

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: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto, 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

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, applicavel a lenhas, motano, 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. 363
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	364
PARTE OFFICIAL--Decretos de 6 e 20 de outubro do Ministerio das Obras Publicas e Portaria de 5 de novembro do Ministerio da Fazenda.....	364 a 367
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	367
PONTE MOVEL DO SYSTEMA HENRY.....	367
NOTAS DE VIAGEM — III—Ainda o Porto. — O dia de finados. — Flôres por toda a parte. — Os hoteis e as camas. — Tremvias. — Passeios.....	368
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA.....	368
PARTE 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 titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	369 a 371
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 Co.a. — Lourenço Marques.—A comissão administrativa.....	372
LINHAS EXTRANJEIRAS. — Hespanha. — Italia.—Hollanda. — Mexico.....	373
NOTAS VARIAS.....	374
ARREMAÇÕES.....	375
CASAS RECOMMENDADAS.....	376
AGENDA DO VIAJANTE.....	376
ANNUNCIOS.....	377 e 378
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1898.....	377
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	378

AS PAUTAS ULTRAMARINAS

NA

Economia do paiz

○ 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 reorganizando a comissão permanente das pautas do ultramar, que passa a donominar-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 organização das alfandegas nas colonias, sobre

a jurisprudencia pautal e fiscal, e sobre a propriedade industrial, é composto de funcionarios que pela natureza dos serviços que habitualmente exercem estão em circumstancias de conhecer bem d'estes complexos assumptos 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 immediatos, 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 colonias; 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 efficaçmente para a nova restauração economica; tem seguido o movimento das nações estrangeiras, cubiçosas de territorios na Africa e na Asia, menos por vaidade politica, ou prurido de dominio e influencia, do que pela ancia commercial.

E assim, conhecendo tudo isto, vendo as opiniões encontradas e contradictorias dos industriaes que querem condemnar 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 cubiçado ha tantos annos, e que ha tão poucos começámos a utilizar, 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 ellas 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 praso d'uma situação ministerial atormentada de difficuldades 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 ficaríamos garantidos da unidade de vistas e continuidade de plano.

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

Basta para nos convenceremos d'isto attentar no modo por que o desenvolvimento do commercio ultramarino influíu 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 colonias 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 applausos.

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 satisfação 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 mezes d'este anno accusa os resultados seguintes:

	1897	1898
Animaes vivos	1.644:710	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
Apparelhos, 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

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
Apparelhos, 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 differença 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 augmentaram 231 contos; azeite, conservas, cebolas e ovos completaram a differença.

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 diminuíram 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
Liquido	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 OFFICIAL

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 attribuem, e que são, dia a dia, evidenciados no expediente de negocios occorrentes, cumpre aproveitar o ensejo para um estudo consciencioso, que habilite o governo a propôr ao parlamento, na sua proxima sessão, as bases de uma remodelação racional, efficaz e economica. Nem sempre comprehendeu o legislador que os preceitos da contabilidade e fiscalisação administrativa nos serviços publicos podem ser balizas fixas a que hajam de amoldar-se, indistinctamente, 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, empecendo a acção 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, escrupulizando pelo cumprimento da lei, vae conscientemente contrariar interesses legitimos, incluindo os do thesouro.

E' fóra de duvida que essa administração carece de certa liberdade dirigente, sem prejuizo, comtudo, da indispensavel fiscalisação, mas realisada por fórma que não tolha largas e uteis iniciativas, nem impeça promptas e beneficas resoluções, como as demandam serviços de exigencias inadmiáveis, de character commercial, annunciadas 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 confessal-o, 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 necessarios, 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 systema ás que offerece a administração das companhias, dando ás das linhas do estado uma feição similhante 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 distinctas 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 excepçoes.

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

Convém, senhor, que além do plano geral das nossas communicações ferro-viarias, tão essencial para a realisação methodica, economica 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 sel-o, 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 effeito, pareceu-me que as idéas, que apenas deixo esboçadas, deveriam revestir um character de generalidade, e não synthetisar-se em preceitos definidos e minuciosos, a fim de que a comissão, incumbida de estudar e dar forma ao meu pensamento, possa livremente ponderar a importancia dos problemas, que lhe são commettidos, 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 razões 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 accelerada, 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 defeza do paiz;
- 2.º Ligarem as redes do estado com outras, nacionaes ou estrangeiras;
- 3.º Porem algum centro importante em comunicação com o systema 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 incluídas 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 construídas 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 possivel, e traçado na carta geographica na escala 1/500.000, será pelas commissões directamente submettido 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 razoavel, as reclamações recebidas, depois do que será por ellas, de commum 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. Exceptuam-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 forma prescripta no presente decreto.

Art. 9.º O governo proporá ás côrtes, de accordo 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 comissão para elaborar um plano de reorganisação dos serviços dos caminhos de ferro explorados pelo estado, que satisfaça, quanto possivel, 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 acção do governo;

2.º Esse conselho exercerá em relação ás linhas do estado funcções analogas ás das companhias, sendo convenientemente reguladas as aquisições de materiaes, a construcção dos prolongamentos auctorisados, 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 entregarão mensalmente os saldos d'essas receitas;

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

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

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

Art. 11.º Indicará igualmente a comissão 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 relatório 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 emquanto não se tenha encerrado o periodo da amortisação do capital.

Embora não se deva, pois, fazer reduções de tarifas sem influencia sensivel no desenvolvimento do trafego e no preço dos productos agricolas — reduções 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 legítimas aspirações da agricultura e se traduzem n'um augmento de trafego, ou pelo menos não determinam quebra sensível 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 solicitação dos poderes publicos. De cada uma d'ellas colherá um benefício real e tangível, 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 também 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 razão 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 applicada a taxa da 3.^a classe (18,95 réis), o que representa uma redução de perto de 30 por cento.

Procura-se em todos os paizes baratear quanto possivel o transporte em grande velocidade dos productos agricolas, 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 redução de tarifa representaria apenas um sacrificio improficuo 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 kilo grammas.

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 redução 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 concorrência 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 reduções de tarifa e certas providencias, que possam garantir a integridade das remessas contra as eventualidades das baldeações no seu difficil transporte em tão accidentada região.

A redução directa de tarifa não pôde ser concedida sem prejuizo consideravel 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 cascos 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 sensível 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 tornal-os extensivos ás do Minho e Douro.

Taes são, senhor, as providencias que tenho a honra de propôr a Vossa Magestade. Estimula-se com ellas, 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 função economica são destinadas a desempenhar na posse do estado, como instrumentos de fomento e fontes de receita.

Sanccionando-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 também 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 instrucções que acompanham o presente decreto.

Art. 2.º E' autorizada 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 instrucções.

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*.

Instrucções

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 auctores.

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 accessorias, devidas por evoluções e manobras, guia, registo e sello. Quando a carga ou a descarga não sejam effectuadas no praso de vinte e quatro horas, cobrar-se-ha a taxa devida por estacionamento do vagon, ou os direitos de descarga no segundo caso, quando a 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 do estado, passará a ser taxado pela 3.ª classe das mesmas tarifas.

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 pela 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 accessorias 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 vazias no prazo de sessenta dias, contados da entrega da remessa primitiva, e nas condições habitualmente prescriptas para estes transportes.

6.^a 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 ellas não sejam inferiores a um vagon completo. Esta concessão será regulada por fórma a evitar fraudes, que serão rigorosamente punidas, e pelas quaes responderão tanto os portadores dos bilhetes de passagem, pessoas e intransmissíveis, como os expedidores que os tenham solicitado.

7.^a 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.^a As remessas de cereaes e legumes seccos 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.^a 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 differença 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.

Os 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.^a As direcções das linhas do estado reformarão as suas tarifas por fórma que os preceitos formulados n'estas instrucções 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.^a 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 differenças de peso encontradas, a menos, em remessas procedentes de além das fronteiras, não obstante essas differenças 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, condemnal-o, o que succede, como se allega, no caso sujeito;

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer das repartições competentes, approvar, para os effeitos 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.—REL.—*Manuel Affonso de Espregueira.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

N.º 3 bis de grande velocidade da companhia real.—Esta tarifa, de bilhetes de 3.^a classe, é reforma da já existente, supprimindo-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 publical-o.

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.—E' 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;	
Minho e Douro;	} 90 réis em cada uma
Vizeu;	
Guimarães;	
Porto á Pova;	
Mirandella	

nas da companhia real (uma só taxa em toda a rêde), 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 inclui 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 Sevilha até Tocina.

PONTE MOVEL 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 colonias 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 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 systema 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 suidade 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 ciuesinho 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 espectáculo que alli presenciei ha pouco, no dia de finados.

Como aos grandes cemiterios francezes, 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 exaggero) de pessoas encaminham-se para lá, levando corôas, ramos, velas, jarras, castiças, pannos e altares. E' um fervilhar continuo, um espectáculo novo para um visitante.

No dia 2 de novembro, pelo meio do dia, os cemiterios do Repouso e de Agramonte apresentam um aspecto 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 petalas 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 estatistica, 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, despejadas 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 moínha vão deixando o lugar 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 American 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 trancada por dentro.

E' ainda por este motivo que—perfeitamente ao contrario da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que, á hora em que estou escrevendo, n'uma noite de verdadeira borrasca, tem alli, no largo das Duas Igrejas, *confortaveis* 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 differentes e afastados do centro, facultando agradaveis passeios ao visitante no Porto.

A carreira de S. Roque da Lameira é muito interessante; a da Circulação, a de Paranhos, a de Costa Cabral offerecem uma boa visita a differentes extremos da cidade; o passeio a Leixões e Leça, em carro electrico, é tambem muito apreciavel.

A volta de Leça póde hoje fazer-se por tres caminhos differentes: ou pelo carro electrico, ou pelo traccionado por machina, ou pela linha da Povia, posto que n'esta, seja pela construcção da linha, seja pela das carruagens, a viagem se torne pouco commoda.

Não me parece difficil modificar 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 póde constituir, para quem quizer viajar, uma encantadora excursão.

Quantos ha que sabem de cór os nomes das montanhas 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 nossos campos... até de nós proprios!

ASSEMBLÉA GERAL

DA

COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA

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

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

- 1.º Approvação do relatório e balanço;
- 2.º Que seja dado um voto de muito louvor ao conselho d'administração pela indefessa coragem, zelo e intelligencia com que tem propugnado pelo bom exito da companhia.

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

Em abril d'este anno, chuvas torrencias, fazendo

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

Relativamente á construcção, diz o conselho de administração que os trabalhos em andamento abrangem a parte mais difficil, 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 kilometros:

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. Contribuíram as inundações para a diminuição das receitas; mas deve-se principalmente á intensa crise commercial, que tem affligido a provincia, 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 empenham 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 divida da Companhia; toda ella, porém, se acha garantida: uma parte pela annuidade para o juro e amortisação retirada das suas receitas; o resto por papeis de credito.

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 tomado as atenções durante esta quinzena.

A louvavel attitude 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 provando que tudo se ha de remediar sem essa nova edição d'aquelles romances n'uma só folha.

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

A prata vae apparecendo e, áparte 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 banqueiro grande porção d'esse metal que debalde o sr. ministro tem tentado resgatar.

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

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

Banco, consistindo na concessão de mais 100 contos áquella 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 póde dispôr para aquelle fim, devem bastar, tanto mais que, durante aquelle praso, o resultado da grande massa de exportações que se tem alargado no Porto desde alguns mezes, deve começar a sentir-se na recepção de cambias 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 desaccordo 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 sterlingo. Fica por isso ainda um descoberto para mais de 260.000 acções, de emissões futuras.

O accordo 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 subiram, 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 havendo vendedores a menos de 126\$000 réis.

Os cambios, com pequenas oscillações, mantiveram-se os mesmos, descendo, nos ultimos dias, o do Brazil algumas fracções, 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 paraît 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 gouvernants 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'Extérieure 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 102,50 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 avril 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 % 1889 55 fr., et le 5 % 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 réagissent 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 précédentes.

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	—36,511
» 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 Gaz 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 Bec 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 Moçambique 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 Ban-
» cheque....	35 5/8	35 1/2	co de Portugal
Paris 90 d/v.....	793	795	No mercado....
» cheque.....	797	798	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	324	325	res
» cheque.....	328	329	Cambio Brazil...
Frankfort 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 portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-
Lisboa: Inscript. 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	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp ^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 Africa...	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 portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO							
		1898			1897			Totaes		Differença a favor de					
		Kil	Totaes	Kilome- tri- as	Kil.	Totaes	Kilome- tri- cas	1898	1897	1893	1897				
COMPANHIA REAL	de a														
	Antiga rede	15 21 Out.	693	Réis	80:563.000	116.252	693	Réis	77:726.827	112.159	Réis	Réis			
	e nova não	22 28 »	»		81:233.000	117.219	»		77:726.827	112.159					
	garantida.	29 4 Nov.	»		73:851.000	106.567	»		67:291.346	97.101					
	Novã rede	15 21 Out.	380	Réis	8:156.000	21.463	380	Réis	9:182.173	24.163	Réis	Réis			
		garantida.	22 28 »	»		9:444.000	24.852	»		9:182.173	24.163				
			29 4 Nov.	»		9:423.000	24.797	»		8:839.654	23.262				
	Sul e Sueste...	1 7 Out.	475	Réis	22:428.412	47.217	475	Réis	24:285.400	51.127	Réis	Réis			
		8 14 »	»		20:651.325	43.476	»		22:769.350	47.935					
		- - -	-		-	-	-		-	-					
Minho e Douro.	- - -	353		-	-	353		-	-						
	- - -	-		-	-	-		-	-						
	- - -	-		-	-	-		-	-						
Beira Alta.....	17 23 Set.	253	Réis	8:472.304	33.487	253	Réis	8:218.843	32.486	Réis	Réis		16:525.496		
	24 30 »	»		10:159.358	40.156	»		11:414.495	45.117				17:780.633		
	1 7 Out.	»		7:903.526	31.239	»		7:865.299	31.088				17:742.406		
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	- - -	105		-	-	105		-	-				-		
	- - -	-		-	-	-		-	-				-		
	- - -	-		-	-	-		-	-				-		
Guimarães....	1 7 Out.	34	Réis	1:697.640	49.930	34	Réis	1:718.385	50.540	Réis	Réis		71.950		
	8 14 »	»		1:873.905	55.114	»		1:772.580	52.134			29.375	-		
	- - -	-		-	-	-		-	-				-		
Norte de Hes- panha.....	14 20 Out.	3672 Ps.	Ps.	2.251.268	613	3672 Ps.	Ps.	2.156.357	587	Ps.	Ps.	3.856.655	-		
	- - -	-		-	-	-		-	-			-	-		
	- - -	-		-	-	-		-	-			-	-		
Madrid—Zara- goza—Alican- te.....	15 21 Out.	2927	Réis	1.485.658	507	2927	Réis	1.449.196	495	Réis	Réis	4.323.886	-		
	22 28 »	»		1.477.672	504	»		1.328.884	453			4.472.675	-		
	- - -	-		-	-	-		-	-			-	-		
	- - -	1067		-	-	1067		-	-			-	-		
Andaluzes.....	- - -	-		-	-	-		-	-			-	-		
	- - -	-		-	-	-		-	-			-	-		
Zafra a Huelva.	22 28 Out.	180	Réis	37.726	209	180	Réis	31.452	174	Réis	Réis	8.340	-		
	29 4 Nov.	»		39.707	220	»		36.907	205			11.141	-		
	- - -	-		-	-	-		-	-			-	-		

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 assumptos portuguezes, e, áparte os que se limitam a simples reportagem e, por falta de competencia, que nem todos pôdem ter, teem aventado 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'elle n'um conjuncto 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 adormeciam ha alguns seculos despertarão e retomarão o seu lugar 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*, órgão 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 apparecido 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. Ninguém poderá negar que a impressão agradável 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 janeiro de 1896)	—	385:500#000
Henry Burnay & C. ^a (contracto de 17 de janeiro de 1895)...	—	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	223:432#170	—
Letras a pagar	—	1:583#055
Linha em construcção e material	1.248:383#022	—
Administrador-delegado em 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	—
Direcção em Loanda	41:379#148	—
Réis...	16.426:268#134	16.426:268#134

Esclarecimentos

ACTIVO

● Accionistas

Importancia de 40:000 acções.	3.600:000#000	
Menos:		
21:600 acções liberadas a 90#000.....	1.944:000#000	
18:400 acções 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	
5:652 de 90#000.....	508:680#000	640:080#000
		1.468:507#949

<i>Transporte.....</i>	1 468:507\$949	<i>Transporte.....</i>	3.505:000\$000	12.048:300\$000
<i>Diferença na emissão</i>		Da qual:		
Com relação ao nominal.....	2.123:528\$400	Recebida conforme o contracto de		
<i>Encargo do art. 57.º do estatuto</i>		Trustees....	315:000\$000	
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	Recebido dos mesmos em pagamento de 300 kilometros.....	5.400:000\$000	
<i>Mala Real Portuguesa</i>		Em consolidados e em dinheiro em poder dos Trustees....	26:391\$600	
Importancia de acções.....	180:000\$000	Diferença na emissão.....	2 123:528\$400	
<i>Knowles & Foster</i>		Obrigações em ser	640:080\$000	8.505:000\$000
Saldo..... £ 5,4,0	23\$400	<i>Fundo de reserva</i>		
<i>Contracto de construcção</i>		Somma conforme a art. 57.º do estatutos.....	—	120:000\$000
Pago á Sociedade Constructora do Caminho de ferro de Ambaca:		<i>Obrigações sorteadas por pagar</i>		
Adiantamento primitivo.....	360:000\$000	Sorteio de 21 de dezembro de 1895:		
Construcção de 380 kilometros	8.267:538\$356	N.º 33:452	90\$000	
<i>Propriedades</i>		Dito de 21 de dezembro de 1896:		
No Porto e em Loanda.....	44:136\$457	N.º 4:149.....	450\$000	
<i>Movels e utensilios</i>		» 29:037.....	90\$000	
No Porto, Lisboa, Londres e Loanda.....	20:669\$786	» 35:254.....	90\$000	630\$000
<i>Variantes e obras a mais</i>		Sorteio de 21 de junho de 1897:		
Importe d'estas.....	258:317\$249	N.º 20:939.....	90\$000	
<i>Deposito no Banco do Portugal</i>		» 40:053.....	90\$000	
Saldo.....	29\$422	» 55:274.....	90\$000	270\$000
<i>Penhor</i>		Dito de 21 de dezembro de 1897:		
O da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca pelo aval prestado pela Companhia e accites que representavam em 30 de junho de 1897 127:096\$000 réis e se acham hoje reduzidos a..	99:711\$000	N.º 28:181.....	90\$000	
<i>J. Matthieu & Fils</i>		» 44:888.....	90\$000	
Saldo..... Fr. 2:230,40	401\$479	» 53:748.....	90\$000	270\$000
<i>Trustees</i>		Dito de 21 de junho de 1898:		
Importancia em consolidades e em dinheiro. £ 49.651,11,10	223:432\$170	N.º 2:866.....	450\$000	
<i>Linha em construcção e material</i>		» 4:166.....	450\$000	
Importancia dos trabalhos executados nas secções a abrir e do material junto da obra.	1.248:383\$022	» 5:067.....	450\$000	
<i>Administrador-delegado em Lisboa</i>		» 18:176.....	90\$000	
Saldo.....	2:216\$832	» 20:203.....	90\$000	
<i>Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca</i>		» 22:711.....	90\$000	
Saldo garantido.....	1.962:085\$878	» 23:333.....	90\$000	
<i>Caixa</i>		» 23:409.....	90\$000	
Saldo em dinheiro.....	5:907\$586	» 27:000.....	90\$000	
<i>Direcção em Loanda</i>		» 28:764.....	90\$000	
Saldo allí existente.....	41:379\$148	» 29:989.....	90\$000	
<i>Réis.....</i>	16 426:2 8\$134	» 30:095.....	90\$000	
PASSIVO		» 30:314.....	90\$000	
<i>Capital</i>		» 30:875.....	90\$000	
Importancia de 40:000 acções 90\$000 réis.....	3.600:000\$000	» 32:812.....	90\$000	
<i>Obrigações</i>		» 34:387.....	90\$000	
Creadas:		» 36:407.....	90\$000	
9:450 de réis 450\$000.....	4.252:500\$000	» 36:630.....	90\$000	
4:225 de réis 90\$000.....	4.252:500\$090	» 44:436.....	90\$000	
Menos as sorteadas:	8.505:000\$000	» 53:072.....	90\$000	
63 de 450\$000 réis.....	28:350\$000	» 53:915.....	90\$000	
315 de 90\$000 réis	28:350\$000	» 54:967.....	90\$000	
<i>ESCLARECIMENTOS</i>	56:700\$000	» 55:814.....	90\$000	3:150\$000
Somma de obrigações creadas.	8.505:000\$000	<i>Credores</i>		4:410\$000
	8.505:000\$000	Saldo d'esta conta (caucionado).....	—	1.796:709\$611
	12.048:300\$000	<i>Thesouro portuguez</i>		
		Saldo.....	—	1.584:553\$568
		<i>Banco Nacional Ultramarino</i>		
		Saldo da conta do contracto de 17 de janeiro de 1896...	—	385:500\$000
		<i>Henry Burnay & C.ª</i>		
		Saldo da conta do contracto de 17 de janeiro de 1896.....	—	385:500\$000
		<i>Responsabilidade da Sociedade Constructora do Caminho de ferro d'Ambaca.</i>		
		Importancia dos accites garan-		
				16 324:973\$179

Transporte.....	16.324:973#17
tidos por aval da Companhia —	93:711#000
Letras a pagar	
Saldo	1.583#055
Mercurad Krauss & Ca	
Saldo..... Fr. 5 —	900
Réis	16 426:268#134

Serviço de coupons e amortizações

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.

(Continúa).

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 official, 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, emquanto o assumpto se não regule definitivamente em nova edição de pauta, possa interpretar-se por fórma 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 póde ser attendido por completo o pedido quanto á ligação dos comboios do norte com os da Beira Baixa, de fórma que esperem uns pelos outros, afim de se evitarem importantes transtornos e prejuizos derivados da demora forçada dos passageiros no Entroncamento; mas communicando que ficaram dadas instrucções 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 mezes, com a recepção de poderosas locomotivas encommendadas pela Companhia, melhorarão notavelmente as communicações 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.

Montemor-o-Novo. — O sr. marquez de Livery propõe-se construir o ramal ferro-viario da estação de Montemor 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 occupar-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 differença a favor d'este anno foi, portanto, de 36 comboios e 1.873 toneladas.

Wagons portuguezes. — A associação de classe dos correeiros do Porto protestou contra o pedido de introdução 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 correeiros 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 attribuições dos conselhos de administração e do fundo financeiro, afim 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) comprehendendo 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 Antonio*, em Madrid, ao *Real Sitio do Prado*, podendo, para a installação 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 auctorisação 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 concluida 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 construcção 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 *Sarsia*, até *Vallvidrera*.

Italia

Foi pedida ao governo italiano a concessão d'um caminho de ferro electrico, com 70 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 *Motzorong*, 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 difficil 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; encurvam-se mais rapidamente nas extremidades e tem 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.

ARREMATACÕES

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 43.000.

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 riga

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 riga, 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 35.000.

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 600.000 réis.

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

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 COMMISSÕES
RECOMMENDADAS
MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—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. (Correspondan-
ce en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portuguesa de Manuel da Silva, papelaria e ty-
pographia. 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 Mousi-
nho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente inter-
nacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que ão estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR.— Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-dessus, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flores, 71—1.ª cla-s—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. 500 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

CASCAES Hotel Central.—De 1.º ordem—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.—Prop. João Nunes.

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

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense.—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

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 inexcédível.—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 inexcédível 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. Prop. Lopez Munhós.

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

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

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

GRANADA Hotel Victoria.—Prop. 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.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario, Teófilo Garcia.

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

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

REGOA Grande Hotel da Regoa.—Rua dos Camillos, 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 recommendavel pelo asseio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accomodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª.

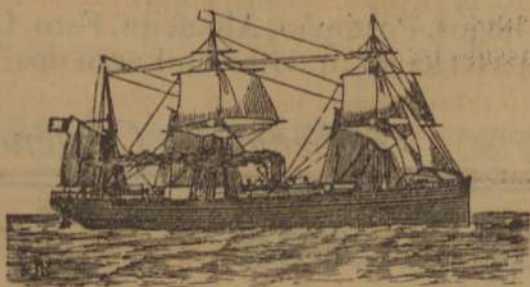
SALAMANCA Gran Hotel, Café e Restaurant de las Cuatro Estaciones, dirigido pelos fundadores e proprietarios Ansele & C.ª—Estabelecimento, construido ad hoc no ponto mais central da cidade, montado á altura dos primeiros do seu genero. Mobilia nova e luxuosa. Cozinha excelente e serviço esmerado. Luz electrica e telephone. Salão de leitura. Bibliotheca. 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 Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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

ROYAL MAIL

TEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

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

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

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

AGENTES

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

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

FABRICA DE

H. Schalek, 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 inglesa, 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 côres e tamanhos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de novembro de 1893

COMPANHIA REAL

C. Sodrê	Cascaes	Cascaes	C. Sodrê
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.
11-45 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 Sodrê e aos 25 e 55 de Cascaes são directos.

O que parte ás 6,35 m. de Cascaes é directo d'Algés a Caes Sodrê.

C. Sodrê Algés	Algés C. Sodrê
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.
11-45 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.
—	11-0 n.
—	11-25 n.

a) directos — b) pela linha do Oeste — c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-Campanhã — e) só aos sabados — f) excepto aos sabados — 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 Cintra	Cintra Lisboa
Part.	Cheg.
6-25 m.	7-38 m.
7-55 m.	9-2 m.
9-30 m.	10-35 m.
11-30 m.	12-37 m.
1-0 t.	2-7 t.
2-10 t.	3-17 t.
a 4-30 t.	5-10 t.
4-35 t.	5-36 t.
6-0 t.	7-8 n.
7-40 t.	8-40 n.
9-5 n.	10-12 n.
10-10 n.	11-17 n.
12-40 n.	1-47 n.
Lisboa R. Cacem	Cacem Lisboa R.
7-15 t.	8-7 n.
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.	10-29 m.
12-0 t.	12-44 t.
2-0 t.	2-44 t.
7-5 t.	7-49 t.
8-56 n.	9-39 n.
10-0 n.	10-45 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
5-40 t.	6-59 t.
12-30 n.	1-55 n.
—	—
Lisboa Porto	Porto Lisboa
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 V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa
10-30 m.	6-0 t.
8-20 n.	6-50 m.
Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa
10-30 m.	8-20 n.
8-20 t.	7-10 m.
Lisboa Figueira	Figueira Lisboa
7-0 m.	2-32 t.
—	—
Lisboa Alfarellos	Alfarellos Lisboa
7-15 t.	5-35 m.
—	—

Caldas Alfarellos	Alfarellos Caldas
Part.	Cheg.
2-0 t.	8-10 n.
Alcant. M. Bemf.	Benf. Alcant. M.
6-0 m.	6-32 m.
6-45 t.	7-15 n.
Lisboa Santarem	Santarem Lisboa
c 6-30 m.	8-53 m.
c 10-50 m.	12-56 t.
Lisboa Entronc.	Entronc. Lisboa
c 1-30 t.	5-7 t.
c 4-40 t.	8-13 n.
Alfarellos Porto	Porto Alfarellos
2-55 t.	9-15 n.
Aveiro Porto	Porto Aveiro
3-25 m.	d 6-0 m.
—	—
Entronc. Guarda	Guarda Entronc.
2-55 m.	11-7 m.
12-30 t.	11-35 n.
Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa
g 6-30 t.	11-22 n.
Coimbra Figueira	Figueira Coimbra
6-50 m.	8-37 m.
5-0 t.	6-47 t.
Ovar Porto	Porto Ovar
5-15 m.	d 6-34 m.
12-40 t.	d 1-59 t.
6-25 t.	7-14 t.
Espinho Porto	Porto Espinho
8-0 m.	8-58 m.
9-0 m.	9-59 m.
4-5 t.	5-4 t.
10-0 n.	11-0 n.
—	—
SUL E SUESTE	
Lisboa Setubal	Setubal Lisboa
7-45 m.	9-23 m.
9-0 m.	11-10 m.
9-15 t.	4-0 t.
4-30 t.	6-3 t.
Lisboa Faro	Faro Lisboa
9-0 m.	9-15 n.
4-30 t.	7-15 m.
Lisboa Extremoz	Extremoz Lisboa
9-0 m.	4-35 t.
4-30 t.	11-45 n.
Lisboa Pias	Pias Lisboa
9-0 m.	5-10 t.
—	—

—	—	Setubal P. Novo	
—	—	10-0 m	10-22 m.
—	—	—	—
Casa Branca Evora		Evora Casa Branca	
4-0 m.	4-50 m.	5-15 m.	6-0 m.
3-30 t.	4-22 t.	7-30 t.	8-20 n.
C. Branca Amoreiras		Amoreiras C. Branca	
6-15 m.	1-0 t.	1-30 t.	8-48 t.
Albufeira Faro		Faro Albufeira	
7-45 m.	9-30 m.	6-0 m.	7-34 m.
Tunes Faro		Faro Tunes	
5-0 t.	7-0 t.	2-0 t.	3-40 t.

BEIRA ALTA			
Figueira Pamp.		Pamp. Figueira	
5-35 m.	7-5 m.	8-20 m.	10-5 m.
4-40 t.	6-15 t.	7-5 t.	8-35 t.
Pamp. V. Formoso		V. Formoso Pamp.	
8-25 m.	4-12 t.	10-5 m.	6-0 t.
11-28 n.	5-12 m.	11-40 n.	5-0 m.
Pamp. Mangualde		Mangualde Pamp.	
7-10 t.	10-40 n.	4-0 m.	7-2 m.
Mangualde Guarda		Guarda Mangualde	
11-10 n.	2-20 m.	12-40 n.	3-45 m.

MINHO E DOURO			
Porto Braga		Braga Porto	
d 4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
j 6-35 m.	8-40 m.	11-45 m.	2-25 t.
8-0 m.	10-50 m.	4-30 t.	7-20 t.
10-55 m.	1-20 m.	6-55 t.	d 10-30 n.
5-15 t.	8-25 n.	j 9-15 n.	11-15 n.
Porto Valença		Valença Porto	
8-0 m.	1-30 t.	2-30 n.	8-15 m.
10-55 m.	3-25 t.	9-45 m.	2-25 t.
5-15 t.	11-25 n.	1-50 t.	7-20 t.
Porto Vianna		Vianna Porto	
d 4-45 m.	10-0 m.	5-15 t.	d 10-30 n.
Vianna Valença		Valença Vianna	
7-0 m.	9-15 m.	6-0 t.	8-10 n.
Nine Braga		Braga Nine	
5-25 t.	6-0 t.	9-0 m.	9-35 m.
Porto Barca d'Alva		Barca d'Alva Porto	
7-23 m.	3-15 t.	10-40 m.	6-45 t.
Porto Regoa		Regoa Porto	
d 4-20 m.	10-55 m.	3-25 m.	d 9-50 m.
4-0 t.	8-35 n.	5-0 m.	9-20 m.
Regoa Barca d'Alva		Barca d'Alva Regoa	
6-0 m.	11-10 m.	4-0 t.	8-45 n.

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, Tavir e Villa Real de Santo Antonio. — 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, Cette 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 Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



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



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. **Cordillere**. Sahirá a 21 de novembro.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—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 **Merannio**. Sahirá a 24 de novembro.
Agente, H. Burnay & C.^a—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.



Madeira, St.^a 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. **Oevenum**. Sahirá a 20 de novembro.
Agente, João P. A. Ferreira.—Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vap. ing. **Madeirense**. 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 Municipio.



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 Maritimes.—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 Municipio.



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



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—Rua El-rei, 31, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabiúda, Santo Antonio 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 Pacifico, 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	50												
2. ^a	80	80	80	80	80	50	30												
3. ^a	50	50	50	50	50	30	20	Chellas											
1. ^a	120	120	120	120	120	120	80	50											
2. ^a	80	80	80	80	80	80	50	30											
3. ^a	50	50	50	50	50	50	30	20	Marvilla										
1. ^a	120	120	120	120	120	120	80	80	50										
2. ^a	80	80	80	80	80	80	50	50	30										
3. ^a	50	50	50	50	50	50	30	30	20	Braço de Prata									
1. ^a	150	150	150	150	150	150	120	120	80	50									
2. ^a	100	100	100	100	100	100	80	80	50	30									
3. ^a	70	70	70	70	70	70	50	50	30	20	Cabo Ruivo								
1. ^a	150	150	150	150	150	150	120	120	80	80	50								
2. ^a	100	100	100	100	100	100	80	80	50	50	30								
3. ^a	70	70	70	70	70	70	50	50	30	30	20	Olivaes							
1. ^a	230	230	230	230	230	230	200	150	120	120	120	80							
2. ^a	150	150	150	150	150	150	120	100	80	80	80	50							
3. ^a	100	100	100	100	100	100	80	70	50	50	50	30	Sacavem						
1. ^a	350	350	350	350	350	300	270	230	230	230	230	200	120						
2. ^a	220	220	220	220	220	200	180	150	150	150	150	120	80						
3. ^a	150	150	150	150	150	130	120	100	100	100	100	80	50	Santa Iria					
1. ^a	350	350	350	350	350	300	270	230	230	230	230	200	120	120					
2. ^a	220	220	220	220	220	200	180	150	150	150	150	120	80	80					
3. ^a	150	150	150	150	150	130	120	100	100	100	100	80	50	50	Povoa				
1. ^a	400	400	400	400	400	350	350	300	300	270	270	230	200	200	120				
2. ^a	250	250	250	250	250	220	220	200	200	180	180	150	120	120	80				
3. ^a	170	170	170	170	170	150	150	130	130	120	120	100	80	80	50	Alverca			
1. ^a	450	450	450	450	450	400	400	350	350	300	300	300	270	230	120	120			
2. ^a	280	280	280	280	280	250	250	220	220	200	200	200	180	150	80	80			
3. ^a	190	190	190	190	190	170	170	150	150	130	130	130	120	100	50	50	Alhandra		
1. ^a	500	500	500	500	500	450	450	400	400	350	350	350	300	270	230	120	120		
2. ^a	300	300	300	300	300	280	280	250	250	220	220	220	200	180	150	80	80		
3. ^a	200	200	200	200	200	190	190	170	170	150	150	150	130	120	100	50	50	Villa Franca	

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 rêde, no espaço correspondente ao logar occupado 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 occupar e os preços e condições d'esta tarifa.

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

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

Fica nulla e sem effeito e pela presente substituida 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 analogos 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 contrario ás disposições da presente.

Fica pela presente annullada e substituida 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-Alfarellos)

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 praso 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 effeito 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 mezes precisos da data da ultima remessa caduca todo e qualquer direito a esta concessão.

CONDICÕES

1.ª 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.ª O quantum da carga de cada wagon é limitado ao maximo de peso e ao volume regulamentares. Os remetentes farão o carregamento por sua conta e risco e com gente sua, sujeitando-se ás indicações dos chefes de Estação e observando as disposições legais 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.ª 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 enquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer estacionada, quer em transitio.

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

5.ª 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 enquanto estiver em deposito, a qual, findo o citado prazo de 30 dias vencerá direitos de armazenagem nas condições ordinarias.

6.ª 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 remetente não reclamar, por escripto na nota de expedição, a applicação de outra.

7.ª 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 Pova 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 differente d'aquella que expede, salvo as excepções constantes da condição 2.ª)

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 differente 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 quaesquer formas, dimensões ou natureza, comtanto 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 consignatario e destino da expedição
- 6.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 rêde 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 construcção 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. ^a Real até T. das Vargens para as abaixo designadas, sem reciprocidade	C. ^a Real	Hespanha	Total	De qualquer estação da C. ^a Real até T. das Vargens, para as abaixo designadas, sem reciprocidade	C. ^a Real	Hespanha	Total
Badajoz *	2\$705	135	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			
Don Alvaro *	2\$705	1\$755	4\$460	Industria (apeadeiros) . .			
Villagonzalo *	2\$708	1\$942	4\$620	Belmez			
Guareña *	2\$708	2\$092	4\$800	Calamonte *	2\$709	1\$651	4\$360
Valdetorres *	2\$703	2\$227	4\$930	Torreminia *	2\$702	1\$948	4\$650
Medellin *	2\$700	2\$430	5\$130	Almendralejo			
Don Benito *	2\$705	2\$655	5\$360	Villa Franca de los Barros .			
Villanueva de la Serena . .				Los Santos.			
Magacella				Zafra			
Campanario	2\$700	2\$700	5\$400	Usagre y Bienvenida . . .	2\$700	2\$250	4\$950
Castuera				Villagarcia			
Almorcho				Llerena			
Cabeza del Buey	2\$707	2\$853	5\$560	Casas y Reina			
Belalcázar	2\$707	3\$213	5\$920	Fuente del Arco			
Los Pedroches	2\$705	3\$555	6\$260	Guadalecanal	2\$706	2\$574	5\$280
Chillon				Alanis.	2\$705	2\$925	5\$630
Almadenejos-Almaden . . .				Cazalla			
Caracolera	2\$700	3\$600	6\$300	Fabrica del Pedroso . . .			
Veredas				Pedroso	2\$700	3\$150	5\$850
Puertollano				Villanueva de las Minas . .			
Argamazilla de Calatrava .	2\$705	3\$735	6\$440	Villanueva y Alcolea. . .			
Caracuel	2\$700	3\$960	6\$660	Tocina (pueblo).			

Condições

1.^a Nos preços supra estão incluídas 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 occupado, 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 effectuadas dentro das 24 horas effectivas immediatas áquella em que os wagons tenham sido postos á sua disposição. Decorrido este praso sem que se tenham effectuado 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 distincção 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 accéites 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 necessario, 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 responsabilizando 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, ommissão 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 effectos 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 remetente não reclamar, por escripto 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 effectos 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.

O Director Geral da Companhia
Chapuy