

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 8 da Companhia Real.

SUMMARIO

LOURENÇO MARQUES E OS EMPREITEIROS ESTRANGEIROS.....	
CARTA DA BELGICA, por L. Kirsch.....	177
PARTE OFFICIAL — Alvará de concessão do caminho de ferro de G. Imagens a Fafe. — Portarias de 30 de maio de 1898 do Ministerio das Obras Publicas.....	179
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	179
OS NOVOS HORARIOS.....	180
VIAGENS EM TERRA ALHEIA — IV Constant nopla — por V. CONGO BELGA, por O. S.....	181
BILHETES DE ASSIGNATURA.....	182
PORTO DE LOURENÇO MARQUES.....	183
PARTE FINANCIERA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agravos — Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	183 a 185
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	186
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	186
LINHAS PORTUGUEZAS — Caminho de ferro do Rio. — Sul e Sueste. — Pungue. — Minho e Douro. — Mormugão. — Linha aerea. — Precaução contra incêndios. — Ramal de Mattosinhos. — Ascensor de S. Sebastião da Pedreira. — LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — Inglaterra — Russia — Suissa — Sécia.....	186
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA — Relatório.....	187
NOTAS VARIAS.....	188
AVISOS DE SERVIÇO.....	189
ARREMATAÇOES.....	189
CASAS RECOMMENDADAS.....	190
AGENDA DO VIAJANTE.....	190
ANUNCIOS.....	191
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JUNHO DE 1898.....	191
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	192

LOURENÇO MARQUES E OS EMPREITEIROS EXTRANGEIROS

TEM-SE reconhecido em Portugal que não ha uma empreitada de construção concedida a estrangeiros que não traga, como consequencia, uma intervenção diplomática e graves complicações que nos custem rios de dinheiro.

Nem por isso nos penitenciamos, antes persistimos no erro.

A inveja local, uma certa inercia e falta de arrojo para as grandes empresas, a mingua de capitais, as exigências impostas aos empreiteiros nacionais e até, muitas vezes, o pequeno escrupulo no cumprimento dos contratos feitos com empresas portuguesas, alheiam aos grandes trabalhos de obras públicas as iniciativas do paiz.

Em compensação abrem-se despreocupadamente, de par em par, as portas dos ministerios aos empreiteiros estrangeiros; fazem-se-lhes as concessões, e quando começam as exigências da fiscalização, quando se faz a entrega, quando se verifica que os lucros são inferiores

á expectativa, em qualquer altura, sob qualquer forma aproveitando qualquer ensejo, aparecem as exigências, logo patrocinadas pelos seus governos com uma tenacidade e uma insistencia que reçam ás vezes as raias da descortezia.

Sabendo isso, os estrangeiros invocam constantemente os seus representantes, que se constituem tão facilmente em verdadeiros procuradores.

Ha tempos, sabemos nós, que entrou uma reclamação d'um governo estrangeiro, contra a admissão n'um concurso d'um fabricante nacional, sob o pretexto de que o producto a fornecer estava patenteado por um seu subdito, o que importava que só este podia concorrer!

Esta doutrina, peregrina de si, pois que o fornecedor podia apresentar um producto estrangeiro, mais estranha se torna, quando se souber que nas questões judiciais movidas pela casa estrangeira a que alludimos, foi sempre condemnada em Portugal.

Pois, nem assim. E o caso é que se não realizou o concurso. Fez pressão e logrou o que queria.

Nas grandes empreitadas, por maioria de razão, visto serem muito mais consideraveis os interesses, tem os empreiteiros sempre razão; o tesouro paga as diferenças.

Foi assim no caminho de ferro de Sul e Sueste.

Foi-o tambem no porto de Leixões, no porto de Lisboa, em Ponta Delgada, em todas as grandes obras em que intervieram inglezes, franceses, belgas, alemães etc.

Sempre indemnizações! A do caminho de ferro da Beira Alta está latente. *Latet anguis!*

Devíamos estar curados.

Mas não.

Em Lourenço Marques repete-se o facto.

O governo, com grande imprevidencia, concede ao americano Mac Murdo a linha férrea de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal com 90 kilometros de extensão.

Uma companhia ingleza encarrega-se da construção, assentando as travessas e os carris na areia.

Mas essa construção seguia, mesmo assim, frouxamente. Mac Murdo occupava-se mais da valorização das ações em Londres do que da collocação dos carris na Africa.

Estava esgotado o prazo da construção.

O ministro da marinha fez como o das obras públicas a respeito do contracto Hersent. Em harmonia com as clausulas do contracto foi rescindida a concessão. Um acto pombalino, deliberação energica.

Seguia-se pôr em hasta publica, no prazo de seis meses, a linha. Fazendo-se assim, a importancia que fosse paga marcaria a cifra da indemnização a pagar a Mac Murdo.

Mas, o ministro pombalino não se lembrou de que a

intervenção estrangeira pudesse aparecer, e surgiu logo.

Vieram os Estados Unidos e veiu a nossa fiel aliada. Portugal terminou á sua custa a linha e fez quasi que a construcção completa da parte já executada, mas imperfeita.

Trocaram-se notas e notas diplomáticas enquanto Portugal cahia no regimen das notas de papel em substituição da moeda metallica.

Consegue-se que a questão seja derimida n'um tribunal composto de juizes federaes da Suissa, srs. Blasi, Soldan e do professor de Basileia, sr. Hensler.

Protela-se a contenda. Redigem-se memorias. Nomeiam-se engenheiros peritos que vão a Lourenço Marques visitar a linha.

E o ouro continua subindo.

Os governos tinham de lado alguns valores, facilmente realisaveis, destinados ao pagamento da indemnização.

Estes valores, em virtude de instantes necessidades, somem-se na voragem das bolsas estrangeiras, dando logar a grandes discussões intestinas.

Escrevem-se relatórios e avalia-se a linha. Os interessados, sequiosos da indemnização, que vai engordando, impacientam-se.

Activam-se os preliminares do processo, que já não pôde dilatar-se muito.

Portugal prestava-se a pagar aos concessionários todo o dinheiro gasto pela companhia constructora na execução das obras, quantia que, segundo o relatório dos peritos Stockalper, Nicole e Dietler, ascende a 6.370.000 francos. Mas os estrangeiros, beneficiados pela rescisão, pois estavam em vespas de fallencia, exigem seis vezes mais, isto é, o pagamento do capital acções com um premio de cem por cento, e o do capital obrigações, o que dá 47 milhões de francos, mais os juros desde 25 de junho de 1889. Podiam pedir mais!

Com o cambio que está, chega a parecer uma indemnização de guerra.

As ephemerides d'este celebre pleito, sobre um ponto em que não devia haver duvidas, são as seguintes:

Em 1 de fevereiro de 1882 fixou-se o modo de proceder; a 14 de maio de 1895 foram entregues as memorias elaboradas pelas partes; a 3 de junho de 1895 foram convidados os litigantes a apresentarem as suas provas e os resumos dos argumentos; a 24 de fevereiro sentença sobre provas complementares e convite para se prestarem novos esclarecimentos; a 31 de março de 1896 nomeação do perito, engenheiro Stockalper; a 13 de maio de 1896 sentença a favor de Portugal que pedia 3 peritos, sendo nomeados os dois restantes; a 7 de novembro de 1896 partida do sr. Nicole para Lourenço Marques.

Não se pôde dizer que tenha corrido vertiginosamente esta demanda.

Felizmente começa a fazer-se luz sobre a questão, luz que só beneficia Portugal, tão extraordinárias são as exigências.

A imprensa suissa reflecte já este aspecto da contenda d'uma maneira mais favorável para nós.

Confiamos na imparcialidade do tribunal, mas estamos certos de que não aproveitará aos nossos governantes.

Todavia, a lição é cara, principalmente se tiverem de pagar-se em bom ouro as acções de uma companhia que nunca as chegou a liberar, nem mesmo a pagar por conta d'essas acções cousa que se visse.

Que bom negocio ser empreiteiro estrangeiro em Portugal!

CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 11 de junho de 1898.

Agita-se em Bruxellas, n'este momento, uma questão que afecta ao mesmo tempo os interesses geraes da cidade e os interesses particulares do publico—a reorganisação dos tremvias da aglomeração bruxellense.

Não se trata, como geralmente se supõe, de prolongar em globo a concessão da Sociedade de tremvias bruxellense, cuja caducidade se adiaria d'este modo para um periodo entre o anno de 1909 e o de 1942.

A rede de tremvias d'esta cidade comprehende 67 kilómetros. A concessão de 13 d'estes kilómetros caduca em 1908. Formam elles pequenos troços espalhados e encravados nas grandes linhas. São portanto de difícil exploração isoladamente.

A extrahirem-se das linhas em que elles se inserem, haveria uma deplorável confusão, com que principalmente o publico soffria. Senão veja-se: as grandes linhas Laeken-Anderlecht, praça Liedts-Forest, praça Verboeckoven-S.º Gilles com 7 a 8 kilómetros de extensão seriam cortadas na travessia de Bruxellas por 1800 metros de comprimento; os passageiros dos arrabaldes deveriam mudar de carruagens na avenida; nenhuma das tres estações de vias férreas seria servida directamente por tremvias vindos do interior da cidade; as linhas do Bairro Leopoldo e d'Uccle ficariam isoladas.

Apenas se poderia circular na lihha das avenidas, a unica susceptível de exploração isoladamente. Mas acabavam as correspondencias, e os serviços combinados, quer para o Parque do cinquentenario, quer para Tervueren ou para qualquer ponto exterior.

Dando aos troços dispersos um periodo de caducidade commun, a cidade consegue desde já vantagens muito consideraveis e consegue-as tambem para o publico nos 67 kilómetros que compõem a rede completa.

No que respeita á cidade, o rendimento quasi que duplica sem se attender á parte que se cobrará nos lucros líquidos, o que dá mais de 35.000 francos por anno, na totalidade ás receitas municipaes. Recebe além d'isto um capital de tres a tres milhões e meio pela concessão do rasgamento da garganta do parque, ha tanto tempo desejado. Os concessionários dos troços de linha em 1909 não poderiam nunca submeter-se a tais sacrifícios.

Quanto ao publico, ganha nas grandes reducções de tarifas que se farão, desde já e até 1909, nos 13 kilómetros, e até ao fim das concessões no resto da rede.

Ganharia tambem já o beneficio da tracção electrica e a nova arteria que constitue o prolongamento da rua da *Loi* até ao centro da cidade.

As reducções de tarifas propostas dão preços de transporte abaixo dos quais se não poderá provavelmente descer. A taxa seria de 10 centimos para os percursos usuaes, em geral, com um maximo de 15 centimos. Por exemplo, pagar-se-hia 10 centimos desde a Rua Teniers á praça Royale e 15 centimos até ao Bois, 15 centimos da egreja de Laeken á de Anderlecht, da praça de Liedts ao centro da Forest (trajecto de cerca de uma hora em tremvia de cavallos), d'Uccle á praça Royale.

Na cidade alta, onde os passeantes são tão numerosos como os homens de negocios, manter-se-hia a primeira classe com o addicional de 5 centimos.

Quanto ás correspondencias, não se estabeleciam mais nenhuma, continuando as actuaes, porque este sistema torna impossivel a fiscalisação, favorece muito

a fraude, e perde muito da sua utilidade com a nova tarifa de 10 centimos.

Não está ainda fixado qual seja o sistema preferivel para a tracção electrica. Em todo o caso seria adoptado de acordo com as auctoridades competentes, que não admitem o sistema de cabo aereo.

Tanto o collegio, como em seguida o conselho communal de Bruxell:is approvaram o projecto, que deve ser ainda submetido á apreciação das camaras legislativas.

E' de esperar que se não protege a sancção das camaras, para se não retardar a applicação d'uma combinação, tão favoravel sob todos os aspectos, combinação de que depende igualmente a fusão dos tremvias d'Izelles-Bocudael-Tervueren com os de Bruxellas.

L. Kirsch.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos Serviços de Obras Publicas

Reparação de caminhos de ferro

Eu, El-rei, faço saber aos que este meu alvará virem, que, tomando em consideração o novo pedido feito pela companhia do caminho de ferro de Guimarães em requerimento de 12 de julho de 1897, para construir e explorar o prolongamento entre Guimarães e Fafe do caminho de ferro do Bougado a Guimarães, sem garantia de juro ou subsidio ou outro encargo de qualquer natureza para o estado;

Attendendo á que caducou por falta do cumprimento das respectivas clausulas a primeira concessão da construcção e exploração d'este prolongamento feito á referida companhia por alvará d: 2 de abril de 1894, publicado no *Diário do governo* de 8 do mesmo mez e anno, e ouvido o conselho superior de obras publicas e minas, em data de 30 de setembro do anno findo:

Hei por bem conceder á mencionada companhia de caminhos de ferro de Guimarães auctorização para construir e explorar o referido prolongamento do caminho de ferro entre Guimarães e Fafe, de via reduzida, em leito proprio e de tracção a vapor, para transporte de passageiros e mercadorias, sob as clausulas e condições seguintes:

1.º A empresa efectuará á sua custa e por sua conta e risco, sem subsidio do estado, sem isenção de impostos e sem garantia de qualquer outro beneficio nos termos, pelo modo e nos prazos abaixo designados:

1.º Os estudos, a construcção e exploração de um caminho de ferro, servido por locomotivas, de via reduzida, com todas as suas dependencias, em leito proprio, entre Guimarães e Fafe, a partir da estação em Guimarães do caminho de ferro do Bougado a Guimarães, e devendo ser o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas, e todos os edificios accessórios, casas de guarda, barreiras de correr ou de abrir para fóra, passagens de nível devidamente acauteladas, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas sem excepção ou distinção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

§ único. A palavra *empresa*, sempre que for empregada n'este alvará, significa a concessionaria, companhia do caminho de ferro de Guimarães, ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem trespassse, na conformidade das leis e com previa auctorização do governo, os direitos que lhe são conferidos e as obrigações que lhe são impostas pelo presente alvará.

2.º O fornecimento, conservação e renovação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelos hidráulicos, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante designado ou não designado que for necessário para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

3.º O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica no lado da linha ferrea em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e apparelos que forem precisos para a conservar em bom estado de servir.

4.º A collocação de marcos kilometricos depois de terminada

a linha e o levantamento do cadastro das mesmas com a classificação de todas as obras de arte e suas dependencias.

2.º O projecto a apresentar compreenderá: planta geral do traçado (escala 1 para 5 000), perfil longitudinal (escala 1 para 5.000 para os comprimentos e 1 para 500 para as alturas), perfis transversaes (escala 1 para 200), plantas parcellares (escala 1 para 1.000), perfil do tipo de via (escala 1 para 50), dimensão e espaçamento das travessas (escala 1 para 100), tipo dos carris (escala 1 para 50), plantas e alçados de todas as obras, apparelos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha (escala 1 para 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1 para 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1 para 200 para os comprimentos superiores a 100 metros).

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo as machinas, carruagens para passageiros e wagons a empregar na exploração da linha.

3.º O traçado do caminho de ferro deverá satisfazer á condição de permitir a mais conveniente ligação com a cidade de Braga por meio de caminho de ferro, sendo attendido os legítimos interesses da mesma cidade.

4.º O projecto completo será apresentado no prazo de seis meses, a contar da data d'este alvará, sem o que terá caducado a concessão.

§ único. Se o governo julgar necessaria a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita n'um prazo fixo, marcado na portaria que a ordenar.

5.º—Approvedos os projectos, fará a empresa, no prazo de um mez, a contar da data da portaria que os approvar, tirar duas copias, que serão authenticadas na direcção dos serviços de obras publicas, sendo depois entregue uma d'ellas á empresa.

6.º—Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela empresa á approvação do governo.

7.º—Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvedos pelo governo.

8.º—A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traileis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicados e devidamente justificados pela empresa na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approvação do governo mediante parecer do conselho superior de obras publicas e minas.

9.º—A linha ferrea será construida com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço. A entre-via, ou distancia entre duas vias, será pelo menos, de 2 metros entre as faces exteriores dos carris.

10.º—As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

11.º—Todos os aqueductos serão construidos de pedra, ou ferro, ou tijolo. Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo approvação do governo.

12.º—As estações deverão ser feitas de pedra ou tijolo.

O seu numero e situação serão indicados no projecto, podendo o governo ulteriormente mandar executar outras intermedias, se o julgar conveniente.

13.º—Os carris e outros elementos constitutivos de via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente, serão fixados pelo sistema mais conveniente segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e com previa approvação do governo.

14.º—As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas; sendo metalicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

15.º—As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensa sobre molas, e guarnecidias de assentos. Havel-as-ha de duas classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças, e resguardadas com cortinas.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, alem do que fica dito, todas as condições prescriptas pelo governo, no interesse da segurança publica.

Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, serão feitos de boa qualidade e solida construcção.

16.º—O caminho será fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

17.º—A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passa-

gens superiores, inferiores e de nível, em numero sufficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devam dar passagem.

18.^a—Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de 1.^a e 2.^a classe, caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagem de nível a empresa será obrigada a estabelecer barreiras de correr ou que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

O anglo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada atravessada, não poderá ser inferior a 30°.

19.^a—Quando a via ferrea passar sobre uma estrada de 1.^a classe, a abertura do viaducto não será menor de 6m,60; sobre uma estrada de 2.^a classe, de 6 metros, sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos, a largura entre as testas será de 4m,50, a altura do parapeito de 0m,70, pelo menos.

20.^a—Quando a via terrea passar por baixo de uma estrada de 1.^a classe, a largura do viaducto será de 6m,60; sendo distrital, de 6 metros; e sendo municipal, de 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4m 50, comprehendidos os fossos.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5m,50.

21.^a—Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal ou corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipuladas na condição 19.^a.

O numero e abertura ou comprimento dos arcos, ou tramos e a sua altura de cima das aguas, serão determinados segundo os casos particulares com a approvação do governo.

22.^a—Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituido.

O governo, sobre proposta da empresa devidamente fundamentada e documentada, poderá alterar esta regra.

23.^a—A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4m,4 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível, até ao intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de 5m,50.

A empresa fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

(Continua.)

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente um projecto, apresentado pela companhia concessionaria do caminho de ferro do Porto á Povoa e a Famalicão, de um edificio para estação, na Senhora da Hora, na bifurcação d'aquella linha ferrea com a de S. Gens ao porto de Leixões: h1 por bem, conformando-se com o parecer d'23 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar para os devidos efeitos o referido projecto, com os additamentos e modificações mencionados no officio de 16 de abril findo, do director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 30 de maio de 1858.—Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 9 de abril findo, de um tipo de taboleiro metallico para pontões de 4 metros de vão, para substituir os taboleiros dos pontões de igual vão, existentes nas linhas ferreas do norte e leste, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: h1 por bem, conformando-se com o parecer de 23 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, com a condição, porém, de a um dos lados d'estes pontões sejam estabelecidos pequenos passadiços, para passagem dos empregados e operarios que tenham d' transitir nas referidas linhas ferreas.

O que se communica para os devidos efeitos ao director fiscal da exploração dos caminhos de ferro.

Paço, em 30 de maio de 1858.—Augusto José da Cunha.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.^o 8 da Companhia Real.—Constitue annexo d'este numero a nova tarifa que vae substituir desde 1.^o de julho, outra de igual numero, bem conhecida do publico, não só pelo muito que elle se tem utilizado d'essa tabella para os seus transportes, como pelas questões a que deu lugar; primeiramente quando,

reduzindo a companhia ao minimo de 50 réis o custo de transporte de um volume em toda a extensão das suas linhas, o Estado impoz sobre essa taxa a enorme verba de 60 réis de sello; mais tarde quando a companhia, no intuito de definir o que eram «volumes pequenos», estabeleceu a cubagem d'estes n'uns determinados limites.

A nova tarifa, posto que eleva um tanto os actuaes preços, tem, todavia, a vantagem de não limitar as dimensões dos volumes, o que permittirá que ella aproveite ás expedições de qualquer genero, mesmo ás vulgarmente conhecidas por volumes agricolais, como cestos de fructa, aves mortas, caça, etc., e ás encomendas, caixas de chapeos etc.

Aos preços designados na tarifa ha unicamente que juntar as despesas accessorias de manutenção e o sello.

Para facilitar aos nossos leitores poderem saber n'um momento qual a taxa de um volume de 5 ou de 10 kilogrammas entre quaequer estações da companhia, vamos dar-lhes uma tabella dos preços por distancias kilometricas, juntando ás bases das tarifas os accessorios a que acima nos referimos.

Distancias	5 kilog.	10 kilog.
Até 200 kilometros.....	150	170
de 201 a 210 " "	150	180
" 211 " 220 " "	150	190
" 221 " 229 " "	160	190
" 230 " 245 " "	160	200
" 246 " 247 " "	170	200
" 248 " 265 " "	170	210
" 266 " 270 " "	170	220
" 271 " 283 " "	180	220
" 284 " 295 " "	180	230
" 296 " 332 " "	190	230
" 333 " 336 " "	190	240
" 337 " 352 " "	200	240
" 353 " 363 " "	200	250
" 364 " 372 " "	210	250
" 373 " 389 " "	210	260
" 390 " 392 " "	220	260
" 393 " 412 " "	220	270
" 413 " 415 " "	220	280
" 416 " 420 " "	230	280

Esta mesma tarifa vae ser tornada extensiva ás combinações com a administração do Minho e Douro e companhia da Beira Alta, substituindo a actual P. n.^o 3 que tambem tem a exigencia da dimensão dos volumes.

OS NOVOS HORARIOS

O 1.^o de julho proximo marcará uma data notavel em questão de horarios dos caminhos de ferro portuguezes, porque desde esse dia operar-se-ha uma quasi total modificação de todo o regimen existente nas diversas linhas ao norte do Tejo.

Comecemos pelas pequenas linhas dos arredores de Lisboa, nas quaes a modificação é radical.

A linha de Cascaes, que hoje tem 17 comboios em cada sentido, e no outono passado, na epocha de mais intenso serviço, teve 25, passa a ter 65 trens diarios ascendentes e igual numero de descendentes.

D'estes, serão 13 directos a Estoril e Cascaes, 13 parando em todas as estações; 13 directos a Paço d'Arcos, 13 parando nas intermedios e 13 até Algés.

Fica havendo assim:

Para Cascaes (e Estoril) 26 comboios diarios; para Paço d'Arcos 39, para Algés 39.

Em sentido descendente dão-se os mesmos casos.

Na linha de Cintra, de 13 comboios que hoje ha, passa a haver 18, sendo 4 directos.

Os tramways de Sacavem são tambem augmentados em numero, de 12 a 15, nos dias de semana e dominsem distincção, sendo d'estes prolongados 6 até Povoa com paragem no apeadeiro de S.º Iria.

Nas grandes linhas a transformação é geral, sendo a mais importante a do comboio correio entre Lisboa e Madrid que passa a ser expresso, de marcha acelerada, e a partir de Lisboa ás 10 e meia da manhã para chegar a Madrid na manhã seguinte, sahindo d'alli de tarde e chegando a Lisboa ás 4 horas da tarde seguinte.

Esta alteração, só por si, determina um bom numero de commodidades para o publico, embora se dirija a outros destinos sem ser Hespanha. Os que queiram seguir para o Porto d' dia, em logar de tomar o comboio mixto da manhã, podem utiliar o expresso que sae do Rocio ás 10 1/2, porque alcançam aquelle no Entroncamento.

O mesmo succede em sentido contrario a quem venha no mixto do Porto que passa a partir ás 4 1/2 da manhã; no Entroncamento toma o expresso de Madrid pelo qual chegará a Lisboa-Rocio ás 4 da tarde.

Para a Beira Baixa e d'esta linha succede o mesmo.

A nova organisação do serviço é tão engenhosa que todos os comboios de noite teem correspondencia no Entroncamento com os do leste e estes em Abrantes com os da Beira Baixa.

Equalmente em Alfarellos ha correspondencia entre todos os do Oeste e a linha do Norte, para Porto e para o sul.

A companhia da Beira Alta modifica tambem o seu horario, pondo-o em correspondencia, na Pampilhosa e na Guarda, com os do norte e Beira Baixa.

O Minho e Douro tambem altera o seu horario.



VIAGENS EM TERRA ALHEIA

IV

Constantinopla

Só o provisorio é duradoiro. Este paradoxo verifica-se constantemente.

Chegámos ha dois mezes, quando partiremos?

Continuamos provisoriamente a estar aqui... constantemente.

Tive uma pessoa de familia doente com a influenza. Zambaco-Pacha curou-a. Quereis saber quem é esse sabio medico?

Tem 60 a 65 annos, estatura media, barba branca, traz sempre o fez. Physiognomia aberta e clara, ia a dizer illuminada pelos seus olhos negros com uma intensidade de expressão extraordinaria — um olhar que se não esquece.

Encontro-o ás vezes em carruagem e reconheço-o só pelos olhos; como elles brilham e como nos interrogam!

Em summa, uma cabeça intelligente, uma presença agradavel.

Veste de preto sem pretenções de elegancia. As prescripções da moda são para elle letra morta.

E' conhecido em toda a cidade, mundo turco e colonia estrangeira.

Apesar d'essa situação, simples e sem affectação como os homens de verdadeiro merito. Trabalha immenso. Recebe actualmente só 3 vezes por semana.

Não procura clientella, pelo contrario, prosegue nos seus estudos, experiencias e investigações.

Tem dois filhos, uma filha casada em Tanger e um filho aqui que julgo bem doente.

Muito dado á arte, tem bellas cousas antigas: moveis, tapeçarias, armas, joias, bordados etc.

Uma personalidade nada banal.

*
Vamos a mais alguns pormenores sobre Constantinopla e sobre os seus costumes.

As companhias de seguros não conseguem clientes aqui. Porque? E' bem simples.

Quando se faz a um musulmano a proposta de se segurar, recusa. «Se eu morrer ou se a minha casa arder é por vontade de Deus.»

«Portanto, para que hei de eu tentar corrigil-a ou diminuir o mal? Seria ir contra a vontade de Deus.»

Não achas isto perfeitamente typico?

Mas, por isso mesmo, que homens nas mãos d'um chefe para executarem as suas ordens, commetter atrocidades, lançar-se cegamente na lucta, no combate! Está escripto! Com esta maxima não ha nada de que não sejam capazes, porque assim se explica e justifica tudo. Sempre para a frente! Se vencem... estava escripto; se vem um desastre... estava escripto!

*
A administração é tudo quanto ha de mais phantastico. Não ha um imposto fixo nem determinado. O sultão precisa de tantos milhões (porque o imperio é o Sultão), dá as suas ordens, que o ministro transmite aos governadores. Como conhecem o meio, este forçam um pouco a nota.

O excedente (se o houver) será para elles e suas familias. Os governadores procedem como os ministros e assim successivamente até ao ultimo na hierarchia. E' o povo que paga. Calculae como.

Mas no Paço nada falta. Não podeis imaginar: lagos, rios com barcos, hiatos, barcos a vapor; aviarios com todas as aves de criação; parques zoologicos; um bosque para caçadas; emfim tudo quanto a phantasia pôde conceber.

Comprehende-se que o Sultão não tenha tentações de sahir d'allí.

Para que? para andar pelas ruas infectas, por caminhos invios; para ter á vista a miseria; para se expôr ao assalto d'algum fanatico? quando pôde passear a pé, a cavallo, de carruagem, em liteira, em barco sem sahir de sua casa?!

Todavia, no meado do mez do Ramazan, o Sultão dirigiu-se á mesquita de Stambul, antiga egreja de St. Irene onde se guarda o manto do Propheta, para vernerar aquella preciosa reliquia e dar graças pelos apoio que a sua intercessão deu ás armas turcas contra os cães christãos.

Que acontecimento! Tres ou quatro dias antes começaram a juntar areia nas ruas por onde podia passar, para se espalhar quando viesse e não ter de pisar com os seus cavallos e carruagens as pedras que calcam os simples mortaes.

Esta operação só por si custou 80.000 francos.

E' curioso que, como se não sabe qual o trajecto que escolhe, se leva areia para diversas ruas. Isto desconcerta os planos de conspirações e attentados.

Os soldados fazem alas nas mesmas ruas, com variadas musicas.

As tropas foram para alli logo de manhã, e, ao pôr do sol, distribuiram-lhe um pedaço de pão.

Não comeram nem beberam nada mais. Felizmente, o tempo era bom, mas ainda que houvesse 50 centimetros de neve não se procedia de outra forma.

A ponte de madeira entre Galata e Stambul estava convertida n'uma estrada areada. Para isso haviam tapado todos os intersticios do pavimento, que assim rethinha a areia.

Feitas as suas devoções e resas, o Sultão regressou por mar. Seria demasiado percorrer duas vezes a sua boa cidade.

Nesse mesmo dia fomos ao Long-Champ da terra. Segundo um costume tradicional, todas as damas fazem então esse passeio. Bellas equipagens, muita gente. Haveria mulheres bonitas?

Penso que sim, mas não deixam ver senão os seus grandes olhos negros, negros como os de todas as demais pessoas aqui: homens, mulheres, crianças, ricos, pobres, nobres e carregadores.

Sentimo-nos fatigados pelo brilho d'aquelles pontos pretos.

A noite, illuminações nos edifícios públicos, minaretes, festa pelo sistema de Lisboa, isto é com velas em lanternas.

O que era bonito era o porto militar com os navios illuminados.

As mesquitas illuminam também. Em Santa Sophia havia 15.000 lanternas, o que dava bastante fumo mas pouca luz.

Esta noite aqui recorda as de St.º Antonio, S. João e S. Pedro, em Lisboa; ou a do Natal em Paris. Cantos, danças, musicas por toda a parte. Que barulho! Não se pôde dormir.

Nos jardins e edifícios do Paço, em todas as habitações do Sultão ha brilhantes illuminações. Também alli ha festa, mas festa de um carácter muito especial que não deve ter nada de desagradável.

D'ella direi n'outra carta para me não alongar demasiadamente.

V.

CONGO BELGA

Vae ser inaugurada a via ferrea do Congo, entre Matadi e Stanley Pool.

Portugal foi convidado para a festa e faz-se representar pelo governador do distrito de Congo Portuguez.

No dia em que sahe este jornal, estará no Tejo o vapor *Albert Ville*, fretado especialmente para transportar os representantes do governo belga e os convidados que vão assistir aquella importante cerimonia.

No dia 1 de julho deve estar em Boma.

A inauguração realisa-se a 3, havendo grandes festeiros no dia 5 em Stanley Pool e no dia 8 em Boma.

Os convidados estarão de volta em Antwerpia em 10, depois de uma breve visita a Loanda.

Esta linha, cuja construcção foi lembrada por Stanley, é uma importante via de penetração e de exploração.

O rio Congo é accessível aos grandes navios até Matadi, mas, para deante, encontram-se as 32 cataractas descriptas por Livingstone que embaraçam a navegação a montante durante 300 kilómetros.

Para lá d'esses obstáculos, o rio, com a sua grande rede de tributários, é novamente navegável em 13.000 kilómetros.

A ligação com o mar era todavia penosa, cara e demorada.

Os carregadores levavam na viagem dois meses, e a tonelada sahia a mais de 1.000 réis.

Era portanto uma verdadeira necessidade a construção da via ferrea.

Por isso a *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie*, fundada em 1887 em Bruxellas, mandou es-

tudar uma linha ferrea que salvasse as cataractas do baixo Congo.

Em 1889 constituiu-se a companhia do caminho de ferro do Congo com um capital de 30 milhões de francos em acções, e que emitiu 35 milhões de obrigações. Em março de 1890 começaram os trabalhos.

As dificuldades eram enormes.

Faltavam braços. Vieram negros das possessões inglesas, francesas e portuguesas; vieram chineses, etc.

Ultimamente conseguiam-se 800 operários. Mas o calor, a insalubridade do clima, as molestias infecciosas originavam uma mortalidade desanimadora. A propria natureza do solo pedregoso embaraçava muito a construção, principalmente na 1.ª secção de Matadi a Palaballa e Kengé.

Cada kilometro custava 240.000 francos.

Para deante de Kengé seguia-se mais facilmente, descendo o preço da construção a 100.000 francos.

Em 1892 havia 19 kilometros construídos, —em 1893 41, —em 1894 82, —em 1895 142, —em 1896 234, —em 1897 351, —em março de 1898 388.

A linha terminou n'este dia memorável, 16 de março de 1898.

Está toda no territorio do estado independente do Congo, na margem esquerda do grande rio.

As testas são Matadi no Congo e Dolo em Stanley Pool, Um ramal de 10 kilometros une Kianshassa e Leopoldville.

Em breve, por certo, toda a margem do Pool será cingida por uma linha ferrea.

É uma das obras mais importantes construídas na África e mostra bem quanto pôde a perseverança do homem.

O engenheiro principal, o major Thys, deve ter agora um dia de verdadeira satisfação, merecida recompensa dos trabalhos arduos e inenarráveis que alli experimentou durante tanto tempo.

Os carris são de aço com o peso de 235 kilog. por m. c.; as travessas são também de aço. Pesam 47 kilogrammas e estão a 0^m,9 umas das outras.

A bitola é de 0^m,75.

Circulam na linha 8 comboios de mercadorias por dia e 3 de passageiros em cada semana.

O trajecto dura 48 horas.

A linha tem já um tráfego considerável, que deve crescer muitíssimo por ir drenar territórios enormes, à custa dos tributários do rio.

Ou nos enganamos muito, ou deve chegar em breve a época em que este caminho de ferro seja de tracção eléctrica.

Em poucas regiões, de facto, estará mais accommodado este sistema.

Segundo em grande parte ao longo das quedas do grandioso rio africano, fácil seria aproveitar aquella enorme massa de agua para a produção da energia eléctrica.

A linha teria uma série de estabelecimentos que lhe forneceriam a força motriz mais económica.

Ao mesmo tempo, os dynamos poderiam produzir uma corrente que servisse a outros usos industriais, activando estabelecimentos fabris e dando iluminação eléctrica.

E assim teríamos que a África, onde ainda há annos se não ouvia o silvo da locomotora, seria a primeira região onde se applicassem em grande estas preciosas descobertas da ciencia moderna.

A obra do Congo deu um grande passo, mas está longe ainda de todos os desideratos. A actividade da Europa de certo não pára alli. Apesar da flotilha de barcos a vapor que sulcam as águas do Pool e dos rios

secundarios da enorme bacia do Congo, é necessario proseguiir e levar a influencia dos brancos ás regiões de Tchad, do Nilo, do Tanganika.

Já se pensa em novas linhas entre o ponto final da navegação do Lomani e a secção navegavel do Lualaba, e entre o Lubefá navegavel e o Congo-Kamolondo a montante da Porta do Inferno. Um outro caminho de ferro, sahindo de Itimbiri, ligaria a bacia de Uellé e dos seus affluentes á rede central.

Talvez venha a unir-se Kémo ou o Ubangi com os afferentes navegaveis do Chari.

E assim teremos drenados para o mar os productos d'este vasto territorio tão repleto de riquezas naturaes.

O Congo reunir-se-ha á contra-costa por Tanganika e talvez pelo Ruo, até Quelimane; ao Nilo e ao Cabo.

E haverá sulcando o grande continente mysterioso uma grande cruz de carris de aço, segundo um paralelo e um meridiano, quando os inglezes realizarem o seu sonho da ligação do Egypto ao Cap-Town, sonho que os portuguezes vêem com pesar, por que as chancellarias, desprezando os seus direitos historicos, dividiram a seu talante a carta geographica d'aquelle continente, supprimindo e annullando as doces aspirações do celebre mappa côr de rosa.

Mas, seja portugueza ou estrangeira a empresa, sempre lhe prestaremos os louvores merecidos, pelos beneficios geraes que traz á civilisação e á humanidade, como tambem prestamos homenagem á actividade e tenacidade da Belgica que, no curto espaço de 12 annos, conseguiu levar á pratica uma obra de tanto alcance, construindo uma linha de 388 kilometros, com 150 pontes, vencendo os contrafortes dos Montes de Crystal, elevando-se a 480^m de altitude na portella de Zole, a 746 na de Sona Congo, a 635 em Tampa, depois de partir de Matadi com a cota de 26.^m

Portugal tem aqui um bello exemplo a seguir.

Quanto mais caminhos de ferro construir, menos se rão as revoltas gentilicas a combater.

Por desgraça nossa, porém, Portugal é mais forte pelo valor dos seus soldados do que pela riqueza dos seus cofres. E assim vae... gastando sangue á mingua do dinheiro.

O. S.

BILHETES DE ASSIGNATURA

Em contrario do que, sem o menor conhecimento de causa, tem afirmado o *Seculo*, o pedido de bilhetes de assignatura, desde que está em vigor a nova tarifa, tem augmentado consideravelmente, e esse augmento ainda vae em progressão ascendente como o demonstram os seguintes dados:

Bilhetes tomados nos mezes abaixo, segundo os varios artigos da tarifa.

	1. ^o	2. ^o	3. ^o	4. ^o	Total
Novembro.....	3	62	11	201	277
Dezembro.....	—	93	4	271	368
Janeiro.....	—	45	—	402	447
Fevereiro.....	—	45	—	336	381
Março.....	—	62	—	418	480
Abril.....	—	65	7	426	498
Maio.....	—	126	6	665	797

As applicações d'estes artigos são como se sabe: O 1.^o bilhetes entre quaesquer estacões, segundo o percurso; 2.^o arredores de Lisboa, linhas de Cintra, Cascaes e leste até Villa Franca; 3.^o estudantes; 4.^o 3. as classes para operarios e trabalhadores.

— Pela estatística de maio se vê, a que ponto chega a razão do *Seculo*. A zero, como de costume. O pedido de bilhetes para immediações de Lisboa duplicou.

PORTO DE LOURENÇO MARQUES

Partiu para Lourenço Marques o sr. engenheiro hydrographo Neuparth encarregado das sondagens no porto para o projecto das obras que alli se vão construir. Agora vae fazer as sondagens geologicas.

O projecto está ainda atrasado.

Parece que o sr. engenheiro Silverio, depois de colher todos os dados que devem servir de base aos seus planos, vem a Lisboa redigir o projecto.

Logo que esteja elaborado deve ser submetido á junta consultiva do ultramar.

E' para desejar que se não proteja a realização d'estas obrás de que depende o futuro da nossa prometedora colonia e o rendimento do caminho de ferro á fronteira do Transvaal.

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

O conselho de administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de julho proximo futuro, será pago o coupon oiro do 1.^o semestre de 1898, das obrigações privilegiadas do 1.^o grau nos termos seguintes:

Pela amortisamento do coupon n.^o 9 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3 por cento, recebendo por cada coupon 7 francos e 10 centimos, liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.^o 9 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 4 por cento, recebendo por cada coupon 9 francos e 47 centimos, liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.^o 9 das obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 4 por cento, recebendo por cada coupon 9 francos e 47 centimos, liquido de impostos em França.

Pela apresentação do coupon n.^o 6 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 por cento, 1.^o serie, 1886 (Beira Baixa), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 6 marcos.

Pela apresentação do coupon n.^o 5 da nova folha d'elles, anexa ás antigas obrigações de 4 1/2 por cento (2.^o e 3.^o series), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de julho de 1898, em Lisboa, na séde da companhia, ao cambio do dia e com deducção de 10 por cento do imposto de rendimento em Portugal.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e na Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da companhia real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, 11 de junho de 1898.—O presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Companhia das docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

Em harmonia com o disposto no artigo 44.^o do estatuto, convidando os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá ter lugar pelas doze horas da manhã, do dia 27 do corrente, na rua das Taipas, n.^o 70, para os fins designados nos artigos 31.^o, 42.^o, 49.^o e 51.^o.

Porto, 4 de junho de 1898.—O presidente da assembléa geral, pelo banco alliança, *Francisco Ignacio Xavier*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 juin 1898.

A l'exception de quelques valeurs les affaires restent calmes et les variations manquent de signification, la spéculation gardant une attitude expectative.

On a cependant plusieurs raisons d'espérer en un regain d'activité aussitôt la guerre hispano-américaine terminée: il semble que cette crise approche sinon de son terme, du moins du moment où des paroles raisonnables pourront se faire entendre, car à Madrid de nombreux partisans aspirent à la paix, mais aucun parti n'ose en prendre la responsabilité.

Aussi règne-t-il un malaise sur le marché et de part et d'autre, on se réserve.

Le 3% se maintient facilement à 103.25 fr., l'amortissable à 101.60 fr. et le 3 1/2 vers 106.35 fr.

L'Exterieure par suite de rachats atteint un instant 36 1/2 fr. mais les dernières nouvelles des Philippines l'ont ramené à 33 3/4 fr. point de départ.

Les Cuba 6% et 5% inscrivent 170 fr. et 140 fr.—Rien n'a encore été officiellement décidé au sujet de leurs coupons.

L'amélioration du change profite aux Fonds Portugais qui bénéficient tous d'une certaine plus value.

Le 3% passe de 18 à 18 1/4 et le 4 1/2 de 145 à 148 fr.

L'obligations Tabacs 4 1/2 s'avance à 448 fr.—Le tableau de la compagnie depuis le commencement du huitième exercice (1.º avril 1898 au 31 mars 1899) présente les résultats suivants:

Total des ventes au 31 mai 1898.....	kl.	343.278	1.360:958.425
Période correspondant du précédent exercice.....		384.134	1.324:375.915
Différence en faveur de l'exercice en cours		0.144	36:582.510

Continuant à bénéficier des projets financiers auxquels nous avons fait allusion il y a un mois, les Rentes Brésiliennes ont poursuivi leur reprise qu'elles n'ont pu conserver en totalité. Les négociations se poursuivent avec chances sérieuses de réussite. Le 4 1/2 1888 passe à 57 1/2 fr., le 4% 1889 à 53 fr. et le 5% 1895 à 61 fr.

Pas de changement à signaler pour les valeurs Argentins. Les obligations provinciales font toujours bonne contenance.

Fonds Russes, calmes, et non moins fermes.

La Banque de France n'a pas varié à 3.600 fr.—Les bénéfices nets de la Banque du 23 décembre 1897 au 2 juin 1898 se sont élevés à 4.844.487,17 fr. contre 4.300.771,79 fr. pour le même périod de 1897.

Crédit Foncier, extrêmement ferme à 671 fr.

Le Crédit Mobilier Français vaut 40 fr. Les actionnaires de cette société sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le samedi 18 juin courant.

La Banque Nationale du Mexique s'avance à 615 fr.

Mobilier Espagnol, sans affaires à 40 fr.

La Banque Ottomane ferme à 561 fr.—On annonce qu'à l'assemblée des actionnaires du 29 juin, il sera proposé un dividende de 10 sh. soit 12,50 fr.

Chamins de fer—Les recettes des grandes lignes continuent à être aussi satisfaisantes que possible: la plus value de la semaine du 21 au 27 mai atteint 1.264.100 fr. ce qui porte à 15.394.000 fr. l'augmentation depuis le 1.º janvier.

Le Lyon cote 1.920 fr., le Midi 1.470 fr., le Nord 2.160 fr., l'Orléans 1.872 fr., l'Ouest 1.190 fr. et l'Est 1.075 fr.

Chemins Algériens, restent à leurs prix précédents.

La Franco-Algérienne fait exception et progresse à 29 fr.—Cette hausse provient des demandes effectuées par un groupe qui a voulu être maître de l'assemblée et rentrer dans le conseil d'administration.

Le marché des Chemins étrangers se présente en reprise dans le Groupe Espagnol principalement.

L'obligations des Chemins Portugais s'inscrit en nouvelle avance: la 3% à 233 fr. et la 4% à 310 fr.—La plus value au 27 mai de cette Compagnie, depuis le 1.º janvier, s'élève à 690.607 fr.

C'est la fermeté qui domine sur le Suez, avec des recettes toujours satisfaisantes; l'augmentation depuis le 1.º janvier atteint 5.278.000 fr.

Les Voitures s'avancent à 810 fr.; on fait depuis peu l'expérience de nouveaux fiacres automobiles, ce qui prouve que la compagnie ne perd pas de temps pour mettre en exécution son projet de transformation du matériel.

Les Compagnies de Navigation n'éprouvent pas de changement notable.

La physionomie du marché des valeurs Sud-Africaines ne s'est pas modifiée depuis notre dernière causerie, la place de Londres

reste stationnaire également. La spéculation se trouve paralysée; il faut voir là les conséquences de la querelle entre le Parquet et la Coulisse.

Nous retrouvons l'East Rand à 117 fr., la Chartered à 62 fr., la Mozambique vers 56 fr. et la Mossamedes aux environs de 10 fr. En titres Cupisères, pas de changement.

L. C.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de julho de 1898.

Valham-nos estes pequenos bafejos da sorte para que os nossos boletins não sejam continua jeremiada predizendo a queda d'esta microscópica Jerusalém de occidente.

O cambio do Brazil animando-se em marcha ascendente, tem-nos consentido increver tambem um certo decrescimento de preço das divisas Londres e Paris, decrescimento que, se não é importante, representa, todavia, um pequeno allivio para o nosso mercado.

E bom seria que elle fosse allivio tambem das bolsas dos que persistentemente promovem a baixa. Empregamos o termo quasi como synonymo do ensinamento de que bem precisam os que assim prejudicam o paiz em que teem feito fortuna.

De 6 13/16 a que deixámos o cambio do Rio sobre Londres em fim do mez passado encontram-lo hoje a 7 7/8, isto é mais um ponto e 1/16, o que na moeda brazileira representa o abatimento de 4759 réis em libra (35.229:30.470).

Em vista disto já se sabe que os paquetes que veem em caminho trazem quantidade de papel sobre Londres, o que fará baixar o premio do ouro que ainda se conserva a 8.100, com tendência, porém, para baixa.

O nosso cambio Londres subiu ainda a 29 13/16 e já mesmo se teem feito operações a 30 e 30 1/8.

Sabe-se de uma forma positiva que o governo tem no estrangeiro todo o dinheiro necessário para o coupon de julho, e o mesmo sucede desde muito à companhia Real e outras que teem que pagar os seus encargos em ouro.

Além d'isso o thesouro tem que receber no dia 25 111.000 libras, segundo o contracto de 30 de março.

Isto tudo deve fazer que a liquidação do fim do semestre se realize nas melhores condições.

As cotações na nossa praça melhoraram, subindo as inscrições 1 por cento, e todos os demais titulos acompanharam a escala ascendente.

As acções dos bancos tiveram boa procura que as fez elevar 6.000 réis as do Portugal, 3.000 réis as do Ultramarino e do Lisboa e Açores.

As Ambacas tambem subiram de 73.100 para 79.000.

Sobre a administração d'esta companhia tem-se ocupado repetidas vezes o conselho de ministros, dizendo-se que vae ser nomeada uma comissão de inquerito.

Tambem tem havido conferencias repetidas com o sr. conselheiro Perestrello que regressou do estrangeiro com certas bases assentes para a negociação da conversão.

O dinheiro continua facil para descontos a 6 e 6 1/2%, e para reportes a 5 1/2.

Da melhoria dos nossos fundos na boisa de Paris occupa-se detalhadamente o nosso sollicito e competente correspondente no seu boletim.

CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	29 13/16	29 7/8	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque....	29 3/4	29 5/8	No mercado....
Paris 90 d/v.....	950	953	Agio Buenos Ayres.....
» cheque.....	958	960	Cambio Brazil....
Berlim 90 d/v.....	393	394	Premio libra.....
» cheque....	395	398	3.000 e
Francfort 90 d/v....	393 1/2	394 1/2	3.700
» cheque....	395 1/2	398 1/2	
Madrid cheque....	900	950	

Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15		
Lisboa: Inscriç. de assent.	30,10	30,05	—	30	30,15	30,55	31	—	30,95	—	—	30,75	29,75	—	
" coupon.	—	30,10	—	—	30,26	30,50	30	—	—	29,80	—	30	30,80	—	
Obrig. 4 1/2% 1888.....	14,500	14,500	—	—	14,600	—	—	—	—	—	—	14,600	—	—	
" 1890 assent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 1890 coupon.	35,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 1890 externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 1/2% assent.	—	39,900	—	39,600	—	39,200	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 4 1/2% coup. int.	—	—	—	—	40,300	—	—	—	41,500	—	—	41,400	—	—	
" 4 1/2% externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Tabacos coupon.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções B. de Portugal.	119,500	—	—	—	—	—	123,500	—	—	125,000	—	—	—	—	
" Commercial.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121,500	121,500	—	
" N. Ultramarino.	103,500	—	103,700	—	105,000	105,500	105,600	—	—	106,000	—	—	—	—	
" Tabacos coupon.	71,500	72,500	—	80,000	82,000	—	80,200	—	—	80,800	—	81,000	81,000	—	
" Cemp. Real.	—	—	95,500	95,500	—	95,600	—	95,500	—	—	95,400	—	—	—	
Obrig. prediaes 6%.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" 5%.	—	93,500	—	—	—	—	93,500	—	—	93,500	—	—	93,200	—	
" C. Real 3% 1.º grau.	73,500	73,500	73,500	74,000	—	75,000	77,000	—	—	75,000	—	75,500	—	—	
" " 2.º grau.	—	—	—	—	13,900	14,100	14,900	—	15,000	14,300	—	14,100	14,100	—	
" C. Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Atravez Africa.	73,500	75,000	78,000	78,200	78,000	78,200	—	—	79,000	79,000	—	78,500	77,500	—	
Paris: 3% portuguez.	18,12	—	18,15	18,25	18,35	18,25	18,90	19	18,65	18,65	18,65	18,90	—	—	
Acções Comp. Real.	—	—	—	30	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Madrid Caceres.	—	—	—	15,50	15,50	—	17	—	—	—	17	—	—	—	
" Norte Hespanha.	56	55	58	60	62	63	61	57	59,75	—	—	—	—	—	
" Madrid Zaragoza.	116	115	118	119	120,50	121	118,50	117,50	115	—	—	—	—	—	
" Andaluzes.	—	—	65	—	64	65	65	64	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	220	223	225,50	228	236	240	236	236	232	232	—	235,50	—	—	
" " 2.º grau.	38,50	40	40	41,50	41	44	45	46,25	47,50	46	—	45	—	—	
" " antigas.	—	—	10,80	—	—	—	10,90	—	—	—	—	—	—	—	
" C. Beira Alta.	—	50	51	54	54	54	55	54	55	—	—	—	—	—	
" Madrid Caceres.	48	46	48	48	48	48	49	49	49	—	48	48	48,50	—	
" N. Hesp. (1.ª hyp).	195	198	200	199,50	199,25	200	198	—	190	—	—	—	—	—	
Londres: 3% portuguez.	18	18,25	18,25	18,25	18,50	18,61	18,87	18,87	18,74	18,74	18,74	18,74	—	—	
Obrig. Atravez Africa.	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	—	—	
Amsterdam: Atravez Africa.	47,25	37,62	47,62	47,62	47,12	—	46,75	46,81	—	47	—	46,56	—	—	
Bruxellas: Atravez Africa.	—	45	47,75	—	48,50	47,75	—	48,50	—	—	—	—	—	—	

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JUNHO			
		1898			1897			Totais		Diferença a favor de	
		Km	Totais	Kilometrítas	Km.	T. totas	Kilometrítas	1898	1897	1898	1897
COMUNHEM	de 21 a 27 Maio	693	64,522.000	93,105	693	55,810,775	80,535	1,298,478,000	1,181,454,345	117,023,655	—
	28 Jun.	"	65,028,000	93,835	"	58,415,547	84,293	1,363,506,000	1,239,869,892	123,636,108	—
Nova rede garantida.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nova rede garantida.	21 a 27 Maio	380	7,010,000	18,447	380	6,147,225	16,176	148,281,000	140,984,655	7,296,345	—
	28 Jun.	"	7,554,000	19,878	"	6,854,453	18,038	155,835,000	147,839,108	7,995,892	—
Sul e Sueste...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	475	—	—	475	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro.	12 a 18 Fer.	353	20,035,123	56,756	353	19,934,729	56,472	133,104,651	121,586,543	11,518,108	—
	19 a 25 Mar.	"	18,347,219	51,975	"	17,911,499	50,740	151,451,870	139,498,042	11,953,828	—
Beira Alta...	14 a 20 Maio	253	6,386,145	25,242	253	6,567,552	25,959	103,067,552	113,010,326	—	9,942,774
	21 a 27 "	"	3,966,286	15,677	"	5,152,628	20,366	107,033,838	118,162,954	—	8,870,884
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	30 Jun.	105	1,239,567	11,805	105	1,505,329	14,336	20,922,620	23,202,942	—	2,280,322
	7 a 13 "										

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda de Janeiro a março de 1898

Importação para consumo (Valores em mil réis)

	1897	1898
Animaes vivos	600:366	723:061
Materias primas para as artes e industrias	3.991:847	4.744:472
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.242:108	1.403:720
Substancias alimenticias	5.171:045	1.973:918
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	455:271	584:553
Manufacturas diversas	748:114	875:833
Taras	18:514	16:543
Somma.....	12.227:205	10.322:130
Oiro e prata em barra e em moeda.....	90:037	107:786
Total	12.317:332	10.429:516

Exportação nacional e nacionalizada

	1897	1898
Animaes vivos	830:723	902:947
Materias primas para as artes e industrias	1.441:780	1.159:280
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	294:827	453:331
Substancias alimenticias	3.655:996	3.732:394
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	20:135	10:606
Manufacturas diversas	354:303	389:897
Somma.....	6.597:764	6.657:455
Oiro e prata em barra e em moeda.....	719:373	302:014
Total	7.317:137	6.959:469

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias	Reexportação	1.670:740	3.030:123
	Transito	341:992	618:008
Somma.....		2.012:732	3.657:131

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

France kilométrique.—Pela importante casa Didot Bottin, de Paris, editora do grande annuario do commercio de França e estrangeiro, foi distinguido o nosso jornal com a offerta d'um bello mappa com o titulo acima, indicando as distancias kilometricas sobre todas as rôdes de caminhos de ferro d'aquelle paiz.

A perfeição d'este trabalho e o original systema por que foi estabelecido tornam esta carta de um grande valor para consulta.

Cada linha é, em todo o seu comprimento, dividida por pequenissimos traços perpendiculares designando os kilometros que tem de extensão, indicando, em algarismos, todas as dezenas de kilometros e, por meio de um signal convencional, a posição das estações.

Facil é assim saber a distancia entre quæquer dois pontos juntando ao numero mais proximo da estação a somma dos pequenos traços a que nos referimos.

A impressão é quanto há melhor em esmero e nitidez, feita a cinco cores.

Annuario de ferro-carriles por D. Enrique de Latorre.—Acaba de sahir o volume respectivo ao VI anno, e escusado é dizer que vem consideravelmente melhorado, porque isso é praxe sabida n'esta publicação, que prospera cada anno.

A parte material, papel e impressão vem mais apurada, tendo sido editado o volume d'este anno pela abastada casa Bailly-Bailliére e filhos.

O mappa foi completado com a parte que se refere a Portugal, copiado do que foi dado pela nossa *Gazeta*, o que lealmente é declarado em nota pelo nosso estimado collega, auctor d'este interessante livro, assim como, pela nossa parte, praticámos ao publicar o que oferecemos como brinde aos nossos leitores.

Na redacção ha importantes augmentos e modificações, reunindo tudo quanto pôde ser util ao commercio e especialmente ao transportador por caminho de ferro.

As materias novas são: Orçamentos do Estado para a concessão e construcção de caminhos de ferro.

Resumo de estatística commercial dos caminhos de ferro.

Productos comparados dos tremvias.

Classificação geral de mercadorias na rede de Madrid Zaragoza e Alieante.

Apeadeiros e desvios, com o serviço que prestam.

E' primoroso o trabalho que o nosso distinto collega da companhia do Norte de Hespanha produz annualmente, e lhe renderá, por certo, louvores e attenções da parte da companhia que tem ao seu serviço tão inteligente empregado, como de todos que conhecem a sua obra de estudo e observação como poucas.

LINHAS PORTUGEZAS

Caminho de ferro do Ruo.—Como dissemos, foi aprovado o projecto da concessão do caminho de ferro do Ruo.

Pena é que só tão tarde lograsse despacho nas estações officiaes, este util melhoramento.

De mais a mais o Estado, que tão roncero se mostrou na sua approvação, pois já vem do ministerio passado a iniciativa do projecto, a bem dizer, nada dispõe com elle. O que der, provirá do proprio caminho de ferro, que vae realizar-se.

Dispensa, é verdade, a companhia que o construir do imposto de transito. Mas esse imposto só se cobraria se elle existisse.

Concede tambem, para garantia das obrigações que se emittirem, o excesso do rendimento da alfandega de Quelimane sobre a media dos 3 ultimos annos.

Mas, se esse rendimento se elevar, só ao caminho de ferro se deve o augmento.

Em compensação o Estado realisa vantagens apreciaveis e até consegue subsidios para as missões da Zambezia e para o Instituto Ultramarino.

Como já dissemos tambem, este caminho de ferro liga o lago Nyassa com o mar em Quelimane. Fica sendo uma via de penetração para Tanganika e para a região de Katanga.

Tem um largo futuro e deve contribuir para a prosperidade de Quelimane.

O que seguramente vae servir bem é os interesses ingleses da Africa Central.

Devo presumir-se que venha a ligar-se com o grande caminho de ferro do Cabo ao Nilo, que não estará muitos annos por fazer e que actualmente occupa a actividade patriotica dos ingleses.

Sul e Sueste.—Começaram os trabalhos de construcção do apeadeiro de S. Mathias nas linhas do Sul e Sueste.

Mais um apeadeiro portanto!

—Está sendo transformada a estação de Monte-mor na linha do Sul.

*
Pelo ministerio das obras publicas foi auctorizada a despesa de 5:000\$000 réis com as obras do alargamento da estação do Barreiro.

Pungue.—Consta que as negociações para a construcção do caminho de ferro do Pungue estão bem encaminhadas. Já regressou a Lisboa o sr. Marquez de Fontes, administrador da Companhia de Moçambique, que fôra a Londres tratar d'este assumpto.

Minho e Douro.—Foi inaugurado o apeadeiro de Gondarem no concelho de Caminha.

Outro apeadeiro. Somma e segue!

Lourenço Marques.—O jornal de Pretoria — *La semaine* — avalia assim a linha de Lourenço Marques.

Quando se tomou conta da via ferrea, valia 22.500 libras. O custo dos 9 kilómetros construídos pelo governo foi de 60.000 libras, e a somma despendida em reparações etc. foi de 66.000 libras.

O valor da concessão no fim do anno de 1893 era 1.820.000 libras e a somma que deve pagar-se segundo a clausula da expropriação 2.435.000 libras.

Mormugão.—O rendimento do caminho de ferro de Mormugão vai subindo e ganhando, portanto, parte do que perdeu. Na semana finda em 7 de maio deu 5.492 rupias e na immediata 8.242 rupias, isto é, mais 863 e mais 4.001 rupias do que em eguaes periodos no anno anterior. Desde o principio do anno até 7 de maio o rendimento foi de 84.958 rupias. No anno passado em equal epocha era de 61.541.

Linha aerea.—Os srs. engenheiros Manuel Francisco Vargas, sub-director da Companhia Real dos Caminhos de ferro, e Alvaro Aurelio de Sousa Rego, adjunto á inspecção industrial da 1.^a circunscripção no Porto, requereram a concessão e exploração d'um caminho de ferro aereo entre S. Pedro da Cova e a cidade do Porto. E' destinado ao transporte de mercadorias. A extensão da linha é de 7 kilometros.

Estas linhas teem sido applicadas no estrangeiro em regiões montanhosas para o transporte de minérios, etc.

A realisar-se, será a primeira que se installa no nosso paiz.

Precaução contra incendios.—Foi determinado ás administrações das vias ferreas que empreguem os meios mais aperfeiçoados para evitar a saída de faias das chaminés das machinas, a fim de se prevenirem incendios nas margens das linhas.

Alguns d'elles teem custado ao paiz indemnizações apreciaveis.

Pelo ministerio do reino tomam-se tambem providências tendentes ao mesmo resultado, afim de que os proprietarios confinantes ás linhas ferreas defendam as suas culturas com aceiros, e de que se permitta a queima de restolhos e hervas secas para que não possam comunicar o fogo ou original-o, quando passam os comboios.

Ramal de Mattosinhos.—Foi auctorizada a transference do ramal de Mattosinhos, concedido ao sr. João Gomes da Silva, para a companhia do caminho de ferro do Porto á Povoa e Famalicão.

Ascensor de S. Sebastião da Pedreira.—Estão muito adeantados os trabalhos da construcção d'esta linha funicular, que vai das Portas de S. Sebastião da Pedreira ao Rocio pela rua de S. Sebastião da Pedreira, largo de Andaluz, rua e largo de S. Martha, ruas de S. José e das Portas de Santo Antão.

Os carris estão assentes desde o Rocio, em dupla via até ao largo de Andaluz, e das Portas de S. Sebastião até ao começo da rua do mesmo nome.

Na rua de S. Sebastião ha já uma grande parte da

linha assente com o respectivo canal de formigão hidráulico.

As obras alongaram-se mais em virtude da construcção do cano de esgoto da cidade que houve de transformar-se, e a mudança da canalisação das aguas e do gaz.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Central de Aragón.—A divisão fiscal das vias férreas de Leste recebeu já as obras do Central de Aragon, da secção de Sagunto a Segorbe, que foi em seguida inaugurada.

Castejon a Agreda.—Começaram os trabalhos d'esta via ferrea. Julga-se que a primeira secção, de Castejon a Centronigo, ficará prompta em fins de agosto.

Santander a Bilbao.—As receitas d'esta linha, durante os quatro primeiros meses do anno de 1897, foram de 394.939,87 pesetas. Durante igual período do corrente anno as receitas foram de mais 52.630,41 pesetas.

Madrid, Zaragoza y Alicante.—O pessoal revisor dos comboios d'esta linha cobrou, em 1897, durante as viagens, 230.633,99 pesetas. Foram encontrados nos comboios 14.717 passageiros sem bilhetes, e 23.052 em classes diferentes das que lhes competiam.

No exercicio d' 1897 foram :

As receitas.....	63.283.693,23	pesetas
Os encargos d' co npanhia.....	36.382.138,86	"
As despesas de exploração	21.461.058,50	"
Os lucros.....	2.446.476,47	"

D'aqui deduziu se 82.471,39 pesetas para compensar o deficit na exploração das minas em 1897, 125.000 de auxilio á caixa de previdencia da companhia, e a importancia da contribuição industrial.

Não distribue, por isso, dividendo.

Fusão de companhias.—As direcções das linhas férreas de Manresa a Guardiola e do tremvia de Manresa a Berga estão tratando de fundirem as respectivas empresas e construirem 20 kilometros de linha de Oliva a Guardiola, centro da rica bacia carbonifera do alto de Llobregat.

Langreo.—A linha férrea de Langreo realizou, em 1897, de lucros líquidos da exploração..... 752.605,89 pesetas
N'outras receitas..... 52.205,19 "

O que prefaz.....	814.812,19	"
Os seus ganhos foram:		
No serviço de obrigações.....	154.625,00	"
Pagamento de dividendos.....	481.658,00	"
Augmento de despesas de capitalização.....	78.659,78	"
	714.934,278	"

Resta de lucros apenas 95.853,33 pesetas, que passa a fundo de reserva.

França

Foi aprovado o projecto definitivo da linha de Chamonix.

Vão começar os trabalhos.

A via férrea segue de Fayet a Chamonix, nas faldas do Monte Branco. E' uma linha para excursionistas, será de tracção electrica, e terá a bitola de 1m,0.

A força que anima os dynamos é a de uma queda de agua.

São captadas as aguas do Arne, acima da ponte de Serrecoz, conduzidas em tunnel de 600 metros até Châtelard, dando 2.600 c. v.

Uma segunda officina em Pelissier dará outro tanto.

Haverá 5 estações: Fayet, Châtelard, Servoz, Honches, Bossions e Chamonix.

Deve estar prompta em 1901.

E a primeira via terrea electrica da rede P. L. M.

Italia

Foi inaugurada a nova linha de tremvia electrico de Genova, entre a Piazza Cornetto e a linha d' Circumvalação, atravessando a esplanada d' Acquasola, o Corso Podestá e a Via Corsica.

Entrou no ministerio das obras publicas o pedido de concessão d'uma linha ferrea normal de Incino-Erba por L'isola-Ponte a Canzo-Asso, com 7.485 metros de desenvolvimento.

Esta linha seria um prolongamento da via férrea em exercício da *Milano-Erba*, da sociedade *Nord-Milano*.

Tem por fim servir algumas indústrias no *Valle del Lambro*. A construção orça-se em 618.510 liras.

Inglaterra

Foi aberta à exploração a linha elétrica subterrânea *Waterloo-City*, em Londres.

Espera-se assim conseguir um maior rendimento na linha férrea *City and London*.

Vão-se construindo novas galerias, tanto no norte como no centro e no sul, que ligam as diversas linhas.

Os trabalhos da via férrea *London-Central* tem continuado. A linha terá 10.400 metros, custando 3.800.000 libras.

Presume-se alli o movimento de 48 milhões de passageiros por ano.

Russia

O governo russo resolveu construir muito brevemente uma via férrea que ligue a de Oussuri à fronteira da China.

Deve estar concluída no 1.º de janeiro de 1900.

Suissa

Foi apresentado ao conselho federal suíço um pedido de concessão d'uma linha férrea elétrica, com a bitola de 1m.0, em cremalheira, de Meiringen a Wassen, com o desenvolvimento de 42.400 metros.

Esta linha ligaria a via férrea do *Gothardo* com o *Oberland* de Berne, e dava acesso às cascatas de Maienthal, de Gadenthal e às geleiras de Susten.

Sairia de Meiringen, na linha de Brünig, passaria o Aar, iria a Susten, e d'ahi por Gorneralp e pelo valle de Maienreuss, à estação de Wassen, na linha *Gothardo*.

A inclinação máxima seria de 10 por cento, e o raio mínimo 60 metros.

Suecia

O Riksdag sueco aprovou a construção da discutida linha férrea de Gelivara à fronteira norueguesa.

A linha fica sendo propriedade do Estado e está orçada em 21.408.000 kr.

Votou-se também a construção de outra, de Gothenburg a Lhee, orçada em 13.091.000 kr.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DA BEIRA ALTA

Relatório apresentado pelo Conselho de Administração à Assembleia Geral ordinária reunida em Lisboa em 28 de abril de 1898.

Senhores. — Em conformidade com os artigos 43.º e 49.º dos estatutos tendes sido convocados a reunir em Assembleia geral ordinária para serdes postos ao corrente da situação da Companhia e para apreciar o balanço e contas do exercício, bem como as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Os resultados do exercício pouco diferem dos do ano anterior. Obtivemos, entretanto, um pequeno aumento de receita de 4.654\$824 réis.

A perda de cambio, de que notámos o novo aumento no começo de 1897, chegou a atingir no decorrer do anno $52\frac{1}{2}\%$, a média de perda sobre os nossos envios de dinheiro para França elevou-se a $47\frac{2}{3}\%$ contra $32\frac{3}{4}\%$ em 1896 e 27% em 1895.

Pela concessão de preços reduzidos e por processos julgados severamente, os nossos concorrentes persistiram em tentar contra-nos o astamento do tráfego do que não somos nem os únicos nem os primeiros a queixar-nos.

Entretanto, a intervenção mais activa do governo e as promessas de conciliação que nos deu a nova direcção da companhia real permitem-nos esperar uma combinação de que, no interesse commun das companhias e do comércio, não temos cessado de proclamar a necessidade.

Receitas. — As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e impostos, elevaram-se a réis... ou seja por kilmetro e por anno 1.241\$149 réis As de 1896 foram de réis... O aumento foi de réis... Tivemos sobre os passageiros, mercadorias e receitas diversas um aumento de réis... Sobre a pequena velocidade uma diminuição de réis...

O aumento sobre os passageiros provém do tráfego local e de comboios especiais de recreio que deram bons resultados.

O das mercadorias provém do desenvolvimento dos transportes internacionais e dos transportes de peixe.

A diminuição sobre as mercadorias de pequena velocidade é devida em grande parte à má colheita de vinho e batata.

Despesas. — As despesas elevaram-se a réis... ou seja por kilmetro e por anno 650\$502 réis As de 1896 foram de réis... Diminuindo, portanto, réis...

O coeficiente da exploração encontra-se reduzido a 49,6 %.

Excesso das receitas sobre as despesas. — O excesso das receitas sobre as despesas é de réis ou seja a mais sobre o exercício anterior, réis ..

O saldo disponível em 31 de dezembro de 1896 tendo sido de réis...

O saldo das contas de exploração em 1897, réis O total das sommas disponíveis atingiu a réis..

Que foram assim aplicados:

Os obrigacionistas receberam:

Em 30 de junho de 1897 uma prestação de 1 fr. sobre o coupon n.º 19, ou seja, fr. 121.117,00

Em 31 de dezembro de 1897:

O saldo de 2.65 francos sobre o coupon n.º 19 ou seja, fr. 320.960,05

Uma prestação de 1 franco sobre o coupon n.º 20, fr. 121.117,00

4.2.077,05

Foi além d'isso aplicado:

Para imposto de selo e despesas relativas aos pagamentos sobre coupons, francos 45.389,67

Para premio annual atribuído à conta «Fundos de seguro» 1.765,00

Para despesas de novas instalações lançadas à conta de «primeiro estabelecimento» 13.247,00

Para perda de cambio sobre as remessas de fundos de Lisboa para Paris:

Pagamentos de coupons, réis 52.297\$827, que ao cambio convencional de 180 réis por franco, dão fr. 290.543,48

Pagamentos de despesas em Paris réis, 13.585\$585

que ao cambio convencional de 180 réis por francos dão.... 75.475,47

366.018,95

A deduzir:

Juros sobre depósitos de fundos, fr. 5.114,13

Resta francos 360.004,82

984.500,54

177.210\$000

33.462\$810

Fica disponível em 31 de dezembro de 1897....

D'esta somma retiramos, como nos annos anteriores, para ocorrer ás eventualidades da exploração 24.300\$000 réis que ao par dão 135.000,00 francos.

O excesso 9.162\$819 réis juntar-se-ha ás quantias que os resultados da exploração nos permittam distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo.

Conta de primeiro estabelecimento. — Esta conta eleva-se a réis... ou um aumento de 2.384\$460 que se divide como segue:

Construção de uma casa para moradia de diversos agentes na estação de Mangualde....

Construção de um andar no edifício da estação de Cannas e prolongamento do cais da estação de Gouveia....

Compra e instalação de 4 novos freios de vacuo automáticos e de *grasseurs* «Detroit» (trabalhos em curso)....

1.545\$110

2.384\$640

Total igual....

Conta de devedores diversos. — A conta garantida pela hypotheca a que se refere o nosso ultimo relatorio foi saldada pelo reembolso da somma de 7.500.000 réis.

Reclamação da empreitada dos trabalhos de construção. — Temos a satisfação de vos anunciar que, de acordo com o governo, o tribunal arbitral foi definitivamente constituído. O negocio prosegue hoje regularmente, e já o relatorio do advogado da reclamação foi depositado para ser transmittido ao procurador geral da corôa, que responderá no prazo previsto no compromisso.

Conselho de administração. — Um novo lucto feriu a companhia. M. S. Boittelle, seu presidente, foi-nos roubado em novembro de 1897, depois de dezoito annos de ininterrupta collaboração. A alta personalidade de M. Boittelle honrava enormemente o nosso Conselho, e lastimamos n'ele tanto o administrador eminentemente como o homem sympathico cujas relações nes eram tão caras e tão preciosas.

Para preencher esta vaga e a que já existia motivada pela morte de M. Lejeune, nomeámos provisoriamente administradores, nos termos do artigo 26.º dos Estatutos, o Visconde de Jessaint e M. Edouard Delange, membro do conselho fiscal.

Pertence-vos ratificar estas escolhas.
O renovamento annual chama a sahir:

M. M. Conde de Mendia.
Barjona de Freitas.
Goudchaux.
Boittelle (Jules).

Os administradores demissionarios, bem o sabeis, são reelegitivos.

Em cumprimento do artigo 38.º dos Estatutos, tereis que indicar os membros effectivos e supplentes do conselho fiscal para o exercicio de 1898.

Quando tiverdes ouvido o parecer do conselho fiscal sobre o balanço e contas de 1897, submeteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

NOTAS VARIAS

Assim como os carris de ferro foram substituidos por carris de aço, os wagons de ferro e madeira tendem a dar lugar aos de aço.

Com estes wagons reduzem-se as despesas de transporte, conseguindo-se, portanto, um rendimento mais elevado, porque permitem que se aumente a carga média.

São, por isso, muito proprios para um trasego considerável, em percurso e tonelagem. Na America ha já d'estes wagons para cargas de 50.000 kilogrammas, destinados a carvão e minério.

O emprego do aço permite elevar a carga util. Nos wagons de aço sahe mais barata do que nos de madeira, a tonelada de capacidade util. Como são maiores, os comboios constituem-se com menos viaturas, são necessarias menos vias de resguardo, emprega-se menos pessoal nas manobras, ha menos homens ocupados na conservação d'este material e diminuem os riscos de incendio.

Estes wagons deviam dar bom resultado na linha de Sul para os minérios.

Constituida em 1897 para a exploração das patentes de Ganther e Wehrle e outras que possa adquirir, a sociedade francesa de automóveis está em condições de construir viaturas em serie, intermitaveis em todas as peças.

Saiu completamente de periodo de organização, tendo as suas officinas optimamente montadas.

Tinha o capital de um milhão de francos em accções de 100 francos, mas elevou já essa somma a 2.500.000 francos creando 15.000 novas accções que estão acima do par, pois se sabe que o aumento de capital se fazia por terem aumentado as operações.

Actualmente fabricam-se nas officinas de Levallois-Perret carruagens automóveis, motocyclos, bicycletas, tricycletas, tricyclos-carretas que tamnho sucesso lograram e que constituem em exclusivo da companhia.

Está portanto em plena prosperidade a empresa.

*
Realisa se em 25 de julho, em Bruxellas, o VII congresso de navegação. Encerra-se no fim de seis dias.

Este congresso interessa muito de perto a engenharia hidráulica, como interessa a engenharia naval.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festejos a S. João e S. Pedro na Feira Franca em Lisboa. — Iluminações, concurso da philarmónica, cavalhadas, bailes infantis, bairro árabe etc.

Os bilhetes de ida e volta da tarifa especial n.º 7, procedentes das estações de Braço de Prata a Santarem, e os da tarifa L. 2 (linha de Sintra) e L. 3 (ramal de Cascaes) vendidos para Lisboa-Rocio, Lisboa-Caes dos Soldados ou Caes do Sodré, nos dias abaixo indicados, terão a seguinte validade para o regresso:

Vendidos nos dias 23 ou 24 serão validos até 27
" " 28 ou 29 " " " 1 de julho

Lisboa, 7 de junho de 1898.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de carvão de forja

Faz-se publico que, pelas doze horas do dia 25 do corrente mês, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 250 toneladas métricas de carvão de forja.

O deposito provisório para poder licitar será da quantia de 55.000 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento do preço total da adjudicação por aquelle dos concorrentes a quem esta for feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle, na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este, na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na sede da direcção (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 3 de junho de 1898.

Fornecimento de lona

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 18 do corrente, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 500 metros de lona para tectos de wagons, com a largura de 0m.98.

O deposito provisório para poder licitar será da quantia de 11.500 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento do preço total da adjudicação por aquelle dos concorrentes a quem esta for feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle, na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este, na caixa geral de depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na sede da direcção (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 6 de junho de 1898.

Faz-se publico que, pelas doze horas do dia 20 do corrente, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 400 metros de lona para tectos de wagons, com a largura de 1.130 milímetros.

O deposito provisório para poder licitar será da quantia de 11.500 réis, o qual será posteriormente elevado a 5 por cento do preço total da adjudicação por aquelle dos concorrentes a quem esta for feita.

Estes depositos serão feitos, aquelle, na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e este, na caixa geral dos depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na sede da direcção (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 6 de junho de 1898.

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

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.^o
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.^o
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portuguesa de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C. a Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.º—Rua de Traz, 28.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO

VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.—

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisboense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para famílias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Parainhos.

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

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

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

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

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

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

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas 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.^ª ordem.—Prop. Adriano & François.

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

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

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.**—Proprietarios Rica 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 alemão.

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

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

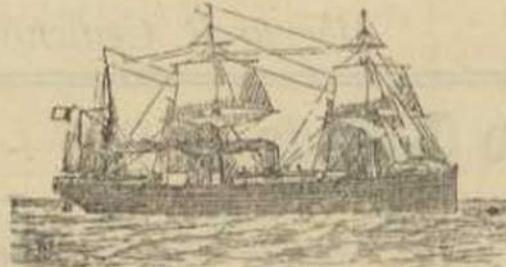
GIBRALTAR **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Espanol.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

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

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Email

Cherbourg e Southampton

O paquete **CLYDE**, sahirá a 28 de junho.

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

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL

Lisboa	Porto	Porto	Lisboa
7-30 m.	9-15 n.	a 6-35 m.	8-30 n.
8-0 n.	7-35 m.	2-8 t.	3-5 n.
10-30 n.	11-5 m.	7-45 t.	5-55 m.
<i>cis-ou V. Alcant.</i>	<i>V. Alcant. Lisboa</i>		
8-30 m.	8-0 n.	a 8-45 m.	8-20 n.
8-15 n.	5-25 m.	8-35 n.	5-35 m.
<i>trans-ou Badajoz</i>	<i>Badajoz Lisboa</i>		
8-30 m.	9-10 n.	a 7-30 m.	8-30 n.
8-15 n.	6-45 m.	7-0 t.	5-35 m.
<i>Lisboa Figueira</i>	<i>Figueira Lisboa</i>		
7-15 m.	3-3 t.	12-15 n.	10-20 m.
7-15 t.	5-23 m.	1-0 t.	9-50 t.
<i>Lisboa Guarda</i>	<i>Guarda Lisboa</i>		
7-30 m.	11-40 n.	a 6-30 m.	9-45 n.
8-0-30 n.	11-5 m.	3-30 t.	3-5 m.
<i>Lisboa V. Franca</i>	<i>V. Franca Lisboa</i>		
7-0 t.	7-55 t.	k 5-25 m.	6-72 m.
<i>Lisboa Santarem</i>	<i>Santarem Lisboa</i>		
8-0 t.	4-31 t.	a 12-30 m.	3-0 t.
<i>Lisboa Entrono</i>	<i>Entrono Lisboa</i>		
9-11 m.	3-0 t.	a 5-15 m.	9-0 m.
8-43 t.	8-25 n.	a 5-30 m.	1-20 t.
<i>Lisboa Coimbra</i>	<i>B. Coimbra B. Entrono</i>		
8-0 m.	8-40 n.	2-10 t.	9-30 n.
<i>Lisboa Pampilhosa</i>	<i>Pampilhosa Lisboa</i>		
7-30 t.	11-22 n.	j 5-10 m.	10-10 m.
<i>Aveiro Porto</i>	<i>Porto Aveiro</i>		
8-35 n.	6-18 m.	b 4-0 m.	8-12 m.
8-10 m.	2-15 t.	b 4-15 t.	6-29 t.
<i>Ovar Porto</i>	<i>Porto Ovar</i>		
8-55 m.	6-33 m.	10-45 m.	12-25 t.
8-20 t.	3-10 t.	6-25 t.	8-6 m.
<i>Porto Espinho</i>	<i>Espinha Porto</i>		
8-55 m.	8-57 m.	b 7-10 m.	8-40 m.
8-20 t.	5-52 t.	3-20 t.	4-22 t.
<i>Figueira Alfarelos</i>	<i>Alfarelos Figueira</i>		
8-30 m.	5-33 m.	12-10 n.	1-13 n.
12-5 t.	12-48 t.	6-10 m.	7-10 m.
2-5 t.	3-6 t.	12-55 t.	1-53 t.
0-23 t.	7-40 t.	3-20 t.	4-4 t.

Caiaias Figueira

Caiaias	Figueira	Figueira	Caiaias
2-30 t.	7-23 t.	6-15 m.	11-0 m.
Figueira	Amieira	Amieira	Figueira
12-15 n.	12-38 n.	5-0 m.	5-23 m.
6-15 m.	6-38 m.	7-0 t.	7-23 t.

Coimbra Figueira

Coimbra	Figueira	Figueira	Coimbra
7-15 m.	c 9-2 m.	f 7-15 m.	9-2 m.
4-30 t.	6-16 t.	11-0 m.	12-44 t.
—	—	9-0 n.	10-40 n.

C. Sodré Cascaes

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
7-0 m.	8-12 m.	5-30 m.	6-41 m.
9-0 n.	10-12 m.	7-30 m.	8-41 m.
11-0 m.	12-13 t.	8-30 m.	9-40 m.
1-0 t.	2-13 t.	10-30 m.	11-33 m.
3-0 t.	4-2 t.	1-30 t.	2-32 t.
4-45 t.	5-55 t.	3-15 t.	4-20 t.
5-30 t.	6-32 t.	4-15 t.	5-16 t.
8-0 n.	9-4 n.	6-30 t.	7-43 t.
10-30 n.	11-33 n.	8-0 t.	9-11 t.
12-30 n.	1-32 n.	9-30 n.	10-46 n.

C. Sodré a P. Arcos

C. Sodré	P. Arcos	P. Arcos	C. Sodré
6-0 m.	6-38 m.	7-0 m.	7-38 m.
8-12-0 t.	12-49 t.	1-0 t.	1-35 t.
4-15 t.	4-50 t.	6-15 t.	6-50 t.
7-0 t.	7-34 t.	7-45 t.	8-25 n.

C. Sodré Alges

C. Sodré	Alges	Alges	C. Sodré
8-0 m.	8-23 m.	8-47 m.	9-0 m.
10-0 m.	10-20 m.	10-30 m.	10-50 m.
2-0 t.	2-20 t.	2-30 t.	2-50 t.

Lisboa Sacavém

Lisboa	Sacavém	Sacavém	Lisboa
6-45 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-0 m.
7-45 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-29 m.
8-45 m.	9-29 m.	8-45 m.	9-29 m.
9-45 m.	10-29 m.	10-0 m.	10-44 m.
12-0 t.	12-44 t.	11-0 m.	11-45 m.
d 1-0 t.	1-44 t.	1-0 t.	1-15 t.
2-0 t.	2-44 t.	d 2-0 t.	2-44 t.
d 3-0 t.	3-34 t.	3-0 t.	3-45 t.
4-45 t.	5-29 t.	d 4-30 t.	5-11 t.
5-45 t.	6-29 t.	6-0 t.	6-44 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-0 t.	7-45 t.
12-30 n.	1-30 n.	11-30 n.	12-14 n.

FABRICA

DE

H. Schalck, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.^o

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

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

Mangualde Guarda

Guarda Mangualde

10-5 n. | 1-0 n. | 4-25 m. | 7-14 m.

MINHO E DOURO

Porto Valença

Valença Porto

8-1 m. | 1-30 t. | 2-50 n. | 8-35 m.

10-55 m. | 3-25 t. | 9-45 m. | 9-25 t.

5-15 t. | 11-25 n. | 1-50 t. | 7-20 t.

Porto Braga

Braga Porto

b 5-0 m. | 8-10 m. | 5-40 m. | 8-35 m.

d 6-50 m. | 8-57 m. | 11-45 m. | 2-25 t.

8-0 m. | 10-50 m. | 4-30 t. | 7-20 t.

10-55 m. | 1-20 t. | b 6-55 t. | 10-30 n.

5-15 t. | 8-25 n. | d 9-15 n. | 11

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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



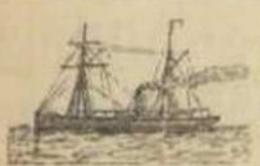
SAHIRÁ no dia 1 de julho, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real d. Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Kanzler**. Sahirá a 17 de junho.
Agente, E. George — Rua da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vap. all. **Reichstag**. Sahirá a 1 de julho.
Agente, E. George — R. da Prata, 8.



Anvers e Havre, vap. franc. **St. Marc**. Sahirá a 15 de junho.
H. Burnay & C.ª. Rua dos Fanqueiros, 10 1.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor alemão **Porto Alegre**. Sahirá a 22 de junho.
Agente, E. George — R. da Prata, 8.



Bahia, Rio e Santos, vapor all. **Bahia**. Sahirá a 15 de julho.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Trier**. Sahirá a 26 de junho.
Agente, João Patrício Alves Ferreira. R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



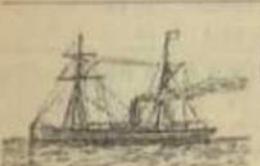
Bordeaux, vap. franc. **Portugal**. Sahirá a 22 de junho.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. — Rua Aurea, 32, 1.º



Cabo da Boa Esperança, Lourenço Marques e Beira, vap. franc. **Uruguai**. Sahirá a 22 de junho.
Agente, Augusto Freire — 19, Praça do Município.



Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor franc. **La Plata**. Sahirá a 20 de junho.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes. Rua do Ouro, 32.



Iquitos, vapor ingl. **Ucayali**. Esperado a 4 de julho.
Agente, Garland Laidley & C.ª — R. Alecrim, 10.



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



Marselha e Genova, vapor italiano, **Rio Amazonas**. Esperado a 25 de julho.
J. Antunes dos Santos & C.ª — P. Remolares.



Pará e Manaus, com escala pela Madeira, Obidos e Santarem, vap. italiano **Re Umberto**. Esperado a 26 de junho.
J. Antunes dos Santos & C.ª — P. Remolares.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Montevideo e Buenos-Ayres, vap. franc. **Clyde**. Sahirá a 28 de junho.
Agente, James Rawes & C.ª — Rua dos Capelistas, 31, 1.º



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Ville de Rosario**. Sahirá a 2 de julho.
Agente, Augusto Freire — 19, Praça do Município.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. alemão **Paraguassu**. Sahirá a 29 de junho.
Agente, E. George — R. da Prata, 8, 2.º



Rotterdam e Hamburgo, vapor alemão **Kaiser**. Sahirá a 18 de junho.
Agente, E. George — R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, v. franc. **Campana**. Sahirá a 25 de junho.
Agente, Augusto Freire — 19, Praça do Município.



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. ingl. **Oreana**. Sahirá a 22 de junho.
Agente, E. Pinto Basto & C.ª — C. Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. ingl. **Iberia**. Sahirá a 20 de junho.
Agente, E. Pinto Basto & C.ª — C. Sodré, 64, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 8 — GRANDE VELOCIDADE

Applicavel em todas as linhas da Companhia
para transporte de

VOLUMES DE PESO ATÉ 10 KILOGRAMMAS

Desde 1 de Julho de 1898

Preços de transporte

A — Volumes até 5 kilogrammas :

Até 200 kilometros.	80 réis por volume
De 201 a 300 kilometros.	0,4 » » » e kilometro
De 301 kilometros em diante.	0,58 » » » »

B — Volumes de 6 até 10 kilogrammas :

Até 200 kilometros.	100 réis por volume
De 201 a 300 kilometros	0,55 » » » e kilometro
De 301 kilometros em diante	0,5 » » » »
Com o minimo de 170 réis por volume	

CONDIÇÕES

1.º — Os preços d'esta tarifa estão isentos dos direitos de guia e registo, e a taxa entre estações pertencentes a linhas de diferente concessão, será feita pela somma das respectivas distâncias d'aplicação.

2.º — Esta tarifa é applicavel a todas expedições de um só volume, de quaesquer fôrmas, dimensões ou natureza, contanto que não contenham valores, metallico, objectos preciosos, materias inflammaveis ou explosivas e animaes vivos

3.º — As expedições terão que ser feitas em porte pago á partida e seguirão pelo primeiro comboio de passageiros que partir para a estação de destino das remessas, uma hora, pelo menos, depois da apresentação d'estas para expedir.

4.º — Os volumes deverão ser rotulados pelos expedidores com a indicação do nome e residencia do signatario e destino da expedição.

5.º — Dando-se perda ou avaria, salvo o caso de força maior, a Companhia pagará a devida indemnisação, limitada, porém, ao maximo de 15000 reis por cada kilogramma.

6.º — Esta tarifa será applicada **de officio** sempre que o expedidor não peça, na sua nota de expedição, a applicação de outra tarifa.

7.º — Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

8.º — É annullada e substituida por esta, a tarifa especial n.º 8 de grande velocidade de 20 de Fevereiro de 1889.

Lisboa, 10 de Junho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy