40 m.	7-25 t.	
4-0 t.	5-30 m.	
Lisboa Figueira	Figueira Lisboa	
7-0 m.	2-32 t.	
—	—	
Lisboa Alfarelos	Alfarelos Lisboa	
7-15 t.	5 35 m.	
—	—	
12-20 t.	12 20 n.	
9-44 m.	—	
—	—	
Lisboa Setub		

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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



SAHIRÁ no dia 1 de Dezembro, 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, 5a

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vap. all. **König**. Sahirá a 2 de dezembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Africa Oriental, pelo canal de Suez, vap. all. **Bundesrath**. Sahirá a 18 de novembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Bahia, Rio e Santos, vap. all. **Antonina**. Sahirá a 23 de novembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Rio**. Sahirá a 7 de dezembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Barcelona, Cete e Marselha, vap. fr. **Algérie**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.

Bordeaux, vapor franc. **Chili**. Sahirá a 22 de novembro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes.—Rua Aurea, 32, 1.º

Cape-Town, Lourenço Marques e Beira, vap. franc. **Rio-Negro**. Sahirá a 21 de novembro. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.

Cherbourg e Southampton, vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, James Rawes & C.ª—R. El-Rei, 31, 1.º

Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Liguria**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres. vap. franc. **Cordillère**. Sahirá a 21 de novembro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes—Rua Aurea, 32, 1.º

Havre e Anvers, vap. fr. **St. Philippe**. Sahirá a 22 de novembro. Agente, H. Burnay & C.ª—R. dos Fanqueiros, n.º 10.

Havre e Anvers, vap. inglez **Meranno**. Sahirá a 24 de novembro. Agente, H. Burnay & C.ª—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.

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

Maranhão e Ceará, vap. ing. **Paraense**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª—R. do Alecrim, 10.

Nova-York (via Açores), vap. port. **Oeuvnum**. Sahirá a 20 de novembro. Agente, João P. A. Ferreira.—Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira), vap. ing. **Madureirense**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª—R. do Alecrim, 10.

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

Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Patagonia**. Sahirá a 30 de novembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. franc. **Médoc**. Sahirá a 30 de novembro. Sociedade Torlades. Messageries Marítimes—Rua Aurea 32.

Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Santa Fé**. Sahirá a 3 de dezembro. Agente, Augusto Freire—19, Praça do Município.

Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Corsica**. Sahirá a 28 de novembro. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.

Pernambuco (descarregando dentro do porto), Maceió, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. inglez **Severn**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, James Rawes & C.ª—R. El-rei, 31, 1.º

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

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pacífico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
(Linha de Leste)

TARIFA ESPECIAL L. N.º 1—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos em 1.ª, 2.ª e 3.ª classes

PARA OS

COMBOIOS TRAMWAYS
entre LISBOA (ROCIO) e VILLA FRANCA

Desde 1 de Novembro de 1898

Preços dos bilhetes

Classes	Lisboa R.					
1.ª	80					
2.ª	50					
3.ª	30					
Campolide						
1.ª	80	50				
2.ª	50	30				
3.ª	30	20				
Sete Rios						
1.ª	80	50	50			
2.ª	50	30	30			
3.ª	30	20	20			
Laranjeiras						
1.ª	80	50	50	50		
2.ª	50	30	30	30		
3.ª	30	20	20	20		
Rego						
1.ª	80	50	50	50	50	
2.ª	50	30	30	30	30	
3.ª	30	20	20	20	20	
Entre Campos						
1.ª	80	80	80	80	80	50
2.ª	50	50	50	50	50	30
3.ª	30	30	30	30	30	20
Arieiro						
1.ª	120	120	120	120	120	80
2.ª	80	80	80	80	80	50
3.ª	50	50	50	50	50	30
Chellas						
1.ª	120	120	120	120	120	80
2.ª	80	80	80	80	80	50
3.ª	50	50	50	50	50	30
Marvila						
1.ª	120	120	120	120	120	80
2.ª	80	80	80	80	80	50
3.ª	50	50	50	50	50	30
Braço de Prata						
1.ª	150	150	150	150	150	120
2.ª	100	100	100	100	100	80
3.ª	70	70	70	70	70	50
Cabo Ruivo						
1.ª	150	150	150	150	150	120
2.ª	100	100	100	100	100	80
3.ª	70	70	70	70	70	50
Olivaes						
1.ª	230	230	230	230	230	150
2.ª	150	150	150	150	150	120
3.ª	100	100	100	100	100	80
Sacavem						
1.ª	350	350	350	350	300	270
2.ª	220	220	220	220	200	180
3.ª	150	150	150	150	150	120
Santa Iria						
1.ª	350	350	350	350	300	270
2.ª	220	220	220	220	200	180
3.ª	150	150	150	150	150	120
Povoa						
1.ª	400	400	400	400	350	300
2.ª	250	250	250	250	220	200
3.ª	170	170	170	170	150	120
Alverca						
1.ª	450	450	450	450	400	350
2.ª	280	280	280	280	250	200
3.ª	190	190	190	190	170	120
Alhandra						
1.ª	500	500	500	500	450	400
2.ª	300	300	300	300	280	250
3.ª	200	200	200	200	190	170
Villa Franca						
1.ª	500	500	500	500	450	400
2.ª	300	300	300	300	280	250
3.ª	200	200	200	200	190	170

Condições

1.ª Estes bilhetes só são válidos para os comboios **tramways** da linha de Leste; não o são, portanto, para quaesquer outros. Poderão ser vendidos em transito pelos conductores-cobradores. Só teem validade para o comboio, dia e percurso n'elles indicados.

2.ª Não se transporta bagagem registada. E' comtudo permittido o transporte gratuito dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede, no espaço correspondente ao logar ocupado pelo passageiro.

3.ª Não são permittidas mudanças de classe, sendo, portanto, considerado passageiro sem bilhete todo aquelle que fôr encontrado em carruagem de classe superior á que o seu bilhete indique.

4.ª O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará novo bilhete desde esse ponto até aquelle onde deixe o comboio, segundo a classe que ocupar e os preços e condições d'esta tarifa.

5.ª Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de edade, circulam gratuitamente; as de mais pagam bilhete inteiro.

6.ª Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições d'aplicação da Tarifa Geral.

Fica nulla e sem efeito e pela presente substituída a Tarifa especial L. n.º 1, grande velocidade, de 15 de Dezembro de 1897 e a sua ampliação de 30 de Junho de 1898.

Lisboa, 20 de Outubro de 1898.

O Sub-Director da Companhia

Manoel F. de Vargas



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarellos)

TARIFA ESPECIAL N.º 3 BIS — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de 3.ª classe por preços reduzidos

Desde 15 de Novembro de 1898

PREÇOS DOS BILHETES

Estações	Figueira da Foz	Santo Aleixo	Lares	Amieira	Verride	Alfarellos	Telhada	Louriçal	Guia	Monte Redondo	Monte Real	Leiria	Marinha Grande
Santo Aleixo.	50	-											
Lares	50	50	-										
Amieira	50	50	50	-									
Verride	100	100	100	100	-								
Alfarellos	150	150	150	150	50	-							
Telhada	100	100	100	50	100	150	-						
Louriçal.	150	150	150	100	150	200	50	-					
Guia.	200	200	200	150	200	250	100	50	-				
Monte Redondo	250	250	200	200	250	300	150	100	50	-			
Monte Real	300	250	250	200	300	300	200	150	100	50	-		
Leiria	350	350	300	300	350	400	250	200	150	150	100	-	
Marinha Grande	400	400	400	350	400	450	300	300	250	200	150	100	-
Martingança	450	450	400	400	450	500	350	300	250	250	200	100	50

Condições

1.ª — Estes bilhetes sómente são válidos para os comboios omnibus ou mixtos, e não para os correios ou outros análogos que venham a estabelecer-se n'esta linha.

2.ª — Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio, é nullo.

3.ª — Não se concede meios bilhetes, nem transporte gratuito de bagagem.

4.ª — Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrário às disposições da presente.

Fica pela presente annullada e substituída a tarifa especial n.º 3 bis de grande velocidade em vigor desde 15 de fevereiro de 1893.

Lisboa, 10 de Setembro de 1898.

o Director Geral da Companhia

Chafuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Linhas de Lisboa-Cintra-Torres e de Torres-Figueira-Alfarelhos)

TARIFA ESPECIAL N.º 20 — PEQUENA VELOCIDADE

Para transporte de

**Lenha, motano (rama de pinheiro) fachina, matto,
carqueja e toros de madeira nacional,**

de comprimento não superior a 2 metros,
por wagons completos, sem responsabilidade.

Em applicação desde 1 de Dezembro de 1898**Preços por wagon, manutenção incluída**

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Alcantara T ou Bemfica	Marinha Grande	Figueira da Foz
Cacem	3\$500	-\$-	-\$-
Cintra ou Sabugo	4\$200	-\$-	-\$-
Mafra	5\$600	-\$-	-\$.
Malveira	7\$000	-\$-	-\$-
Pero Negro a Outeiro	8\$400	-\$-	-\$-
Bombarral a S. Martinho	9\$000	-\$-	-\$-
Cella e Vallado	9\$000	5\$300	8\$500
Martingança	9\$000	3\$300	8\$500
Marinha Grande	9\$500	-\$-	8\$500
Leiria	11\$000	4\$000	7\$500
Monte Real	12\$000	5\$300	6\$500
Monte Redondo	13\$000	5\$900	6\$000
Guia	14\$000	5\$900	5\$900
Louriçal	14\$500	6\$500	5\$300
Telhada	15\$000	7\$000	4\$600

CONCESSÃO ESPECIAL

O consignatario que tiver recebido ao abrigo dos preços e condições d'esta tarifa, e dentro do prazo de um anno contado da data da primeira expedição, um minimo de 100 wagons em qualquer das estações de destino indicadas na tarifa ou em mais de uma d'ellas na rasão de 100 wagons por estação, terá direito a um reembolso de duzentos réis por tonelada transportada sob o regimen dos referidos preços e condições.

Para este efeito terão os consignatarios que mandar ao Sr. Chefe do Serviço da Fiscalisação e Estatística da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia), as competentes cartas de porte, devidamente relacionadas, afim de se proceder á sua conferencia e necessaria liquidação. A falta da carta de porte original importa exclusão da respectiva remessa das vantagens da liquidação. E aos seis meses precisos da data da ultima remessa caduca todo e qualquer direito a esta concessão.

CONDIÇÕES

1.º A Companhia fornecerá, para estes transportes, wagons descobertos, sem encerados. Querendo o expedidor resguardar a mercadoria, fal-o-ha por conta propria e com material seu.

2.º O quantum da carga de cada wagon é limitado ao maximo de peso e ao volume regulamentares. Os remettentes farão o carregamento por sua conta e risco e com gente sua, sujeitando-se ás indicações dos chefes de Estação e observando as disposições legaes relativas á segurança do transporte. A descarga será feita pelos consignatarios dentro dos prazos regulamentares. Quando deixem de a fazer, pagarão o custo da operação, segundo a tarifa de despezas accessorias ás prescripções da qual ficam sujeitos, especialmente no que se refere a estacionamento e armazenagem.

3.º A Companhia não responde por perdas e avarias n'estes transportes, salvo se houver comprovação de que foram devidas a culpa sua ou do seu pessoal. Especialmente não responde por faltas resultantes de mau carregamento, por avarias de molha e pelos riscos de incendio emquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer estacionada, quer em transito.

4.º E' reservada á Companhia a faculdade de ampliar em dois dias mais o prazo regulamentar do transporte, não havendo, portanto, direito a reclamação por quaequer demoras que não ultrapassem o limite pela presente fixado.

5.º As expedições taxadas por esta tarifa com destino á estação de Alcantara-Terra gozarão, durante o prazo maximo de 30 dias, de armazenagem gratuita em terreno descoberto na mesma estação. Este deposito não poderá ir além de 150 toneladas por consignatario. A Companhia não assume responsabilidade alguma pela mercadoria emquanto estiver em deposito, a qual, findo o citado prazo de 30 dias vencerá direitos de armazenagem nas condições ordinarias.

6.º Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escripto na nota de expedição, a applicação de outra.

7.º Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

A presente annulla e substitue a tarifa especial n.º 20 de pequena velocidade em vigor desde 1 de Agosto de 1892.

Lisboa, 7 de Novembro de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Administração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro**Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro
(linhas de Vizeu e Mirandella), do Porto á Povoa e Famalicão e de Guimarães*

TARIFA ESPECIAL P. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

(Applicavel de uma para outra qualquer estação das linhas combinadas, sempre que a remessa seja destinada a uma estação pertencente a Administração diferente d'aquella que expede, salvo as excepções constantes da condição 2.)

Em applicação desde 1 de Dezembro de 1898

Volumes de peso até 10 kilos

TAXAS DE TRANSPORTE PARA CADA UMA DAS ADMINISTRAÇÕES COMBINADAS:

A) Volumes de peso até 5 kilogrammas:

Até 200 kilometros de percurso em cada rede, 80 réis por volume.

De 201 a 300 kilometros de percurso em cada rede, 0,4 réis por volume e kilometro.

» 301 » 420 » » » » 0,38 » » » »

B) Volumes de peso de 6 até 10 kilogrammas:

Até 200 kilometros de percurso em cada rede, 100 réis por volume.

De 201 a 300 kilometros de percurso em cada rede, 0,55 réis por volume e kilometro.

» 301 » 420 » » » » » 0,5 » » » » com o minimo de 170 réis por volume e por linha.

CONDIÇÕES

1.^a— Os preços d'esta tarifa estão isentos dos direitos de guia e registo e de transmissão.2.^a— Nos percursos da Companhia Real a taxa entre estações pertencentes a linhas de diferente concessão será feita pela somma das respectivas distancias de applicação.

As expedições procedentes das estações de Porto ou mais alem até Mealhada inclusivé, com destino ás de Sabugal a Covilhã inclusivé, ou vice-versa e as que procedendo de Coimbra B, Coimbra e Souzellas se destinem ás de Sabugal a Fundão inclusivé ou vice-versa, pagarão para a Companhia Real uma só taxa feita pela somma das distancias de applicação dos dois percursos Norte e Beira Baixa.

Tanto estas expedições como as das estações do Porto ou mais alem até Mealhada inclusivé para a da Figueira da Foz serão transmittidas em Pampilhosa á Companhia da Beira Alta, não podendo, portanto, seguir por Abrantes ou Alfarellos.

3.^a— Esta tarifa é applicavel a todas as expedições de um só volume, de quaisquer formas, dimensões ou natureza, contanto que não contenha valores, metallico, objectos preciosos, materias inflammaveis ou explosivas e animaes vivos.4.^a— As expedições terão que ser feitas em porte pago á partida, e seguirão pelo primeiro comboio de passageiros que partir para a estação de destino das remessas, uma hora pelo menos, depois da apresentação d'estas para expedir.5.^a— Os volumes deverão ser rotulados pelos expedidores com a indicação do nome e residencia do signatario e destino da expedição6.^a— Dando-se perda ou avaria as indemnisações a satisfazer pelo caminho de ferro, salvo caso de força maior, são limitadas ao maximo de 1\$000 réis por volume.7.^a— Esta tarifa será applicada de officio sempre que o expedidor não peça por escripto na nota de expedição, a applicação de outra tarifa.8.^a— Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada rête em tudo que não seja contrario as disposições da presente.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa combinada P. n.º 3, grande velocidade, de 15 de Setembro de 1890.

Lisboa 15 de Outubro de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Linhas de Leste e Norte e seus Ramaes, de Lisboa-Cintra-Torres, Torres-Figueira-Alfarellos e da B. Baixa)

SERVIÇO COMBINADO

Com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e Alicante

TARIFA COMBINADA E. P. N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

Para transporte de

Madeiras ordinarias de construccion e carpinteria

(Taboas, pranchas, vigas, rollos ou tóros, postes, travessas e madeira serrada para caixas)

Por wagons completos de 8 toneladas de carga minima ou pagando por esse peso

Em applicação desde 15 de Novembro de 1898

Preços por 1:000 kilogrammas, manutenção e transmissão comprehendidas

De qualquer estação da C.º Real até T. das Vargens para as abaixo designadas, sem reciprocidade	C.º Real	Hespanha	Total	De qualquer estação da C.º Real até T. das Vargens, para as abaixo designadas, sem reciprocidade	C.º Real	Hespanha	Total
Badajoz *	2\$705	435	2\$840	La Cañada	2\$707	4\$473	7\$180
Talavera la Real *	2\$700	540	3\$240	Ciudad Real			
Montijo *	2\$708	922	3\$630	Zujar			
Garrovilla *	2\$700	1\$170	3\$870	Valsequillo			
Aljucen *	2\$703	1\$327	4\$030	Peñarroya	2\$700	2\$700	5\$400
Merida *	2\$708	1\$462	4\$170	La Calera e El Porvenir de la Industria (apeadeiros)			
Don Alvaro *	2\$705	1\$755	4\$460	Belmez			
Villagonzalo *	2\$708	1\$912	4\$620	Calamonte *	2\$709	1\$651	4\$360
Guareña *	2\$708	2\$092	4\$800	Torremegia *	2\$702	1\$948	4\$650
Valdetorres *	2\$703	2\$227	4\$930	Almendralejo			
Medellin *	2\$700	2\$430	5\$130	Villa Franca de los Barros			
Don Benito *	2\$705	2\$655	5\$360	Los Santos			
Villanueva de la Serena				Zafra			
Magacella	2\$700	2\$700	5\$400	Usagre y Bienvenida	2\$700	2\$250	4\$950
Campanario				Villagarcia			
Castuera				Llerena			
Almorchon				Casas y Reina			
Cabeza del Buey	2\$707	2\$853	5\$560	Fuente del Arco			
Belalcazar	2\$707	3\$213	5\$920	Guadalcanal	2\$706	2\$574	5\$280
Los Pedroches	2\$705	3\$555	6\$260	Alanis	2\$705	2\$925	5\$630
Chillon				Cazalla			
Almadenejos-Almaden				Fabrica del Pedroso			
Caracolera	2\$700	3\$600	6\$300	Pedroso			
Veredas				Villanueva de las Minas	2\$700	3\$150	5\$850
Puertollano				Villanueva y Alcolea			
Argamazilla de Calatrava	2\$705	3\$735	6\$440	Tocina (pueblo)			
Caracuel	2\$700	3\$960	6\$660				

Condições

1.^a Nos preços supra estão incluidas todas as despesas de transporte, evoluções, manobras e transmissão para as linhas portuguezas.

Não se comprehendem, porém :

1.^o Os direitos de Alfandega e outras despesas na fronteira portugueza e hespanhola;

2.^o Os impostos para o Governo Hespanhol;

3.^o Os direitos de guia, registo, 20 réis por expedição para a Companhia Portugueza e o imposto de sello portuguez, 60 réis por expedição.

2.^a As madeiras que excedam o comprimento de um wagon serão taxadas á razão de 8 toneladas por wagon ocupado, quer carregado, quer de resguardo. Ficam exceptuados d'esta disposição os destinos marcados com *, para os quaes regem as condições das Tarifas Geraes.

3.^a As operações de carga e descarga serão de conta dos expedidores e consignatarios respectivamente, devendo ser efectuadas dentro das 24 horas effectivas immediatas áquelle em que os wagons tenham sido postos á sua disposição. Decorrido este prazo sem que se tenham efectuado estas operações, as Companhias cobrarão, a titulo de estacionamento de material : em Portugal 1\$000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas, e em Hespanha 0,25 pesetas por hora effectiva de atraso e por wagon, sem distinção de dia ou de noite, reservando-se, além d'isso, o direito de procederem á carga ou descarga por conta dos interessados, e cobrando n'este caso, em Portugal 100 réis e em Hespanha 0,50 pesetas por tonelada em cada uma d'aquellas operações.

4.^a As cordas e liames para ligar as madeiras serão fornecidos pelos expedidores, quando sejam necessarios. As Companhias só se obrigam a fornecer as cordas para a segurança do carregamento.

5.^a Não se poderá exigir para estes transportes material fechado ou coberto, nem que o deposito ou descarga da mercadoria se faça em cães coberto. *Fica exceptuada d'esta disposição a madeira serrada para caixas.*

6.^a Cada expedição não poderá constar de mais de 3 wagons, salvo quando a carga exceder o comprimento do material, pois que, n'esse caso, serão aceites expedições de 4 wagons. Esta condição não é applicavel aos destinos marcados com *.

7.^a Para a applicação d'esta tarifa é indispensavel que o expedidor se encarregue de preencher todas as formalidades da Alfandega, onde terá que cumprir as prescripções legaes por si ou por agente seu, para o que deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte :

Todas as operações e formalidades aduaneiras são confiadas por minha conta e risco, sem responsabilidade alguma para os caminhos de ferro, ao cuidado do Sr. na fronteira Portugueza-Hespanhola de.....

O expedidor ou o seu representante attenderá, portanto, a todas e quaesquer exigencias das leis fiscaes, onde for necessário, pagando todas as despesas que isso occasionar. As mercadorias taxadas por esta tarifa não poderão sair das estações de fronteira, sem que as prescripções supra sejam cumpridas, não se responsabilisando as Companhias combinadas por quaesquer faltas ou avarias que não sejam notadas na occasião da entrega ao agente do expedidor, nem pela demora que houver desde que a mercadoria chegue á estação de fronteira até que seja de novo entregue ao caminho de ferro para seguir a destino.

As remessas devem ser acompanhadas com um exemplar da nota de expedição e 2 exemplares da—Declaração para as Alfandegas.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza em consequencia de inexactidão ou deficiencia das declarações feitas na nota de expedição e seus annexos.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que possam dar-se nas alfandegas portugueza ou hespanhola.

A Companhia hespanhola cobrará pela paralisação do material na fronteira, quando a haja, desde 24 horas depois de ser posta a mercadoria á disposição do expedidor, do consignatario, ou de quem os represente para os efeitos do despacho na alfandega, pesetas 0,25 por hora e wagon até que as remessas sejam novamente postas á disposição do caminho de ferro, promptas para seguirem ao seu destino.

8.^a As Companhias reservam-se o direito de ampliar até o duplo os prazos regulamentares de expedição e transporte, sem que por isso sejam obrigadas ao pagamento de qualquer indemnisação. Para os destinos marcados com * serão observados os prazos ordinarios de transporte.

9.^a O pagamento dos encargos que por qualquer titulo gravem a mercadoria deverá effectuar-se na estação de partida ou, não sendo assim, na de chegada antes das remessas serem retiradas dos armazens da Companhia destinataria, onde se procederá ao repeso ou reconhecimento da mercadoria, não se admittindo reclamação alguma, logo que ella tenha sahido dos referidos armazens, isto em conformidade com o art. 158.^o do Regulamento do Governo hespanhol de 8 de Setembro de 1878.

10.^a Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estejam nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escrito na nota de expedição, a applicação d'outra.

11.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

A presente annulla e substitue para todos os efeitos a tarifa especial E. P. n.^o 5 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de Maio de 1895.

Lisboa, 7 de Novembro de 1898.