

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers - 1894

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

Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA — Paris, L. CRETEY — Liverpool, W. N. CORNETT — Lourenço Marques, J. M. COSTA



Anvers - 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

Annexos d'este numero

Ampliação da tarifa n.^o 10 da Beira Alta — gado lanigero.

SUMMARIO

Estatistica das linhas férreas portuguezas	Pag.	225
Leis contra os caminhos de ferro		226
Parte Official. — Alvará de 22 de julho de 1897 do ministerio das obras publicas — Proposta de lei n. ^o 6-D na camara dos srs. deputados		227
Tarifas de transporte		222
Bilhetes para Cintra, Cascaes e Sacavem		222
Bilhetes de assinatura		222
Automobilismo		229
Notas de viagem. — XXII — De Bone a Tunisia — Material especial e commodo — Linha pittoresca e difícil — Uma floresta a arder — A linha para o Gabés — Alfandega como a nossa — Mulheres feias		231
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis		232 e 233
Novo horario de Cascaes		234
O transatlântico		234
Publicações recebidas		234
Os tremvias a vapor na Itália		235
Linhas portuguezas. — Mormugão — Regua a Chaves		235
Linhas espanholas. — Norte de Hespanha — Bilbao a Soria — Carril a Pontevedra — Linares a Almeria — Salamanca a Peñaranda		235
Linhas estrangeiras. — Inglaterra — Italia — Suecia — Egypto — África ingleza — Brazil		235
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatório		236
Avisos de serviço — Arrematapões — Casas recomendadas — Agenda do viajante — Anuncios — Horario em 1 de agosto de 1897 — Vapores a sair do porto de Lisboa		237 a 240

Estatistica das linhas férreas portuguezas

TEMOS já a estatistica oficial do movimento, receitas e despesas de todas as linhas férreas do paiz, no anno passado, e o facto d'esta publicação apparecer logo no principio do segundo semestre do anno seguinte é por tal forma extraordinario que antes de apreciar esse documento devemos notar muito especialmente esta perfeita novidade que vem collocar este nosso serviço publico na vanguarda não só de todos os demais nossos, como — o que é rarissimo — mesmo de todo o estrangeiro.

Com effeito, nos jornaes de todos os paizes, que continuamente compulsamos, não vemos noticia da publicação da estatistica oficial dos seus caminhos de ferro.

Na França, na Allemanha, na Belgica, nem sequer no que se refere aos caminhos de ferro do Estado se acha apurado, que o saibamos, o definitivo das receitas e despesas; da Hespanha vemos os jornaes da especialidade irem respigando aqui e alli, nos relatórios dispersos, os resultados de cada linha.

Uma publicação assim, official, completa, de todas as linhas férreas publicada seis mezes depois, só em Portugal se vê.

Foi este serviço iniciado, em 1894, pelo chefe da repartição do ministerio, o sr. Perfeito de Magalhães, e

pelo mesmo seguido, introduzindo-lhe varios melhoramentos, mas publicando-se em abril ou maio o que se referia ao penultimo anno.

Já em 1896 se conseguiu publicar em outubro a estatistica de 1895.

Este anno, a cargo aquella repartição do sr. engenheiro Poças Leitão, a estatistica ainda vem mais cedo e ainda com mais detalhes. Na simples exposição do facto está o elogio merecido por uma tão notável prova de actividade e competencia de quem dirigiu este trabalho.

Passemos a analysal-o, promettendo n'um dos proximos numeros dar este documento como annexo da nossa folha, segundo é nosso costume.

O movimento das diferentes linhas no anno findo foi o seguinte, comparado com o do anno anterior :

Passageiros	1896	1895
Leste e Norte.....	1.802.840	1.662.299
Sul e Sueste.....	381.052	354.847
Minho	598.309	549.149
Douro	367.130	353.650
Povoa	471.333	401.440
Caceres.....	24.247	24.063
Beira-Alta.....	197.792	202.700
Guimarães.....	200.835	189.444
Ramal de Coimbra.....	208.726	165.201
Cintra-Torres.....	680.025	627.190
Figueira-Alfarellos.....	379.082	328.213
Mirandella	27.549	27.598
Cintura de Lisboa.....	518.810	476.919
Cascaes.....	1.203.584	630.058
Urbana de Lisboa.....	1.077.483	1.062.368
Vizeu.....	46.581	44.689
Beira-Baixa.....	132.906	118.455
Totaes.....	8.318.284	7.219.183

Como se vê, o aumento foi de 15 por cento no total, dividindo-se por todas as linhas, apenas com exceção da Beira-Alta e Vizeu, tornando-se notável que no ramal de Cascaes quasi que duplicou o movimento. A média do movimento diario em todas as linhas foi de 22.790 passageiros.

O movimento de mercadorias em pequena velocidade tambem merece menção especial.

Foi elle em toneladas:

	1896	1895
Leste e Norte.....	629.681	574.223
Sueste.....	188.985	179.297
Minho	133.650	125.524
Douro	175.576	155.125
Povoa	23.081	22.530
Caceres	35.156	30.033
A transportar.....	1.186.129	1.086.732

Transporte.....	1.186.129	1.086.732
Beira-Alta.....	92.891	90.560
Guimarães.....	31.549	27.711
Ramal de Coimbra.....	29.525	25.508
Cintra-Torres	131.444	119.797
Figueira-Alfarellos.....	121.395	109.684
Mirandella	19.727	18.621
Cintura de Lisboa	101.008	81.947
Caseaes	41.154	15.817
Vizeu	10.714	10.114
Beira-Baixa.....	51.432	47.197
Totaes.....	1.816.969	1.633.688

ou um aumento de 11 por cento em que tomaram parte todas as linhas.

Vejamos o rendimento, no total de cada linha, o que, para mais, tem agora momento interessante pelo muito que se tem falado nos productos das linhas do Estado.

Designo-hemos em contos de réis para podermos seguir-lhe as despesas de exploração e o seu coëfficiente :

	Produto Contos	Despesas Contos	Coëff. ciente
Leste e Norte.....	2.589	853	0,35
Sul e Sueste.....	725	401	0,53
Minho.....	475	209	0,46
Douro.....	593	286	0,45
Povoa.....	91	56	0,69
Caceres	41	51	1,25
Beira-Alta	320	167	0,52
Guimarães.....	72	24	0,35
Ramal de Coimbra.....	14	8	0,64
Cintra-Torres	283	125	0,41
Torres-Figueira.....	334	193	0,85
Mirandella	98	25	0,64
Cintura.....	51	28	0,54
Caseaes	151	96	0,61
Urbana.....	72	50	0,74
Vizeu.....	93	26	0,84
Beira-Baixa.....	566	153	0,93
Totaes.....	6.569	2.753	0,47
Em 1895 foram.....	6.281	2.754	0,49

Portanto houve um aumento de 288 contos no producto e uma diminuição de um conto nas despesas, fazendo baixar a média do coëfficiente de exploração em 0,02.

O estudo d'esses mappas é extremamente instructivo, mostrando-nos o desenvolvimento d'este ramo de industria desde 1877.

Com efeito vemos que o rendimento total kilometrico, que n'aquelle anno foi de 2:723:992 réis, nos annos seguintes, pela successiva abertura de novas linhas de menor intensidade de trafego, foi descendo até 1894, notando-se desde esse anno uma tendencia para de novo se elevar, estando hoje em 2:490:924 réis.

Tambem é devido notar-se o rendimento de impostos para o thesouro:

Em 1877 o imposto de transito, unico que existia, rendeu réis..... 76:819:009

Em 1895 rendeu este 202:709:916
o de sello 89:855:680

Em 1896
transito 214:714:767
sello..... 105:089:388

A rede do Estado produziu nos ultimos dois annos, em contos de réis :

	1896	1895
Minho (liquido).....	259	227
Fóra do trafego	8	9
Douro (liquido).....	301	253
Fóra do trafego	6	9
Total da rede.....	574	498
A mais	76	
ou seja 15,26 por cento.		
Sueste (liquido)	323	305
Fóra do trafego	2	23
	325	328

ou menos no total 3 contos, posto que a receita do trafego subisse 18 contos ou 6 por cento.

Teve portanto o Estado as seguintes receitas e despesas com as linhas férreas no ultimo anno :

Impostos.....	320 contos
Exploração das linhas.....	899 "
Total....	1.219 "

Despesas em garantias de juro:

Torres-Figueira-Alfarellos	100:565:088
Mirandella	58:487:617
Vizeu.....	62:304:466
Beira Baixa.....	401:111:860
Total....	622:469:031

Lucro liquido, 597 contos.

Leis contra os caminhos de ferro

Ha certas leis no nosso paiz, ou certos modos de as interpretar ou de as explicar e applicar, que parecem conduzir á conclusão de que os caminhos de ferro são uma industria nociva que se deve combater, dificultando-a na sua vida economica e no seu natural fim de obter transportes.

E se, ao menos, essas interpretações fossem tendentes a tirar lucros ás linhas férreas para os fazer reverter em favor do paiz, comprehendia-se. Mas é o contrario que se dá; perdendo o caminho de ferro, perde o thesouro a parte que lhe respeita no imposto de transito, e quem lucra é quem, tendo qualquer meio de transporte em competencia com aquelle, tem meio de se subtrahir ao pagamento d'esses outros impostos.

A lei do sello, na sua verba n.º 390, diz que pagarão 60 réis d'este imposto os «conhecimentos, guias, cautellas ou outros documentos de transporte por via fluvial, férrea ou terrestre».

Muito bem; a lei iguala todos os meios de transporte, parecendo que o mesmo paga a mercadoria que d'um ponto a outro do paiz é transferida por caminho de ferro, por barco ou por carro.

Mas na pratica não succede assim.

O barco ou o carro não estabelecem guias dos transportes que fazem; não dão conhecimentos nem documento algum em troca do qual a mercadoria seja entregue ao destinatario.

O mais que fazem — os que o fazem, e quando o fazem — é formular uma nota em que relacionam *todas* as mercadorias que transportam, seja embora para quantos consignatarios fôr. Esse papel sellam-o com 60 réis e está prompto para uma viagem.

O caminho de ferro, pelo contrario, tem que preencher escripturação de cada remessa em separado e aplicar a cada uma o respectivo sello de 60 réis.

Conclusão: o carro e o barco fazem aberta concorrência ás recovagens do caminho de ferro, levando-lhe indubitável vantagem sob a paternal protecção da lei. A lei de 4 de maio do anno passado, modificação da de 1893, essa foi mais precisa; especificou muito claramente os caminhos de ferro na cutilada de imposto que lançou sobre o transporte de passageiros.

O sello de 10 réis é só sobre bilhetes de caminho de ferro. Os de tremvias (uma vez que não se lhes chame caminhos de ferro) e os de qualquer outro meio de transporte estão isentos.

Entre varios pontos do paiz ha duzias de carreiras de vehiculos cujos bilhetes custam mais de 400 réis; barcos a vapor no mesmo caso, mas tudo é isento de sello; só indo pelo caminho de ferro se paga imposto.

Quem, tendo que ir de Lisboa a Alverca, tomar o comboio com bilhete de ida e volta, mesmo em 3.^a classe, paga imposto; quem não olha a despesas e toma um trem gasta oito ou dez vezes mais em transporte, mas... é isento de sello.

Outra competencia é indirectamente feita ao caminho de ferro pelo proprio serviço a cargo do Estado e que até, para maior irritação, se utiliza na maior parte do caminho de ferro.

Referimo-nos ao correio, mas não lhe lançamos a culpa e sim á singularidade das nossas leis aduaneiras.

Quem tem que transportar quaisquer impressos do estrangeiro, se os manda vir pela via férrea paga 1.000 réis de direitos em kilogramma.

Mas quem os manda vir pelo serviço postal recebe-os em casa livres de direitos.

Com as amostras de tecidos o caso é mais frisante:

O decreto n.^o 3 de 27 de setembro de 1894 determina, no seu artigo 204.^º que os tecidos não podem circular nos caminhos de ferro sem serem acompanhados de guias ou facturas que indiquem a sua origem ou procedencia, qualidade, quantidade, peso e numero de volumes, documento que deve ser assignado pelos vendedores, com a declaracão expressa da residencia d'estes, da data da venda e nome do destinatario.

E' de notar a leveza com que se imagina que tecidos não podem sahir da mão do productor ou, por qualquer forma, ser transferidos de um para outro ponto sem irem já vendidos. Tomara o commercio que assim fosse...

A falta d'estes requisitos (que não são poucos) importa considerar-se a mercadoria como contrabando e o expedidor ficará sujeito ao rigor penal das leis aduaneiras.

Mas para as encommendas postaes nada d'isso é necessário.

Em outubro de 1884 o director da alfandega do Porto consultou a esse respeito a administração geral das Alfandegas, e esta, em officio de 10 de novembro respondeu-lhe que «as medidas fiscaes applicaveis á circulação de tecidos no interior do paiz não abrangem as amostras nem as encommendas postaes permutadas por intermedio do correio».

Quer dizer que se aquelles rigores aduaneiros foram creados com o fim de difficultar, ou evitar mesmo, o contrabando, o proprio Estado, por aquelle officio, que se tornou lei no paiz, promette fechar os olhos a qualquer pequena (ou tambem pôde ser grande) transgresão, contanto que o contrabandista gaste lá da loja.

O nosso collega *O Economista* tem muitas vezes sustentado que do que nós temos mais fartura no paiz é de leis.

Vejam se elle não tem razão ás carradas... ou por wagons completos, para nos servirmos de termos mais em voga no nosso mister.

PARTES OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos

Em virtude do despacho de 13 do corrente se annuncia que, pelo espaço de sessenta dias, se abre concurso no ministerio das obras públicas, commercio e industria, para a concessão de um caminho de ferro americano, com tracção animal, no troço da estrada real n.^o 23, litoral da ilha da Madeira, comprendido entre Funchal e Camara de Lobos, nos termos do alvará de 23 de agosto de 1894, publicado no *Diário do Governo* n.^o 196, de 31 do mesmo mes, modificando-se, porém, em conformidade do parecer do conselho superior de obras públicas e minas, condição 16.^a do mesmo alvará, elevando de doze a vinte e quatro meses o prazo para a conclusão dos trabalhos da linha férrea e com as condições seguintes:

1.^a.—O prazo de concurso começa a correr da data d'este anuncio e termina no dia 21 no proximo mes de setembro, pelas doze horas do dia.

2.^a.—A abertura das propostas terá lugar pelas doze horas do referido dia 21 de setembro, n'uma das salas do ministerio das obras públicas, commercio e industria, perante a commissão que para tal fim for oportunamente nomeada,

3.^a.—A base de licitação será a percentagem de 5% sobre o producto liquido da exploração que reverterá a favor do estado, devendo ser preferida a proposta que, sujeitando-se ás outras condições do alvará, oferecer maior percentagem.

4.^a.—Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre que depositou na caixa geral de depósitos, á ordem do governo, a quantia de 100.000 réis.

5.^a.—O proponente poderá fazer-se representar por procurador bastante, devendo n'este caso vir junto ao documento, a que se refere a condição anterior, procuração com poderes especiais para todos os actos do concurso e licitação.

6.^a.—O deposito, a que se refere a condição 4.^a, pode ser feito em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa, pelo seu valor no mercado.

7.^a.—A proposta fechar-se-ha em sobre-scripto separado, sem declaração alguma exterior, e será escripta nos termos seguintes:

«O abaixo assignado pretende a concessão do caminho de ferro americano do Funchal a Camara de Lobos, fazendo reverter a favor do estado a percentagem de ... (por extenso) % sobre o producto liquido da exploração.»

8.^a.—A proposta, a que se refere a condição antecedente com os documentos de que tratam as condições 4.^a e 5.^a, será fechada n'outro sobre-scripto com a seguinte legenda:

«Proposta para a arrematação da concessão do caminho de ferro americano do Funchal a Camara de Lobos, feita por ... (nome do proponente).»

9.^a.—No caso de haver licitação verbal, a diferença entre cada um dos lanços, não será inferior a 0,25%.

10.^a.—O governo reserva-se o direito de não fazer a adjudicação quando entender que ella não é conveniente aos interesses publicos.

11.^a.—Se o licitante preferido não fizer o deposito de que trata a condição 32.^a do alvará de concessão, no prazo marcado no seu § 1.^a, reverterá a favor do estado o deposito de que trata a condição 4.^a d'este anuncio.

12.^a.—O documento a que se refere a condição 7.^a deve ser escripto em papel sellado, sem o que não será aceito.

Direcção dos serviços de obras públicas, em 22 de julho de 1897.—O director, Agostinho Pacheco Leite de Bettencourt.

Câmara dos sr.s deputados

Proposta de lei n.^o 6-D

Senhores:—O caminho de ferro de Loanda, já explorado no percurso de 308 quilometros, entre Loanda e Quetâ, e em construção a partir d'este ponto até Ambaca, tem contribuido para assegurar á província de Angola os elementos de um crescente e valioso movimento commercial que, reflectindo-se no da metrópole, tem contribuido em larga escala para attenuar as dificuldades da crise económica e financeira que ha annos assoberba o nosso paiz.

Em 1896, anno que precedeu o começo dos trabalhos de construção, o rendimento da alfandega de Loanda foi de 217.744\$056 réis e o correspondente movimento commercial de 1.674.621\$024 réis, constituído pela importação no valor de 958.266\$174 réis e exportação no valor de 716.354\$850 réis. Em 1895 o rendimento d'aquella alfandega atingia 634.851\$086 réis e o movimento

commercial elevava-se a 5.234.066\$329 réis, sendo 2.662.976\$377 réis o valor da importação, e 2.571.090\$952 réis o da exportação.

Estes numeros são suficientes para se reconhecer quanto no desenvolvimento do districto de Loanda, que mais beneficia com a construção do caminho de ferro, influiu este melhoramento, principalmente se compararmos o acrescimo successivo do movimento commercial no periodo a que nos referimos com os dos annos anteriores.

Notaremos, para bem evidenciar o que asseveramos, que em 1880 o rendimento da alfandega foi de 201.596\$204 réis, isto é, pouco inferior ao que era em 1886, sendo o movimento commercial de 1.928.929\$758 réis, e, portanto, superior ao do citado anno.

E tão geral o convencimento que resalta dos resultados obtidos, que se torna quasi desnecessario demonstrar a grande conveniencia não só de concluir no menor prazo de tempo o caminho de ferro até Ambaca mas ainda de o prolongar até Malange. Que não pode ser Ambaca o verdadeiro *terminus* da linha de penetração, que a lei de 16 de junho de 1885 mandava construir, não o desconheciam nem os poderes publicos nem os que concorreram para tornar possivel tal melhoramento.

A companhia que se organizou para o levar a cabo, logo nos primeiros tempos consignava esta afirmação nos seus relatórios, sustentando que devíamos atingir o mais depressa possível o Quango, para assim podermos lutar vantajosamente com o commercio do Estado Independente do Congo.

E repetidos pareceres e representações emanados da província de Angola instavam por que bem cedo se tratasse de reunir os elementos necessarios para que o caminho de ferro, penetrando tanto quanto possivel para leste, evitasse que uma parte valiosissima do commercio do sertão fosse desviada do seu natural caminho.

O que ha annos era já para todos os que conheciam as condições da nossa província de Angola uma previsão, embora fundamentada em razões ponderosas, torna-se hoje, em presença de factos indiscutiveis, uma necessidade urgente. Se deixarmos parar em Ambaca a linha férrea que parte de Loanda, agora que o commercio do sertão encontra já, convidando-o a desviar-se em outra direcção, meios mais facéis e mais energicos para o atrair, arriscamo-nos a ver decrescer em proveito alheio até o proprio movimento commercial que hoje temos conquistado.

Levando a linha férrea até Malange, e mais tarde até o Quango, conseguiremos o unico meio de lutar com segurança de exito, attentas as circumstancias especiais que nos favorecem, com o caminho de ferro que está sendo construido pelo Estado Independente do Congo, evitando que para este se desvie o commercio das regiões da Lunda e dos territorios entre o Quango e o Cassai. Conseguiremos tambem por este modo a prompta e efficaz ocupação dos territorios de leste da província e sua exploração e valorização, o que será mais um facto valioso para o desenvolvimento do commercio de Angola. Sem o caminho de ferro teremos de despender quantias importantes para assentar a nossa autoridade nessa região e não colheremos resultados que se possam comparar com os que hão de provir do desenvolvimento naturalmente operado e da effectividade do dominio conquistado pela linha férrea. A experiecia já colhida com a expedição que era destinada á Lunda parece-nos confirmar plenamente esta asserção.

Todas estas considerações, que a vossa ilustração e a sollicitude que vos merecem as questões que tão de perto interessam as nossas possessões ultramarinas nos dispensam de largamente desenvolver, levaram o governo a estudar com a maior attenção a proposta que lhe foi apresentada pela companhia real dos caminhos de ferro através de Africa tendo por fim principal tornar possivel em boas condições o prolongamento do caminho de ferro de Ambaca até Malange.

Não exigia essa proposta sacrificios directos e valiosos do tesouro e procurava na elevação das tarifas os recursos necessarios para fazer face aos encargos que resultariam do projectado emprehendimento. Não sendo prudente nas actuaes circumstancias financeiras sobre-carregar o estado com encargos de subsidio ou de garantias de juro, occorria naturalmente este alvitre, que, exigindo ao commercio um pequeno sacrificio com o aumento do preço dos transportes pelo caminho de ferro, lhe assegurava tambem, como prompta e valiosa compensação, um larguissimo desenvolvimento de transacções, fazendo affluir a Loanda uma porção avultada dos productos do interior que hoje não podem, pelo excessivo custo dos meios de condução, chegar ao litoral.

Restava averiguar até onde podia ir a elevação das tarifas sem se converter em um obstáculo para o alargamento das transacções commerciaes, antes deixando-lhes ainda margem para lucros razoáveis.

Estudado o assumpto por uma commissão especial, na sua maioria composta de negociantes condecorados do commercio de Angola, ouvido o governador geral da província e por seu intermedio as entidades que na província podiam dar parecer sobre tão importante assumpto, chegou-se a assentar na modificação

das tarifas fixadas de acordo com o contracto de setembro de 1885, estabelecendo o augmento em condições de poder ser suportado pelos generos a que se applicava. Outrosim se reconheceu que no prolongamento a construir de Ambaca a Malange podia adoptar-se, sem a menor hesitação, o triplo d'aquellas tarifas, visto como ainda com tais preços os generos vindos do interior teriam uma extraordinaria vantagem em comparação das onerosissimas condições em que hoje se realiza a sua condução.

Das considerações que precedem parecia inferir-se que a modificação das tarifas só deveria começar a vigorar quando, concluida a linha férrea até Ambaca, se iniciasse a construcção do prolongamento para Malange, ou que toda a receita que até então se cobrasse do excesso resultante da modificação auctorizada, seria reservada com aquella applicação especial.

Reconheceu-se, porém, que seria perigoso não empregar todos os meios para que rapidamente se conclusse a linha férrea até Ambaca, sem o que difícil e pouco proveitoso fôrça começar a construcção do prolongamento; e para esse efecto era indispensavel fornecer á companhia os meios que lhe escasseavam para dar o devido andamento aos trabalhos n'aquelle parte da linha. E certo que a companhia está obrigada pelos contractos celebrados com o estado a completar a linha férrea até Ambaca em outubro d'este anno, mas não é menos certo que as circumstancias financeiras do paiz lhe tem trazido dificuldades de tal ordem que os recursos com que contava e que bastariam em condições normaes se tornaram insuficientes, apoucados pelos prejuizos cambiais a que tem tido de sujeitur-se, obrigada a fazer em oiro o pagamento do juro e amortização das suas obrigações, e de outras muitas despesas.

Estas dificuldades, successivamente agravadas, poderiam, se não fossem de qualquer modo atenuadas, originar complicações que é de interesse publico evitar; quando não bastasse para nos persuadir a facilitar á companhia o cumprimento das suas obrigações o incalculável prejuizo que resultaria de se interromper ou demorar por largo tempo a conclusão da linha férrea até Ambaca.

E na verdade, se não ha quem conteste a urgencia de caminhar rapidamente com a linha férrea em direcção ao Quango, seria pouco justificavel não empregar o meio mais prompto e mais efficaz para que esse *desideratum* se realize, qual será o de concluir em curto prazo a linha até Ambaca.

Expostas as razões que determinaram a aceitação das bases fundamentaes dos dois contractos que em 11 de março ultimo foram assignados entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, escusado nos parece fazer especial referencia ás condições de cada um d'esses contractos, que são consequencias d'essas bases, e tem por fim estabelecer e assegurar o seu accordo com os contractos anteriores.

Pelas considerações que precedem confiamos que merecerá a vossa approvação a seguinte

Proposta de lei

Artigo 1º São aprovados os contractos celebrados em 11 de março de 1897 entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, e que tem por fim a elevação das tarifas na linha férrea de Loanda a Ambaca, e a construcção do prolongamento d'esta linha até Malange.

Art. 2º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, 30 de junho de 1897.—Henrique de Barros Gomes.

Aos 11 dias do mes de março de 1897, n'esta secretaria d'estado dos negócios da marinha e ultramar, e gabinete do ex.^{mo} ministro, compareci eu Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, e ahí, estando presentes de uma parte o mesmo ex.^{mo} ministro, como primeiro outorgante, em nome do governo, e da outra parte, como segundo outorgante, Carlos Lopes, representante da companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, especialmente auctorizado para accordar com o governo nos termos d'este contracto, como mostrou por documento em devida forma, que fica archivado n'esta secretaria d'estado: pelos mesmos foi dito, na minha presençā e das testemunhas ao deante nomeadas, assistindo a este acto o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, que concordavam no seguinte contracto:

Artigo 1º As tarifas designadas no artigo 31º do contracto de 25 de setembro de 1885 são substituidas pelas tarifas aprovadas por portaria d'esta data, que ficam fazendo parte d'este contracto; devendo, quando quaisquer alterações n'ellas se introduzam, com approvação do governo, manter-se, quanto ás tarifas do transporte de mercadorias, no seu conjunto, á media da elevação de 75% que foi adoptada.

§ 1.^o Para o transporte de passageiros e material de guerra do estado são mantidas, sem elevação, as tarifas que actualmente se cobram, em conformidade com os artigos 40.^o e 42.^o do contracto de 25 de setembro de 1885.

§ 2.^o O producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas assim realizada será applicado:

a) A completar, sob a fiscalização do governo, a satisfacção dos encargos da construcção e exploração da linha férrea de Loanda a Ambaca, de qualquer natureza que sejam e os provenientes do pagamento em oiro do juro e amortização das obrigações da companhia, em virtude da execução dos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894;

b) A ocorrer em tudo o que excede a applicação da alinea antecedente aos encargos da construcção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange, conforme o contracto que, para esse efecto e na presente data, se celebra entre o governo e a companhia.

Art. 2.^o A companhia fica obrigada a abrir as seguintes contas especiaes:

a) Da receita da exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca pelas tarifas actuaes, a fim de por ella ser regulada a garantia de juro estipulada, nos termos dos contractos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894 e se observarem os demais preceitos d'esses contractos;

b) Da receita da exploração da mesma linha pelas tarifas approvadas pela portaria d'esta data, a fim de que a diferença entre esta receita e a da precedente alinea a) tenha a applicação estipulada no § 2.^o do artigo 1.^o do presente contracto.

Art. 3.^o O presente contracto será submetido á resolução das cortes na proxima sessão legislativa e d'ella fica dependente.

E com estas condições e clausulas teem por feito e concluido o dito contracto, ao qual assistiu, como fica declarado, o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas presentes Belchior José Machado, chefe de secção da 3.^a repartição da direcção geral do ultramar, e Francisco Sanches da Silva Tallaya, amanuense da mesma repartição.—E eu, Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente de contracto, que assignam comigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.—Henrique de Barros Gomes—Carlos Lopes—Belchior José Machado—Francisco Sanches da Silva Tallaya—Francisco Joaquim da Costa e Silva.—Fui presente, Sequeira Pinto.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bilhetes de Elvas para Madrid.—Segundo acordo entre a companhia de Caceres e a de Alicante, á qual prejudicava a existencia de bilhetes por preços reduzidos entre Elvas e Madrid e Caceres, via Portugal, foi essa tarifa annullada desde hoje, conforme o annuncio que adiante publicamos.

Ampliação da especial n.^o 10 — p. v. — da Beira Alta.—A modificação d'esta tarifa que hoje distribuimos aos nossos leitores cifra-se na concessão de um preço especial para as procedencias de Celorico e na, muito importante, de que em cada jaula ou wagon o expedidor poderá carregar o numero de animaes que quizer, sem responsabilidade para a companhia.

Como se vê, esta tarifa destina-se a beneficiar o transporte de gado lanígero, oriundo das faldas da serra da Estrella, para a sua exportação para Hespanha.

Bilhetes para Cintra Cascaes e Sacavem

Vão ser reformadas as tarifas d'estes bilhetes no sentido de as uniformizar no systema adoptado de Cascaes, que é o que mais tem agrado ao publico.

D'esta reforma resultam muitas reducções de preços em varios sentidos, e algumas mesmo muito importantes.

Na linha de Cintra os preços reduzidos serão extensivos á 1.^a classe; para além de Queluz applicar-se-ha uma base infima de cada estação ou apeadeiro ao seguinte e em toda a linha deixa de se cobrar os mini-

mos da tarifa geral entre os pontos intermedios, cobrando-se apenas 60 ou 50 réis em 1.^a classe, 40 em 2.^a e 30 ou 20 réis em 3.^a

D'isto resulta que o preço de Lisboa a Cintra fica reduzido a 500 réis (em vez de 620) em 1.^a, 350 (em vez de 420) em 2.^a e 220 (em vez de 350) em 3.^a.

Para Barcarena, os preços actuaes de 420, 340 e 240 ficam reduzidos a 260, 180 e 130 réis.

No ramal de Cascaes as modificações são menos importantes, porque foi a tarifa adoptada como typo. Os preços de Alcantara-Terra ficam sendo eguaes aos do Caes do Sodré; e como na tarifa de Cintra aquella estação fica igualada, em preços, á de Lisboa R., resulta que a ligação entre as estações das duas linhas fica em eguaes condições, tanto vindo o passageiro por Lisboa R. e Caes do Sodré como por Alcantara.

Nos tramways de Sacavem o abaixamento de tarifa é consideravel em quasi todos os sentidos.

De Lisboa R. os preços ficam sendo 50 réis na 2.^a classe e 30 réis na 3.^a até o Areeiro, em vez de 80 e 50 réis, e para Entre-Campos e Areeiro 90 e 60 actualmente; para Chellas, Marvila e Braço de Prata 80 e 50 em vez de 90 e 60 actuaes.

Entre dois pontos intermedios seguidos, paga-se hoje 80 ou 50 réis e fica-se pagando apenas 30 ou 20 réis; e como acaba o systema de zonas, succede que, por exemplo, entre Marvila e Cabo Ruivo, quando hoje se paga 90 réis em 2.^a e 60 réis em 3.^a, fica-se pagando 30 e 20 réis apenas.

Estas tarifas vão ser submetidas á approvação do governo.

Bilhetes de assignatura

Já está aprovada pela commissão administrativa da companhia real, e breve será enviada ao governo, uma nova tarifa tornando a concessão de bilhetes de assignatura extensiva a todas as linhas e em todos os sentidos, segundo o percurso kilometrico.

Além dos bilhetes para o publico, em geral, que representam uma enorme vantagem para todos que vivem fóra do ponto onde teem as suas occupações, como entre Porto, Espinho e Granja, Coimbra e Figueira, etc, haverá concessão de abatimentos sobre esses preços para collegiaes, e ainda bilhetes mensaes e até semanaes para operarios entre determinados pontos.

Occupar-nos-hemos com mais detalhes d'esta importante tarifa que vem beneficiar consideravelmente o publico e satisfazer as aspirações de muitas povoações sub-urbanas dos principaes centros de actividade do paiz.

AUTOMOBILISMO

Continuamos a ocupar-nos d'este palpitante assunto, cabendo hoje a vez ás automoveis Bollée e Lutzmann, das quaes passamos a fazer rapida descripção:

A carroagem Bollée, cujo nome vem do seu auctor, o joven engenheiro M. Léon Bollée, foi a primeira carroagem a vapor verdadeiramente practica.

E' caracterizada pela suppressão de corrente de transmissão e pela possibilidade de dar ás rodas motoras a inclinação normal, sem prejuizo do machinismo geral.

O seu funcionamento, completamente visivel, não exige do conductor a abertura de alçapões para o verificar. O motor é vulgarissimo, horizontal e de dois cilindros,功用ando os embolos alternativamente, de

maneira a obter uma explosão por cada volta do motor.

O arrefecimento consegue-se pela evaporação da agua; o escoamento effectua-se livremente em volta dos cylindros, em virtude da diferença de nível.

Uma manivela põe o carro em movimento; o excesso de velocidade não origina a vedação das valvulas de explosão, que é impedida pelo regulador. A rotação produz-se n'um veio d'uma só curva, que tem d'um lado um volante e do outro um tambor que transmite o movimento por meio de uma correia ao veio intermedio. Este veio paralelo aos eixos está em relação com quatro rodas de engranzamento colladas sobre o eixo do diferencial, o que facilita quatro velocidades diferentes.

A transmissão articulada que substitue as correntes é constituída por dois veios longitudinaes articulados, que dirigem uns engranzamentos de movimento solto em dois alvados praticados nas extremidades do eixo posterior, e que engrenam em duas rodas angulares colladas no cubo das rodas motoras que giram livres sobre fusos nos extremos do eixo fixo.

Os apparelhos de manobra estão reunidos entre os dois assentos fronteiros.



O estudo do conjunto orientou-se na vantagem de baixar o centro de gravidade quanto possível e na de adaptar o grupo de alavancas de manobra a qualquer genero de automoveis.

Eis em poucas palavras a descripção da carruagem Bollée, a cujo auctor se pôde bem applicar o risão: *Filho de peixe sabe nadar*, pois que na sua ascendencia conta engenheiros notaveis, aos quaes se devem importantissimas descobertas.

Tratemos agora da automovel Lutzmann:

Este systema, privilegio da Sociedade Internacional de Carruagens Automoveis, de Paris, é munido dos ultimos aperfeiçoamentos.

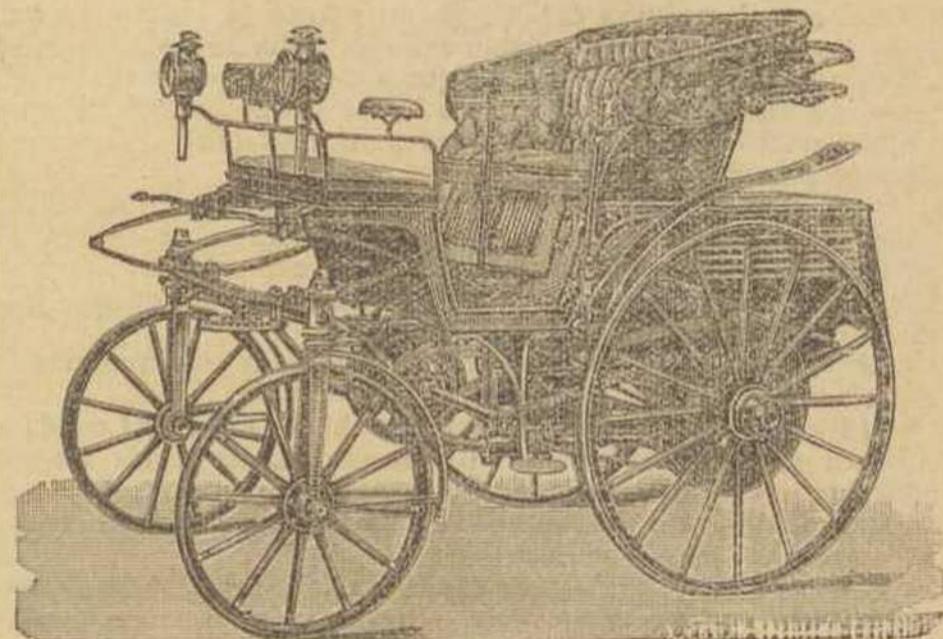
Ligeireza, facilidade de mudar de direcção, simplicidade, solidez e economia são os seus caracteristicos.

A velocidade normal d'estas carruagens é de 25 kilómetros por hora, transpondo facilmente declives de 12 %. Como elemento motor, emprega-se o petroleo rectificado a 700, que se encontra facilmente no mercado, sendo o consumo médio de 45 réis approximadamente por hora-cavallo.

O funcionamento não offerece o menor perigo, sendo facilma e prompta a direcção e effectuando-se as voltas de curva n'um raio de 3 metros, o que supprime a necessidade da marcha retrograda. A velocidade pôde ser modificada durante a marcha.

A illuminação das carruagens Lutzmann é feita electricamente pelo systema Rumkorff. As cadeias são

de aço temperado, sendo empregado o alumínio sempre que é possivel. As roldanas são de madeira, o que, dando-lhe maior adherencia, não importa comtudo augmento de preço.



As diversas carruagens d'este sistema são elegantissimas e muitissimo commodas: a sua altura regula entre 1^m,60 e 2^m,80 e o comprimento total varia entre 2^m,25 e 4^m,50, comportando entre 2 e 12 passageiros.

Destinado a substituir-se á tracção animal, o automobilismo já hoje não é apenas um genero de *sport* mais ou menos em evidencia por um requinte da moda. O commercio e a industria e até o publico anonymo começam a olhal-o com mais alguma cousa do que simples curiosidade: com a attenção que se presta aos inventos predestinados a serem de utilidade geral. Os jornaes industriaes dedicam-lhe columnas de composição e exploram com justificada avidez as ultimas modificações que lhe são introduzidas.

O automobilismo virá, n'um futuro talvez não muito distante, completar a utilidade das rôdes ferro-viarias. Nas comunicações inter-urbanas e sub-urbanas, principalmente, as automoveis disputarão o passo aos restantes processos de locomoção, dos quaes uns peccam por insufficiencia de commodidade e outros por demasiado mas indispensavel rigorismo de itinerario.

A's linhas férreas pertence, verdade seja, o estabelecimento das arterias principaes de communicação; mas, por muito vastas que sejam as suas rôdes, nunca poderão derivar-se para todos os pontos, ramificando-se infinitamente. Ora para suprimir as lacunas das linhas férreas e como seus accessorios, por assim dizer, as automoveis virão ocupar um logar importante no campo da viação publica.

Posto o problema do automobilismo em equação, restam a resolver apenas pequenas particularidades que a sciencia resolverá satisfactoriamente.

Uma d'estas particularidades é a que respeita á illuminação; e, comquanto a electricidade realize até um grande ponto o *desideratum*, um outro elemento vem declarar-se-lhe rival.

Referimo-nos aos carburetos de calcio, baryo, e stroncio, ou, mais resumidamente, á acetylena (92,3 de carboneo + 7,7 de hydrogenio). As qualidades endothermicas d'este combustivel tornam-o perigoso na adopçao, pela facilidade com que se converte em acetyluretos extraordinariamente explosivos. No entanto, estudos ultimamente realizados na Alemanha permitem suppor uma sensivel diminuição n'esse perigo, desde que se misturem 30 % d'acetylena com 70 % de

gaz de hulha. N'estas condições, o custo por vella hora seria de um terço de real pouco mais ou menos, ou sejam 3 réis por hora para uma lampada de 10 vellas.

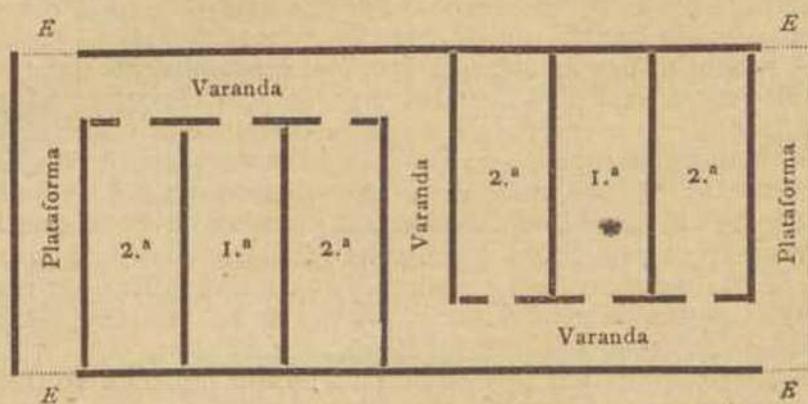
NOTAS DE VIAGEM

XXII

De Bone á Tunisia. — Material especial e commodo. — Linha pittoresca e difícil. — Uma floresta a arder. — A linha para o Gabès. — Alfandega como a nossa. — Mulheres feias.

O comboio que faz serviço da linha de Tunis, pertencente á companhia Bone Guelma, tem um material especial muito commodo e muito proprio para paizes quentes.

Darei uma ideia da disposição das carruagens de 1.^a e 2.^a, em planta, na seguinte figura:



A entrada faz-se pelas plataformas, no extremo do veículo (E), tomado-se pela varanda de comunicação o compartimento que se deseja.

As commodidades que d'esta disposição do material resultam para os passageiros, n'un paiz quente como aquele, são muito importantes.

Os compartimentos são abertos para a varanda, o que lhes dá sempre ventilação, e se o calor apoquenta do lado de onde o passageiro vai, ha sempre o recurso de passar á varanda da lado contrario, onde se abriga da calma.

Passageiros ha que levam consigo um banco de tesoura e n'elle tomam logar na varanda, contemplando desafogadamente todo o panorama que se desenrola á vista.

Estes carros são sobre boggies e de grande comprimento. Teem seis logares em cada compartimento de 1.^a e oito nos de 2.^a, total 44 logares por veículo; mas se ha affluencia de passageiros, como sempre alguns vão nas varandas, nunca faltam logares, embora se exceda a lotação.

Convém tomar logar nos compartimentos que abrem para a esquerda, porque, indo para Tunis, é d'esse lado que se disfructam melhores panoramas.

E estes não são menos que admiraveis, dado o alcantilado dos terrenos que originou as maiores dificuldades para a construcção da linha, especialmente nos 52 kilometros desde Duvivier a Souk-Ahras.

Repetidos tunneis e viaductos vão-nos dando passagem através d'aquellas brenhas por onde a linha vai sempre subindo em rampa de $\frac{25}{1000}$ para atingirmos o alto da montanha, 703 metros acima de Duvivier.

Ao sahir o segundo tunnel depois da estação de Ain-Tahamimine, deve-se ir para a varanda e ver-se-ha a linha voltar sobre si n'uma grande extensão, vendo-se a parte por onde acabamos de passar lá em baixo no valle, n'uma profundidade de 600 metros, como se fosse outra linha.

Ha tambem aqui um lindo viaducto, em curva, que não se deve deixar de ver.

A vista é esplendida quanto pôde ser.

Entramos então em apertadas florestas de carvalhos, mas um novo attractivo nos chama a attenção: a um e outro lado da via uma devastaçâo enorme de arvores queimadas.

Um incendio, quinze dias antes, havia destruído toda uma parte da grandiosa floresta n'uma área de 750 hectares.

Acaso ou malvadez, o certo era que uns attribuiam o desastre a faúlhas da locomotiva, outros a vingança dos arabes, enquanto que estes diziam terem sido os christãos.

O prejuizo foi enorme, tão grandioso como o espetáculo que deviam offerecer durante dois dias e duas noites aquellas montanhas em chamas n'uma extensão de mais de uma legoa.

Conseguimos então attingir o alto da Fedj-Makta entre uma garganta perfeitamente selvagem e, passado um tunnel de 445 metros, encontramo-nos no ponto culminante da linha, ao kilometro 99,770 e á altitude de 779 metros.

O valle é d'um pitoresco encantador.

Passado um ultimo tunnel, achamo-nos na estação de Souk-Ahras que é o entroncamento para a linha de Tebessa.

Souk-Ahras quer dizer Mercado da cabeça, e noteimos já que Souk que se lê Suk significa mercado, porque muitas vezes terei que repetir essa palavra na descrição de Tunis, visto que os seus bazares são o grande attractivo da velha cidade romana.

A linha de Tebessa, que não oferece interesse especial ao excursionista, está, todavia, destinada a ser de grande importâcia, prolongando-se para o sudoeste, na Tunisia, pelos oasis de Kasrin, Feriana, Gafta e El-Guettar, para o grande lago El-Fedjedi, na região do Gabès, hoje tristemente celebre pelo morticínio do marquez de Morès e sua comitiva, praticado pelas tribus que habitam aquellas paragens. Seria esta uma das melhores linhas de penetração da Tunisia.

A meio caminho de Tebessa tambem virá entroncar a linha de Aïn-Beida, de que já falei.

Segundo a linha em que vou viajando — hoje em memoria — vê-se as dificuldades que houve a vencer para a sua construcção.

O valle do Medjerda, rio que vem do alto da montanha, á nossa direita, despenhando-se em cascatas, foi o traçado escolhido, mas como as ravinhas se sucedem e as aguas serpenteiam em apertadas curvas por entre elles, foi mister atravessar montes por meio de tunneis (cinco) e altas trincheiras, e rio por pontes, algumas extensas, todas mais ou menos elegantes. Esta passagem é das mais pitorescas que tenho visto; as montanhas dansam de um e outro lado n'uma successão vertiginosa. Puramente phantastico!

Em breve, ás 4 da tarde, chegamos a Ghardimau, que é a estação de fronteira da Tunisia.

Que havia fronteira sabia eu; mas que n'ella havia o bello guarda de alfandega razoavelmente exigente, é o que eu não esperava.

Pois lá tive que abrir as reduzidas malas, e deixal-as remechar com a mais zelosa sollicitude, que até se não fôra a chechia (barretes encarnados que são conhecidos entre nós com o nome de fez) que lhes ornavaam as cabeças, crer-me-hia... em Elvas.

Alli não vale a declaração verbal de que nada se leva sujeito a direitos; o «ver e crer» é tambem o lemma dos aduaneiros tunisianos; e á volta lhes direi que tambem do mesmo mal padecem, no mesmo ponto, os argelinos.

Novo paiz, novos costumes.

Os homens, mais turcos que árabes, vestem, alguns, á europeia, de sobrecasca preta, cobrindo a cabeça com a chechia, que não é como a dos árabes, mas mais alta, de falso mais escuro e com uma grande borla de retroz azul pendendo sobre a orelha.

Algumas mulheres cobrem a cara, só desde metade do nariz para baixo, com um folho de seda fina, tafetá, de cores vivas, em geral encarnado; outras tem o rosto completamente coberto por muitas voltas de um pano de seda encarnada formando mascara completa. O corpo é coberto por largo manto, geralmente ás riscas de cores também variadas.

Estas são as musulmanas; as judias vestem de forma bem diferente, como mais tarde descreverei.

Umas e outras, porém, nada devem á belleza; são todas baixas, gordas, atarracadas, andando com dificuldade como velhas tropezas.

Chega o europeu a perguntar a si proprio que encanto pôde ter um mostrengos d'aqueles.

E, não obstante, o tunisiano tem fama de ciumento... Bem empregado ciume...

O arrendamento das linhas do Estado

Nada adeantou n'esta quinzena esta proposta do titular da fazenda, e parece que, fechando as camaras no proximo mez, já não haverá tempo d'essa e outras serem discutidas n'esta sessão.

Os jornaes officiosos já dizem que d'essas propostas o governo só fará passar as dos tabacos, assucar, classes inactivas, banco de Portugal e empreitadas geraes, o que quer dizer que a dos caminhos de ferro passa mas é ao mundo dos impossiveis. Que a terra não lhe pese!

Assembléa geral da companhia real

Não pôde realizar-se no dia 19 esta assembléa por falta de numero de accionistas presentes e da importancia de capital representado, ficando transferida, como é dos estatutos, para o dia 2 d'agosto.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Tendo-se dado a hypothese prevista na art. 34º dos estatutos, é novamente convocada a assembléa geral ordinaria dos senhores accionistas da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para segunda feira 2 d'agosto proximo futuro, ao meio dia, na sede da companhia, no edificio do Rocio.

Em 19 de julho de 1897. — O presidente do conselho d'administração, Antonio M. P. Carrilho.

Comité de Paris

Convocation des obligataires

L'assemblée générale des actionnaires, convoquée pour le 19 Juillet courant, n'ayant pas pu être tenue, faute de représentation d'un nombre suffisant d'actions, l'assemblée générale des obligataires est remise avec le même ordre du jour au lundi, 9 Août 1897 à 4 heures de relevée à la salle des agriculteurs de France, rue d'Athènes, 8, Paris; en conséquence les dépôts d'au moins 25 obligations privilégiées de premier rang continueront à être reçus en vue de cette assemblée dans les caisses des établissements indiqués lors de sa première convocation.

Paris, le 22 Juillet 1897. — Le Comité de Paris.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho.

Não se modificou sensivelmente n'esta quinzena a situação geral dos nossos mercados. As discussões e as controversias suscitadas a propósito das medidas de fazenda conservaram, ainda que um pouco superficialmente, algo agitada a opinião. Depois, os boatos lançados em publico ácerca das questões d'ordem publica, boatos para logo exagerados, mas a que deram certa força as declarações feitas nas duas casas do parlamento, agravaram a situação, porque maior retrahimento e maior desconfiança originaram, e o que é verdade é que os animos se não refizeram ainda d'estes sobresaltos.

Na camara dos deputados começou a discussão do orçamento que foi aprovado já na generalidade. Com o encerramento das contas do anno economico prevêem-se algumas correções no elenco geral orçamental. Assim, tendo-se elevado em 1896-97 a cobrança dos direitos de importação a 11.856 contos (numeros redondos) contra 13.552 em 1895-96 e 12.214 em 1894-95 fica a média annual de 12.500 contos (numeros redondos), o que fica inscrito no orçamento, diminuindo 575 contos na tabella de reservas. A participação dos titulos da dívida externa nos rendimentos aduaneiros é de 228 contos. Foi por isso eliminada no orçamento a verba de 642 contos, correspondente.

A propósito das medidas de fazenda, especialmente da proposta relativa ao exclusivo do fabrico do açucar de beterraba, tem-se falado na conveniencia e oportunidade de se tratar do desenvolvimento da cultura e exploração da canna saccharina nas nossas colônias. Parece que, desde o momento em que se limite a produção de álcool, unificando os impostos diversos que hoje oneram a sua produção e consumo em África, sendo a produção já muito superior ao consumo, se poderia realizar um receita de 600 contos só pelo álcool e, alargando o fabrico do açucar, poderiam as colônias produzir 30 milhões de kilos.

Estabelecendo um direito único de exportação de 20 réis em kilo, teríamos uma receita colonial de 600 contos. Se a importação de açucar colonial fosse tributada com o direito único de 55 réis em kilo, teríamos uma receita de 1.650 contos. Como o excesso de receita das colônias daria em resultado diminuiriam paralelamente os suprimentos que ao ultramar faz annualmente a metrópole, pôde concluir-se que d'este regimen resultaria para o tesouro da metrópole uma receita correspondente a cerca de 3.000 contos de réis.

No entretanto, parece que o projecto relativo á beterraba não será retirado e que as modificações que se lhe introduzirão não afectarão a sua essencia. A cultura da beterraba não está suficientemente estudada. O que se sabe é que exigem terrenos frios, que a sua cultura só se pode fazer alternadamente com a do milho, isto é, um anno milho, outro beterraba, que a beterraba suga muito a terra, a qual, para ser restabelecida na sua normalidade, precisa de adubos, ainda bastante caros no paiz, e que das experiências feitas em 1888 resultou verificar-se uma progressiva diminuição no volume o peso da beterraba obtida, o mesmo que sucedeu nos Açores com a batata doce.

*

O mercado dos cambios tem continuado bastante agitado. Foi muito activa a procura do papel cambial. As letras a 90 dias s/Londres chegaram a 35 7/8 e os cheques regularam s/Londres de 36 1/8 a 36 3/4, s/Paris de 794 a 803, s/Hamburgo de 327 a 331. As inscrições venderam-se a 33,80 (ass.) e a 33,75 (coup.). As obrigações do Empréstimo de 1888 de 4 p. c. regularam a 15\$400 réis, de 1890 (4 e 4 1/2 p. c.) a 41\$500 réis. As obrigações predias de 6 p. c. ficam a 94\$500 réis, as de 5 p. c. a 91\$700 réis. As acções dos bancos cotam: — Banco de Portugal 124\$000 réis, Commercial de Lisboa 115\$000 réis, Lisboa & Açores 115\$000 réis, Ultramarino 83\$500 réis.

J. F.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 1/16	36	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
" cheque .	36 15/16	35 7/8	No mercado.....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	795	797	Agio Buenos Ayres	185
" cheque.....	799	801	Cambio Brazil....	7 3/8
Berlim 90 d/v....	322	323	Premio libra.....	2\$170
" cheque....	325	326		
Francfort 90 d/v....	322 1/2	323 1/2		
" cheque..	325 1/2	326 1/2		
Madrid cheque....	1\$005	1\$015		

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

JULHO

BOLSAS	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições assent...	34,31	34,35	34,28	-	-	33,50	33,80	33,80	33,75	33,70	33,70	33,70	33,70	33,60
» coupon...	34,40	34,32	34,31	34	-	33,75	33,80	33,81	-	33,80	33,80	33,80	33,73	-
Obrig. 4% 1888.....	15.700	15.750	15.700	15.600	-	15.400	-	-	15.400	-	-	15.300	-	-
» 4% 1890 assent...	-	42.200	-	41.800	-	-	-	-	41.100	-	-	41.800	-	-
» 4% 1890 coupon...	-	42.000	-	42.000	-	-	41.500	-	41.800	-	-	42.000	-	-
» 4% 1890 externo ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent....	47.800	47.700	-	-	-	46.400	46.300	46.400	46.500	46.400	-	46.600	46.600	-
» 4 1/2 % coup. int....	47.800	47.800	-	47.700	-	-	46.300	46.800	46.600	46.600	-	-	46.800	-
» 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.500	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	125.000	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	124.500	124.200	124.000	-	123.500	123.500	123.000	123.000	123.000	-	123.000	-	-
» Commercial.....	-	-	115.500	-	-	-	-	-	-	-	115.600	115.600	-	-
» N. Ultramarino...	-	-	-	83.500	-	83.000	83.000	-	-	-	-	82.400	82.500	82.400
» Tabacos coupon....	-	81.000	-	-	-	-	-	-	81.000	81.000	81.000	81.000	-	81.000
» Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	94.500	94.500	94.500	-	-	-	-	94.300	94.200	94.200	94.000	94.000	-	-
» 5%.....	-	-	-	-	-	-	92.000	-	92.000	-	-	92.000	-	-
» Comp. Real 3% 1.º grau	-	71.000	-	-	70.800	-	70.800	-	-	-	-	-	-	-
» » 2.º grau	13.600	13.100	13.400	13.000	13.400	13.000	-	-	13.300	-	13.100	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	83.100	-	-	83.500	83.500	83.500	-	83.500	-	-	-	84.000	-	-
Paris: 3% portuguez.....	22,81	22,87	22,81	22,81	22,68	22,75	22,62	22,81	22,62	22,56	22,50	22,37	21,75	21,75
Acções Comp. Real.....	-	-	-	45	-	-	-	45	45	-	-	45	45	45
» Madrid-Caceres.....	23,25	23	23	23	21	22	21,50	22	22	22	20	20	20	20
» Norte de Hespanha ..	82	81	82	82	82	-	82	-	-	-	-	-	-	-
» Mad. Zaragoza.....	135	-	132	133	134	133	133	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	-	-	62,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real (1.º grau).	267	267	263	263	268	267,50	264	264	264	264	266	265	263	264
» » (2.º »)	47	47	48	48	47	46	-	47	47	47	47	46	46	46
» » (antigas).....	-	-	122,50	122,50	123	123	-	123,50	-	123,50	-	-	-	-
» C. Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	67	-	66	65	65	66	65	-	62,25	62,65	55	55	55	55
» N. Hesp. (1.º hyp.)...	220	221	219	220	218	-	220	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	22,75	22,87	22,87	22,75	22,75	22,75	22,62	-	22,62	22,62	22,62	22,25	22	-
Obrig. Atravez Africa.....	66	66	66	66	66	66	66	-	66	66	66	66	66	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	-	-	63	63,50	-	62,87	-	63,50	-	63,42	63,12	-	63,44	-
Bruxellas: Atravez Africa...	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	61,50	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1897			1896			Totaes			Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1897	1896	1897	1896	1897	1896
COMPANHIA REAL													
Antiga rede enova não garantida.	28	Julho	693	Réis 66:103.000	95.386	693	Réis 64:612.803	93.236	Réis 1.541:711.000	Réis 1.477:305.402	Réis 64:405.598	Réis -	
	915	*	»	65:968.000	95.191	»	64:612.803	93.236	1.607:679.000	1.541:918.203	65:760.795		
Nova rede garantida.	28	Julho	380	7:566.000	19.910	380	7:953:197	20.929	178.610.000	173.784.398	2.825.402		
	915	*	»	7:735.000	20.355	»	7:953:197	20.929	186:345.000	183:737.793	2.607.205		
Sul e Sueste...	-	-	475	-	-	475	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.	-	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	1824	Junho	253	6:223.656	24.599	253	5:539.892	24.976	139.465.030	139.029.381	435.649		
	251	Julho	»	7:181.050	28.384	»	7:473.509	29.540	146.646.080	146.502.890	143.190		
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	1824	»	5:699.017	22.526	»	4:830.840	19.094	152.345.097	151.333.730	1.011.367			
	251	Julho	»	1:142.827	10.884	»	1:316.045	12.533	33:148.322	31:119.891	2.028.431		
Guimarães.....	28	*	34	2:104.715	61.903	34	1:775.893	52.232	35:945.793	32:116.921	3.828.872		
	915	*	»	3:793.845	111.583	»	3.461.270	101.802	39:739.638	35:578.491	4:161.447		
Norte de Hespanha.....	2430	Junho	3656	Pts. 1.532.707	Pts. 424	3656	Pts. 1.630.286	Pts.					

Novo horario de Cascaes

Começa amanhã, 1 d'agosto, o novo horario no ramal de Cascaes, composto de 20 comboios ascendentes e outros tantos descendentes, isto é, serviço que nunca se fez em linhas férreas portuguezas, e correspondendo a isso, o *Seculo* vem indignado por haver entre esses comboios dois expressos que não param no Dafundo, o apeadeiro de menor importancia de toda a linha!

Ora pelo horario do anno passado o directo das 4.45 parava apenas mais do que o d'este anno no Dafundo, Cruz Quebrada e Caxias, mas não havia o comboio, que este anno ha, ás 5 horas.

Em quanto ao comboio da meia noite, o horario d'este anno é como o do verão passado, havendo-o só ao sábado, visto que no verão, não havendo theatros em Lisboa e só um calorzinho, como o que temos tido, ninguem deixa o fresquinho das praias para vir abafar na avenida.

Mas o grande escandalo é, evidentemente, os directos não pararem no Dafundo!..

O transsiberiano

O extracto d'uma das sessões do comité director d'este caminho de ferro consigna a ultimação dos trabalhos da ponte sobre o Obi, na Siberia; os da ponte sobre o Tchoulym; o addiamento da construcção do caminho de ferro paralelo ao rio Amur e a sua substituição pela via trans-mandchuriana; a construcção d'um grande barco a vapor para o transporte de comboios completos através o lago Baikal; a de seis barcos igualmente de vapor para o transporte de homens e mercadorias ao longo dos rios Chilka, Amur e Oussori, em quanto não se inauguram os caminhos de ferro paralelos ao curso d'estes rios; a instalação d'um embarcadouro marítimo no cais de Vladivostok, todo de granito; e, finalmente, a facilidade com que se faz o transporte de viajantes e mercadorias entre Vladivostok e Iman, na linha Vladivostok-Khabarovsk.

A linha paralela ao rio Amur deve, segundo o tratado feito com a China, estar terminada em 1903, sendo a sua extensão total de 1.400 kilómetros; a parte comprehendida entre Nicolsk e Vladivostok está já aberta à exploração, tendo-se já feito os trabalhos preliminares do percurso restante, para o que partiram de S. Petersburgo os respectivos engenheiros.

E' digno de mencionar-se que é o imperador quem preside em pessoa ás sessões do comité director, exigindo a mais completa e a mais escrupulosa publicidade da marcha dos trabalhos do transsiberiano.

Aqui está um caso em que a autocracia offerece vantagens consideraveis sobre os mais democraticos sistemas até hoje em vigor; porque, ao passo que nestes se guarda uma reserva imprudente sobre os mais ingenuos acontecimentos, n'aquelle põem-se a descoberto as phases dos mais importantes trabalhos.

A abertura do caminho de ferro transsiberiano e o seu prolongamento pela China tem dado origem ás mais desencontradas opiniões ácerca do futuro commercial que esta nova arteria trará ao globo e especialmente á Inglaterra.

Em quanto uns são de parecer que este facto é o prenuncio d'uma mutação radical no commercio geral, a outros affigura-se de nenhum alcance de ordem a trazer modificações importantes.

Uns e outros peccarão talvez por excesso de optimismo; o facto é, porém, que a obra colossal a que nos

vimos referindo, tem promovido uma grande agitação no commercio europeu e merecido a atenção especial da imprensa financeira.

O *British Trade Journal*, encarando a questão pelo lado mais pratico, o dos algarismos, expõe a sua opinião, assentando-a n'uma pergunta: «Qual será o efecto produzido pela abertura da linha no commercio inglez com a China?» e faz depender a resposta do custo mais ou menos oneroso do transporte pelo mar em comparação com o do transporte pelo novo caminho de ferro.

Calculando a nova tarifa ferro-viaria pela média (muito baixa) de 10 centimos por 7 milhas (10.263 m.) equal á que se applica nos Estados Unidos, o custo do transporte entre S. Petersburgo e Pekin ascenderia a cerca de 50 shillings por tonelada (1.016 kg), cifra muito desfavoravel em relação ao transporte marítimo; e, sendo assim, a importancia do transsiberiano seria nulla para o commercio inglez com Hong-Kong.

Só uma tarifa mais nominal que real, applicada pelo governo russo, modificaria sensivelmente o commercio anglo-chinez, como succede com as tarifas dos caminhos de ferro austriacos e tudescos que oferecem vantagens consideraveis sobre as dos transportes marítimos de Londres.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Estatistica geral dos correios. — Appareceu este interessante volume que nos dá a conhecer todo o importante movimento d'este serviço publico em que os progressos se accentuam de uma forma extraordinaria de anno para anno.

Pena é, porém, que venha tão atrasado que os seus dados perdem todo o interesse por isso.

Realmente, em 1897 a estatística de 1891, por mais bem feita e completa, como este trabalho está, já de pouco serve senão como documento de arquivo, para consultas eventuaes, e essas mesmo quando se trata de estudos retrospectivos e comprovativos, precisarão dos volumes seguintes que não sabemos quando apparecerão.

A analyse medica. — O sr. Arthur Cardoso Pereira, distinto medico analysta, do Porto, mandou-nos o seu folheto sob o titulo supra, em que trata d'este importante ramo de sciencia que o auctor exercita com a maior competencia, tendo-a estudado no laboratorio de medicina de Paris, do qual tem valiosos attestados.

Associação das Escolas moveis, relatorio de 1893 a 1896. — Este documento vem demonstrar os serviços que esta benemerita associação tem prestado.

Durante esse periodo de 4 annos, 5.377 alumnos receberam instrucción das 70 missões que a associação realizou em varios pontos do paiz, e d'esses, 1.934 foram examinados.

Com estas missões gastou a associação 2:389⁷680 réis, ficando-lhe em caixa 1:572⁷775 réis para continuar a sua honrosa carreira.

Boletim n.º I da Associação Industrial Portugueza. — Começou esta associação a publicar este boletim que promette continuar tratando de todos os assumptos que interessam ao trabalho nacional, e de todos os actos mais importantes que forem praticados pelos corpos gerentes na defesa dos interesses das numerosas classes alli agremiadas.

Deve-se tornar assim uma publicação interessante.

A cozinha das familias, collecção de 400 receitas. — O Bureau de la Presse, estabelecido no vestibulo da esta-

ção do Rocio, offereceu-nos o seu livro de que é depositario, e que consideramos um poderoso auxiliar das donas de casa para o governo do seu *ménage* na parte que se refere á preparação das comidas. Contém elle mais de mil receitas para todos os paladares e todas as bolsas, sendo este ultimo predicado o mais notavel n'este livro, porque apresenta receitas de apetitosos manjares que podem ser executados com pequeno gasto pelas pessoas menos abastadas.

A sciencia de Brillat Savarin está alli cuidadosamente estudada, e se o bom estomago faz o bom humor, como este sabio culinario assegura, a *Cozinha das Famílias* vem prestar um excellente serviço ao nosso bem estar e bem viver.

Recommendando, portanto, o livro, achamos que praticamos um acto de justiça.

Os tremvias a vapor na Italia

Não é destituida de oportunidade a estatística dos tremvias a vapor que a Italia possue e que constituem só por si um quinto do desenvolvimento total d'este sistema em toda a Europa.

Nos fins de junho de 1896 contava 2.850 km. explorados por tremvias a vapor, além de 1.270 km. de caminhos de ferro de via reduzida. Os primeiros estavam assim distribuidos: Norte, 2.466 km.; Centro, 176 km.; Meiodia, 118 km.; Sicilia, 10 km.; Sardenha, 80 km. E' principalmente o Norte que mais abunda n'este sistema de locomoção. O valle do Pó, graças ás suas magnificas estradas que permittiram reduzir consideravelmente as despesas de installação, acha-se completamente sulcado de tremvias. A despesa total do systema na Italia é, segundo M. Benedetti, avaliada em 130 milhões de francos.

Pelo que respeita á exploração, a vantagem económica do tremvia a vapor é ainda mais importante. O rendimento kilometrico de 620 km. mais particularmente estudados pela commissão d'inquerito attingiu, no ultimo exercicio, 5.800 francos, contra cerca de 5.000 francos que, no mesmo periodo, produziram os 3.000 km. das linhas ordinarias. Além d'isto, enquanto os tremvias podiam satisfazer as despesas d'exploração e distribuir ainda um dividendo de 2,70 %, a rēde complementar não só teve de renunciar a qualquer interesse para o capital empenhado, mas viu-se forçada a juntar ao rendimento bruto uma verba de 35 milhões e meio para cobrir as despesas da sua exploração.

Os inconvenientes da maior morosidade no andamento dos comboios e da necessidade de constantes trasbordos são largamente compensados pela grande frequencia do serviço e pela facilidade de exploração, que não existiria em certos pontos em que o trasego não é tão importante que permitta o estabelecimento d'uma linha normal.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mormugão. — Ainda a respeito da extraordinaria baixa das receitas d'esta linha, um correspondente do *Seculo* na India dá as seguintes curiosas informações que nos demonstram a desgraça em que andam alguns dos nossos serviços publicos.

O caminho de ferro de Mormugão é um grande encargo que pesa sobre a India como uma massa de milhões de arrobas. E' mais do que isto: uma desgraça que custa rios de dinheiro ao nosso tesouro, reduzido hoje a uma pipa das Danaides.

Seria um pleonasmo dizer aqui que as suas rendas diminuem dia a dia. O *Seculo* demonstrou esta triste verdade, pondo em confronto o rendimento das primeiras treze semanas do anno corrente com o do mesmo periodo no anno findo.

Que espantosa não foi a baixa! De 148.052 rupias, que foi a receita de janeiro a 10 de abril de 1896, as rendas baixaram a 41.759 rupias durante o mesmo periodo do anno da graça que vae correndo.

E, todavia, o que é que se vê? Uma grandissima vergonha ou, melhor, uma grande legião de empregados que se intitula: fiscalização do caminho de ferro.

Aqui vae a *troupe*: 1 director, 2 conductores de 1.^a classe, 1 conductor de 2.^a classe, 1 apontador, 2 amanuenses de 1.^a classe, 1 amanuense de 2.^a classe, 1 agente fiscal de 1.^a classe, 6 agentes fiscaes de 2.^a classe, 1 continuo, 1 servente, etc., etc.

Regua a Chaves. — Foi presente ás cōrtes, para ser por elles ratificado, o contracto realizado pelo governo para a construcção e exploração d'este caminho de ferro, documento que publicámos no nosso n.^o 199 de 1 d'abril do anno passado.

LINHAS HESPAÑOLAS

Norte de Hespanha. — Foi publicado o relatorio do exercicio de 1896, documento desenvolvido em que, a par dos respectivos quadros de receita e despesa, se consignam varias considerações tendentes a orientar o publico e, em particular, os interessados, sobre a situação da companhia. O total das receitas foi de pesetas 88.552.689,15 e o das despesas 38.041.744,60, o que realiza um saldo de 50.510.944,55 que excede o do anno anterior em 4.948.620,17 pesetas e equivale a 10,93 %. Na tabella «Mercadorias» encontra-se uma importante diminuição na exportação de vinhos e, consequentemente, no transito de vasilhame vazio, e um augmento bastante considerável no transporte dos trigos.

O relatorio compara os diversos artigos de receita em 1891 com os dos annos que se seguiram até o do exercicio findo, e termina por declarar com viva satisfação o desapparecimento das rivalidades que existiam entre a companhia e as de Madrid-Zaragoza-Alicante e de Tarragona Barcelona-França.

Bilbao a Soria. — Esta projectada a ligação d'estas duas cidades hespanholas por meio d'uma linha ferrea que será o prolongamento da de Bilbao-Arratia-Victoria, unindo a primeira d'estas cidades com a capital. Esta nova linha é d'uma grande importancia para o commercio do norte de Hespanha, que necessariamente a preferirá para as suas relações com Madrid, visto ficar sendo a de mais facil e rapida comunicação.

Carril a Pontevedra. — Ch-gou ha dias a Marin uma grande quantidade de material fixo e circulante para este caminho de ferro. Os trabalhos para a conclusão da via proseguem agora com actividade e sem obstaculos de qualquer natureza, o que significa a proxima abertura á exploração.

Linares a Almeria. — O relatorio do exercicio findo, consignando um prejuizo de cerca de 48.000 pesetas, deixa com tudo prever a importancia futura d'esta linha e os resultados satisfactorios que ha a esperar da sua exploração.

Salamanca a Peñaranda. — Tendo a commissão technica encarregada da inspecção das linhas ferreas determinado algumas reparações na de Salamanca a Peñaranda, reparações já realizadas, espera-se agora nova inspecção para poder restabelecer-se o serviço n'esta linha, sendo de todo o ponto provavel que seja satisfactorio o parecer da mesma commissão.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

Está prompta a primeira carruagem electrica que a fabrica de Gloucester construiu para um caminho de ferro de um unico carril, recentemente inventado.

A carruagem mede 20 metros de comprimento, podendo comportar 100 passageiros. O motor é parte integrante do vehiculo e tem a força necessaria para imprimir a este uma velocidade de 200 kilometros por hora.

ITALIA

A Sociedade electrica da Alta Italia e a Companhia dos caminhos de ferro do Mediterraneo reslveram, de commun accordo, applicar a tracção electrica aos comboios de passageiros e de mercadorias que circulam no tunnel de Monte Cenis, entre as esta-

ções de Bardonneche e Modano. É intento d'estas duas collectividades industriaes extender a sua zona d'acção até Turim.

A extensão da linha será de 100 kilometros.

SUECIA

O comprimento total da rede ferroviaria n'este paiz no fim de 1895 era de 3.269 kilometros, que produziram de receita bruta 27.247.929 corôas (20.487.164,66 fr.), sendo os gastos d'exploração 17.759.809 corôas (13.353.239,85 fr.), e o liquido resultante 9.488.120 corôas (7.133.924,81 fr.) ou sejam 3,20 % das despesas d'installação.

A receita bruta kilometrica foi de 6,10% mais que no anno precedente, augmentando igualmente as despesas, o que reduziu o excesso sobre 1894 a 377 corôas apenas (283,45 fr.) por kilometro.

A rede abrange 309 estações e dispõe de 435 locomotivas, 802 carruagens de passageiros, 34 wagons para passageiros e correio, 37 wagons-correio, 8 wagons combinados para correio e encomendas, 204 fourgons e 10.378 wagons de mercadorias.

AFRICA INGLEZA

Tendo por parte da companhia *South Africa* sido suspensos os trabalhos de construção do caminho de ferro de Mafeking a Buluwayo por falta de recursos, o governo do Cabo acaba de tomar a seu cargo o complemento da referida construção, compromettendo-se a indemnizar a *South Africa* das 600.000 libras que esta até agora tem dispendido com os trabalhos effectuados.

BRAZIL

Foi aceita pela companhia do caminho de ferro de Leopoldina a concordata proposta pelos seus credores para a substituição da antiga por uma nova sociedade, com reforma completa das finanças e organização da empresa, attendendo á impossibilidade em que a mesma companhia estava de satisfazer cabalmente os seus compromissos monetarios.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal apresentados á assembléa geral dos accionistas de 19 de julho de 1897.

O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, cumprindo o seu dever e em obediencia aos nossos estatutos, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, vem dar conta á assembléa geral dos srs. Accionistas, dos actos da administração, no exercicio de 1896, segundo da actual gerencia.

Na exposição, que vae fazer, seguirá o processo empregado no relatorio anterior: mostrará primeiro quais foram os resultados da exploração; em segundo logar apresentará a situação do nosso activo e passivo no principio e no fim do exercicio, acompanhada da noticia de todos os actos que possam influir na apreciação do estado da nossa Companhia, e por ultimo a nota dos resultados da administração das nossas Caixas de reformas e pensões no ultimo anno civil.

Primeira parte Resultados da Exploração

A extensão da rede explorada em 1896 foi a mesma que a do ultimo anno; 1.072,527 kilometros.

O numero de trens-kilometricos que em:

1895 fôra de.....	3.051.630
fôr em 1896 de.....	3.392.312
augmentou em 1896.....	340.682

A causa principal d'este aumento provém dos comboios tramways supplementares entre Lisboa e Sacavem, e da maior circulação na linha do Caes do Sodré a Cascaes, linha que, no ultimo verão deu lugar a importantes transportes de passageiros dos subúrbios da capital.

Apesar, porém, d'este aumento de percursos, as despesas totaes da exploração em 1896 são inferiores em 13.746\$388 réis ás de 1895, e as receitas mostram um crescimento de 172.110\$084 réis, o que dá um aumento liquido de 185.856\$472 réis.

O mappa seguinte expõe os resultados da exploração no anno de 1896, comparados com os de 1895.

Designação	Em réis		Em francos, pelo cambio theorico do par (180 réis por franco)		Em francos, ao cambio de 682,17 réis por 3 fr. (cambio real em 1895)		Em francos, ao cambio de 714,33 réis por 3 fr. (cambio real em 1896)		
	1895	1896	Diferença em 1897	1895	1896	Diferença em 1896	1895	1896	Diferença em 1896
Receitas do trânsito....	3.406.681.3492	3.560.733.5089	+ 154.051.5597	18.926.008,21	19.781.850,49	+ 855.842,20	14.981.668,02	15.639.145,46	+ 677.477,44
Ganancias do governo....	502.425.5169	501.676.3948	- 2.791.250,94	2.787.094,15	2.209.530,63	- 4.456,79	2.110.054,86	2.100.912,55	- 3.290,48
Receitas fôra do trânsito....	20.367.5401	39.174.5109	+ 18.806.5708	413.152,23	217.633,94	+ 401.481,71	89.570,35	89.537,77	+ 82.706,84
Total geral das receitas....	3.929.474.5062	4.101.584.5146	+ 172.110.5084	21.830.411,46	22.786.578,58	+ 956.167,12	17.280.769,00	18.037.662,80	+ 756.893,80
Despesas.....	1.572.390.5847	1.558.644.5459	- 13.746.5588	8.735.504,71	8.659.435,88	- 76.368,83	6.914.951,61	6.854.498,69	- 60.452,92
Produco liquido.....	2.357.083.5215	2.542.939.5687	+ 185.856.5472	13.094.906,75	14.127.442,70	+ 1.032.535,95	10.365.817,39	11.183.164,11	+ 817.346,72
Percursos dos comboios.....	K 3.051.630	K 3.392.312	+ 340.682	K 3.051.630	K 3.392.312	+ 340.682	K 3.051.630	K 3.392.312	+ 340.682
Kilometros de via.....	4.073	4.073	-	4.073	4.073	-	4.073	4.073	-
Por kilom. de trem:									
Receitas.....	1.8288	1.8210	- 578	7,15	6,72	- 0,43	5,66	5,32	- 0,34
Despesas.....	5515	5459	- 56	2,86	2,55	- 0,31	2,26	2,02	- 0,24
Produco liquido.....	5773	5751	- 22	4,29	4,17	- 0,12	3,40	3,30	- 0,10
Por kilom. de via:									
Receitas.....	3.662.5138	3.822.5538	+ 160.5400	20.345,21	21.236,32	+ 891,11	16.403,40	16.810,49	+ 375,08
Despesas.....	1.465.5445	1.452.5604	- 12.5811	8.141,49	8.070,02	- 71,47	6.444,50	6.388,16	- 56,34
Produco liquido.....	2.196.5723	2.369.5934	+ 173.5241	12.205,02	13.166,30	+ 962,28	9.660,60	10.422,33	+ 761,73

As comparações estão feitas sob a base de diversos cambios:

Theorico	180 réis por franco
Médio em 1895	227,39 " "
" 1896	238,11 " "

D'este mappa resulta que o nosso coefficiente de exploração para toda a rede, não comprehendendo as garantias de juro, foi:

Em 1894	47,39 por cento
" 1895	45,87 " "
e em 1896	43,30 " "

Subdividindo estes resultados pelas tres grandes divisões da rede: linhas não garantidas, linha da Beira Baixa e a parte da linha de Oeste que é garantida, temos:

Linhos não garantidos, cujas receitas constituem os nove decimos da receita total, ou sejam . 639 kilometros

1894	41,41 por cento
1895	40,34 " "
1896	38,31 " "

Linha garantida da Beira Baixa (garantia de juro não comprehendida) 212 kilometros

1894	121,65 por cento
1895	110,71 " "
1896	93,82 " "

É este o primeiro anno em que as receitas proprias d'esta linha cobrem as despesas. Este facto, porém, não affecta a somma a pagar como garantia, porque a receita kilometrica não atinge ainda a importancia fixada no contracto de concessão, a partir da qual a despesa kilometrica estabelecida possa variar.

Torres-Figueira-Alfarellos (garantia de juro não comprehendida) 168 kilometros

1894	87,76 por cento
1895	83,58 " "
1896	83,52 " "

Total 1.073 kilometros

O coefficiente de exploração do ramal de Cáceres, comprehendido nas linhas não garantidas, passou de 116,61 por cento a 125,48 por cento. As despesas, n'este ramal, diminuiram um pouco, mas as receitas diminuiram ainda mais, porque em 1895, o Sud-Express circulou ainda alguns meses n'esta parte da nossa rede.

O rendimento liquido por trem-kilometrico em toda a rede diminuiu em 1896 em consequencia do augmento de percurso por um lado, e por outro, pela reducção das tarifas para as mercadorias em cujo transporte podia ser afectado pela concorrência das vias terra ou mar.

O rendimento liquido por kilometro de trem foi:

Garantias comprehendidas	Garantias não comprehendidas
1894	744 réis
1895	773 "
1896	751 "

Garantias comprehendidas	Garantias não comprehendidas
1894	2.054\$802
1895	2.106\$723
1896	2.369\$934

O rendimento liquido por kilometro de via foi em:

Garantias comprehendidas	Garantias não comprehendidas
1894	1:585\$246
1895	1:728\$479
1896	1:902\$388

Observações sobre o tráfego

O numero total de passageiros foi em :

1894	2.804.678
1895	3.209.064
1896	4.195.009

Diferença a mais em 1896 sobre 1895, 985.945, ou seja um milhão approximadamente.

O quadro n.º 20 mostra circumstancialmente este serviço. O augmento é em grande parte devido ao estabelecimento de numerosos comboios tramways, principalmente na linha de Cascaes.

A receita total de passageiros foi em :

1894	1.475:055\$462
1895	1.556:537\$196
1896	1.633:933\$613

isto é, um augmento de 77:396\$417 réis, em 1896, sobre 1895.

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Annulação da tarifa M. L. n.º 2 g. v.

Em vista das disposições tomadas pela Companhia de Madrid-Cáceres-Portugal, cessa de vigorar, desde 1 de agosto de 1897, a tarifa especial internacional M. L. n.º 2 g. v. — Bilhetes de ida e volta entre Elvas e varias estações d'aquellas linhas —.

Lisboa, 20 de julho de 1897.

Logares de luxo entre Lisboa-Rocio e Badajoz

Desde a data do presente e até novo aviso deixam de circular Carruagens-Wagons-Leitos nos comboios correios ás segundas, quintas feiras e sabbados de Lisboa-Rocio para Badajoz e ás terças, sextas feiras e domingos de Badajoz para Lisboa-Rocio, sendo substituidas por carruagens com compartimentos de Toilette-Coupe nos mesmos dias e entre os mesmos pontos, cobrando-se as sobre-taxas pela tarifa em vigor.

Fica modificado, n'esta parte, o Aviso ao Pùblico B. 783 de 10 de dezembro de 1896. Lisboa, 24 de julho de 1897.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de metal branco

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 7 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 1.500 kilogrammas de metal branco.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 14\$500, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% da importância total da arrematação), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 17 de julho de 1897.

Fornecimento de parafusos

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 16 de agosto proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 25.000 parafusos para eclisses.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de 13\$500 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5% da importância total da arrematação), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

Lisboa, 24 de julho de 1897.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

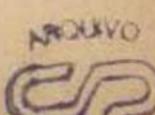
Fornecimento de ferro e aço

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de agosto proximo, á 1 hora da tarde, na administração do Bairro Oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de ferro e aço; e no dia 18 do mesmo mez, tambem se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 6.000 kilos de alvaiade em massa 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 provisório de 38\$000 réis para o primeiro concurso, e de 21\$000 réis para o segundo, devendo apresentar uma amostra do alvaiade a fornecer, na quantidade de 1 kilo pelo menos.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5% da importância 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 11 horas da manhã ás 3 da tarde, 23 de julho de 1897.



AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES

RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

RECOMMANDÉES

Antwerpia. — A. Manceau.**Hamburgo.** — Augusto Blumenthal.**Leiria.** — Antonio C. d'Azevedo Batalha.**Lisboa.** — Ad. Seghers. — Rua Victor Cordon, 1-A.**Lisboa.** — Carlos C. Dias — (vinhos, frutas e outras comissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.**Lisboa.** — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.**Lisboa.** — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2.^o**Lisboa.** — José F. Canha. — R. d'El-Rei, 43-45.**Lisboa.** — João Maria Bravo. — R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).**Londres.** — F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.**Madrid.** — Cesar Fereal. — Agente commercial da C.º Real.**Paris.** — Ad. Seghers. — Rue de la Victoire, 56.**Porto.** — Grijó & C.º — Rua de Traz, 28.**Valencia d'Alcantara.** — D. Alejandro Campero.**Valencia d'Alcantara.** — Justo M. Estellez — Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. —

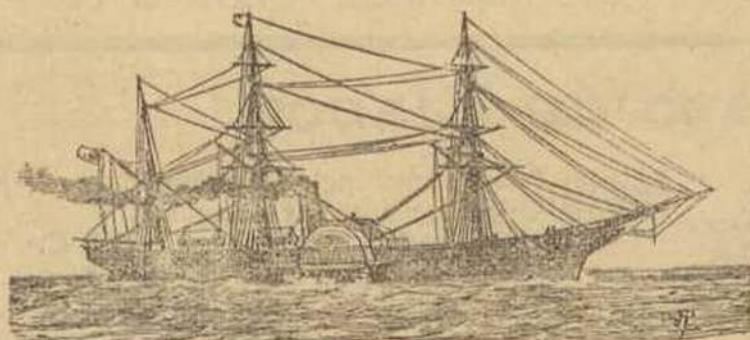
Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Avenida-Palace.** — Rua do Príncipe, junto á Estação Central. — Établissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.**LISBOA** **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre — Propri. Victor Sasseti**LISBOA** **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1.^{er} class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.**LISBOA** **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.**LISBOA** **Hotel de l'Europe** — Seul hotel français au centre de la ville — Cuisine française.**LISBOA** **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposentos para famílias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frentes. Praça de D. Pedro, 443.**LISBOA** **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.º 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços: 1\$000 rs. para cima.**CASCAES** **Hotel Central** — De 1.^{er} ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.**CASCAES** **Hotel Victor** — Appartements pour famille — Vue splendide sur la mer. Service de 1.^{er} ordre — Service au jardin et pour la ville. — Prix modérés. — Prop. Victor Lessage.**CINTRA** **Hotel Nunes** — Espelhados panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Prop. João Nunes.**CINTRA** **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Prop. Romão Garcia Vinhas.**MAFRA** **Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para famílias. — Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Páramos.**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha** — Aposentos comodos e extremamente aceados. Comida boa, farta e bem feita. — Proprietario, António Souza Gallinha.**PRAIA DA NAZARETH** **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cellia e Vallado — Prop. A. de S. Romão.**LEIRIA** **Hotel Central** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedivel. — Carros para a Batalha, Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français.**FIGUEIRA DA FOZ** **Hotel Saudade.** — Rua da Saudade, Bairro novo. Magnificas vistas para o mar, muito perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do Casino Mondego e theatro-circo. — Preços variam entre 900 e 1\$400 rs.**COIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro** — Praça 8 de maio. — Estabelecimento de primeira ordem no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis, e inexcedivel aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.**PORTO** **Grande Hotel do Porto** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.**PORTO** **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhos.**PORTO** **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos banhos Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.**PORTO** **Hotel Francfort.** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & François.**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel do Elevador** — **Grande Hotel da Boa Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para dietéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.**GUIMARÃES** **Hotel do Toural.** — Bello tratamento, por 1\$900 a 1\$500 réis diarios. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe** — Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para famílias 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.**GRANADA** **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.**GIBRALTAR** **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.** — Situado á entrada da cidade. — Cozinha excelente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos. — Proprietario, Lorenzo Sacarello.**CARTAGENA** **Grand Hotel de Roma.** — No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas. — Excellent cozincha — Hospedagem completa desde 5 pesetas — Proprietario Teófilo Garcia.**ORAN** **(Algeria) Hotel Restaurant du Louvre.** — Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista — situação ao centro da cidade em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.**TIZI OUZOU** **(Kabila, Algeria) Grand Hotel des Postes** — Excellent servizo de cozinha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despous.**BONE** **(Algeria) Grand Hotel d'Orient.** — Cours National, principal avenida. Casa de 1.^{er} ordem. Grandes quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.**TUNIS** **Hotel de France.** — Très recommandé par son confortable, sa situation et son excellente cuisine, appartements de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin — Propriet. Ferrier, Rue de Constantine, 12.**NICE** **Riviera-Palace-Hotel** — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchester — Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.^{er} ordre.**CONSTANTINOPLA** **Pera-Palace-Hotel** — Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisine et cave de 1.^{er} ordre.**CAIRO** **Ghesireh-Palace-Hotel** — Etablissement de premier ordre. — Grand parc sur le Nile. Luxe et confort — grands salons.

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio,
Montevideu e Buenos Ayres

O paquete **DANUBE**, sairá a 23 de agosto.

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

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.^a—R. dos Capel-listas, 31, l.^o

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

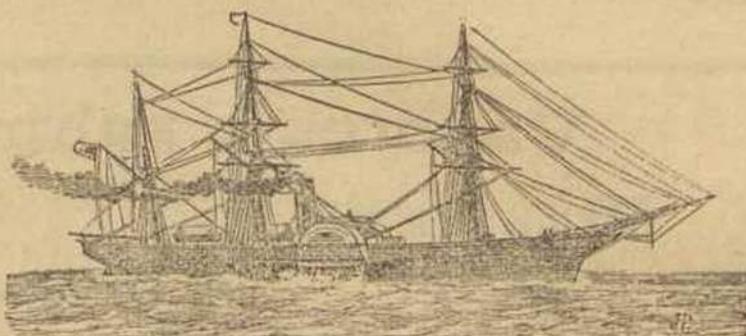
HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de agosto de 1897

COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Alfar.		Alfar.-Lisboa R.		Lisboa R.-Sacav.		Sacav.-Lisboa R.		C. Sodré-P. Arc.		Arc.-C. Sodré		Lisb.-T.P. Setub.		Setub.-Lisb.-T.P.						
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Par.	Cheg.	Part.	Cheg.					
8-30 t.	7-35 m.	2-10 t.	4-0 m.	7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	6-15 m.	7-0 m.	6-30 m.	7-15 m.	6-0 m.	6-38 m.	8-0 m.	10-10 m.	4-50 m.	7-0 m.					
10-0 t.	11-15 m.	7-45 t.	6-44 m.	7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.	7-0 t.	12-40 t.	1-0 t.	1-35 m.	4-30 t.	8-0 m.	9-50 m.				
Lisboa R.-Pamp.	Pamp.-Lisboa R.	3. ^a e sextas	2. ^a e 6. ^a	Lisboa R.-Alfar.	Alfar.-Lisboa R.	7-0 m.	10-44 m.	8-45 m.	9-29 m.	11-0 m.	11-45 m.	5-0 t.	5-33 t.	6-15 t.	6-50 t.	—	2-30 t.	4-40 t.				
6-00 t.	11-7 t.	1-55 m.	10-30 n.	Caldas-Figueira	Figueira-o. Idas	12-0 t.	12-44 t.	11-0 t.	11-45 m.	7-0 t.	7-45 t.	7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 t.	Domingos e dias santificados	6-50 m.	8-23 m.	—			
Lisb. C.S.-Porto	Porto-Lisb. C.S.	7-30m.	9-40 t.	Porto-Lisb. C.S.	Fig.-8. Amieira B. Amieira Fig.	2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	4-30 m.	5-35 m.	4-30 t.	5-29 t.	3-0 t.	3-45 t.	Excepto aos dom. e dias santificados	10-0 m.	10-33 m.	11-0 m.	11-33 m.		
Aveiro-Porto	Porto-Aveiro	4-0 m.	6-30 m.	4-10 t.	6-38 t.	12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	4-30 m.	5-35 m.	6-20 t.	6-4 t.	6-0 t.	6-44 t.	Fig.-8. Amieira B. Amieira Fig.	5-30 m.	4-20 t.	9-35 m.	8-00 t.		
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	1-3 t.	9-10m.	6-15 m.	3-58 t.	1-0 t.	1-44 t.	3-0 t.	3-44 t.	4-0 t.	4-45 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	3-10 t.	4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.	
Lisb. C.S.-V. Alc.	V. Alc.-Lisb. C.S.	7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.	1-3 t.	9-10m.	6-15 m.	3-58 t.	12-0 m.	12-44 m.	12-0 m.	12-44 m.	Só aos sábados.	Domingos e dias santificados	Pamp. F. Oñoro	V. Form. Pamp.	3-0 t.	5-34 m.	11-30 t.	4-46 m.	
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	7-30 m.	1-0 t.	1-44 t.	3-0 t.	3-44 t.	2-0 t.	2-44 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	3-10 t.	4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.	
Abrantes-Guard	Guard.-Abrantes	1-3 m.	9-10m.	6-15 m.	3-58 t.	1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.	C. Sodré-Casc.	Casc.-C. Sodré	5-30 m.	6-43 m.	5-30 m.	6-41 m.	C. Sodré-Casc.	Casc.-C. Sodré	5-30 m.	6-43 m.	5-30 m.	6-41 m.	
Lisboa R.-Cintra	Cintra-Lisboa R.	7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.	8-30 m.	9-39 m.	6-40 m.	7-30 m.	7-0 m.	8-12 m.	7-0 m.	8-12 m.	7-30 m.	8-41 m.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira	3-10 t.	4-48 t.	7-30 m.	9-20 m.	
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.	11-30 m.	10-38 m.	7-45 m.	8-45 m.	11-0 m.	10-12 m.	9-0 m.	10-12 m.	8-30 m.	9-40 m.	Pamp. F. Oñoro	V. Form. Pamp.	3-0 t.	5-34 m.	11-30 t.	4-46 m.	
Lisb. C. S.-Sant.	Sant.-Lisb. C.S.	2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.	12-38 t.	9-2 t.	4-15 t.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	4-0 t.	5-34 m.	11-30 t.	4-46 m.	
Lisb. C. S.-Entr.	Entr.-Lisb. C.S.	4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.	12-38 t.	10-0 m.	10-0 m.	12-38 t.	4-0 t.	5-32 t.	Mang.-Guarda	Guarda-Mang.	4-0 t.	5-34 m.	11-30 t.	4-46 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-30 t.	10-0 m.	12-38 t.	1-0 t.	2-13 t.	Só aos dom. e dias santificados	Só aos dom. e dias santificados	9-30 t.	10-46 t.	9-30 t.	10-46 t.	
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-30 t.	9-17 t.	8-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	2-0 t.	10-30 t.	11-33 m.	Lisb. T.P.-Farol	Farol-Lisb. T.P.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	4-0 m.	5-38 t.	3-0 t.	3-59 t.	4-40 t.	5-24 t.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	1-0 t.	2-13 t.	Só aos dom. e dias santificados	Só aos dom. e dias santificados	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-40 t.	
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Farol	Farol-Lisb. T.P.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	2. ^a feiras e sab.	5. ^a feiras e sab.	10-30 t.	9-40 t.	10-15 t.	10-35 t.	C. Sodré-Alges	Alges-C. Sodré	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Coimbra-Figueira	Figueira-Coimbra	7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-18 t.	4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	Excepto aos sáb.	9-15 t.	10-20 t.	10-30 t.	11-37 t.	10-15 t.	11-15 t.	Só aos sábados	Só aos sábados	10-30 t.	11-33 m.	11-10 t.	4-40 t.
Lisb. R.-Caldas	Caldas Lisb. R.	2. ^a feiras	5. ^a feiras	4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	8-0 t.	8-33 t.	8-45 t.	9-17 t.	9-0 t.	10-2 t.	7-30 t.	8-29 t.	Lisb. T.P.-Ext.	Ext.-Lisboa-T.P.	8-0 m.	8-23 m.	8-49 m.	9-0 m.	
Lisboa R.-Fig.	Fig.-Lisboa R.	7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-0 t.	5-23 m.	7														

BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

NORDDEUTSCHER LLOYD



Carreiras de paquetes para o Brazil, Rio da Prata, Nova-York,
Baltimore, Asia Oriental e Australia

Saídas quinzenaes de LEIXÕES para o RIO DE JANEIRO e SANTOS
tocando mensalmente em LISBOA, PERNAMBUCO e BAHIA

Estes magnificos e luxuosos paquetes, illuminados a luz electrica, offerecem todas as commodidades possiveis aos srs. passageiros, visto estarem providos de todos os melhoramentos mais modernos.

Os srs. passageiros de 1.^a classe podem escolher os beliches que desejarem á vista das plantas dos paquetes, que se acham patentes nos escriptorios das agencias no Porto e em Lisboa, mas n'este caso recommenda-se **muita antecedencia**, em vista da grande acceptação que estes luxuosos paquetes teem tido por parte do publico.

Por estes paquetes tambem se aceitam passageiros para **Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul**, com transferencia no Rio de Janeiro para o paquete **Mœwe**, da mesma companhia.

Para mais informações, dirigir ao escritório da Agencia geral no Porto Rua de S. Francisco

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 20, 1.^o, e em Lisboa ao agente João Patrício Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o

Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 16 de agosto, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, (via Suez), vap. alemão, **Konig**.

Sahirá a 13 de agosto.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio e Santos, vap. alemão, **Paraguassu**.

Sahirá a 4 de agosto.

Agente, Ernesto George, R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. alemão, **Montevideo**.

Sahirá a 18 de agosto.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia e Rio de Janeiro, vap. inglez, **Lassell**.

Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francêz, **Saint Mathieu**.

Sahirá a 6 de agosto.

Agentes, H. Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vap. francêz, **Brésil**.
Sahirá a 4 de agosto.—Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Corunha, La Pallice, e Liverpool, vap. inglez, **Orcana**.

Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, E. Pinto Bastos & C.ª
Caes do Sodré, 64, 1.º



Copenhagen, vap. dinamarquez, **Tejo**.
Sahirá a 1 de agosto.
Agente, Ernesto George,
Rua da Prata, 8, 2.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vap. francêz, **Portugal**.
Sahirá a 2 de agosto.
Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vap. alemão, **Itaparica**.
Sahirá a 3 de agosto.
Agente, Ernesto George,
Rua da Prata, 8, 2.º



Huelva, Malaga e Cadiz, vap. francêz, **Wor-den**.
Sahirá a 1 de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. dos Fanqueiros, 10.



Lourenço Marques e Beira, vap. francêz, **Uruguay**.
Sahirá a 21 de agosto.
Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



Madeira, vap. inglez, **Justin**.

Sahirá a 1 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª
Rua do Alecrim, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambroz, Loanda, N. Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port.

Loanda. Sahirá a 6 de agosto.

Emp. Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



New-York, (via Açores), vap. Portuguez, **Oevenum**.

Sahirá a 14 de agosto.

Agentes, João Patrício Alves Ferreira & C.ª
Rua dos Bacalhoeiros, 175



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S. ta Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, vap. portuguez, **Açôr**.
Sahirá a 5 de agosto.

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



Pará e Manaus, vap. inglez, **Justin**.

Sahirá a 1 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª
Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres, vap. franc. **Charente**. Sahirá a 11 de agosto.
— Messageries Maritimes.

Agentes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão, **Desterro**.
Sahirá a 11 de agosto.

Agente, Ernesto George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, e Maceió, vap. inglez, **Explorador**.
Sahirá a 4 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vap. francêz, **California**.
Sahirá a 14 de agosto.

Agentes, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e portos do Pacífico, vap. inglez, **Oropesa**. Sahirá a 4 de agosto.
Agente, E. Pinto Basto & C.ª
Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro e portos do Pacífico, vap. inglez, **Oropesa**.
Sahirá a 4 de agosto.

Agente, E. P. Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Victoria, Rio e Santos, vap. francêz, **Concordia**.
Sahirá a 22 de agosto.

Agente, F. Garay & C.ª, P. do Municipio, 19, 1.º

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

ANEXO AO N.º 231 DA
Ampliação á GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º 10

Para o transporte em wagons completos de

GADO LANIGERO EM JAULAS DE TRES ANDARES

Preços especiaes directos por wagons jaulas, das estações abaixo a Villar Formoso
sem reciprocidade

Fornos	Réis	12\$000
Celorico	,	10\$200
Villa Franca das Naves	"	8\$500
Pinhel	"	7\$800
Guarda	"	5\$900
Cerdeira	"	3\$700
Freineda	"	1\$600

CONDICÕES

I — A Companhia reserva-se o direito de deixar de fornecer wagons jaulas, quando os não tenha disponíveis, fornecendo wagons fechados d'um só andar, facturando-se n'este caso, tres d'estes wagons, pelo preço estabelecido para um wagon jaula.

II — Os expedidores poderão carregar em cada wagon jaula o numero de cabeças que quizerem, contanto que o pezo não exceda o da carga maxima do material, e tomado sempre a responsabilidade por qualquer prejuizo, que devido á aglomeração succeda ao gado.

III — A carga e descarga e trasbordo dos animaes, expedidos nas condições da presente tarifa, será realizada pelos expedidores e consignatarios.

IV — Ficam em tudo mais vigorando as disposições das tarifas, geral e especial P. V. N.º 10 de 29 d'Abrial de 1889, quando não sejam contrarias as condições da presente.

A presente ampliação annulla e substitue a de 24 de Maio de 1895.

Lisboa, 26 de Julho de 1897.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa