

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 7, do caminho de ferro do Minho e Douro.

SUMMARIO

CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA, por O. S.	Pag. 289
OPERARIOS DE CAMINHOS DE FERRO.....	290
PORTE OFFICIAL — Portarias de 16, 19 e 27 de setembro do Ministerio de Obras Publicas.....	291
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	291
LEGISLAÇÃO EXTRANJEIRA.....	291
EXPOSIÇÃO DE 1900.....	291
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA AO PLANALTO DE CACONDA..	292
VIAS FERREAS SEGUNDO O TERRITORIO E POPULAÇÃO.....	294
NOTAS VARIAS.....	295
NOTAS DE VIAGEM.....	296
PORTE FINANCEIRA. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portugueses e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..	297
LINHAS PORTUGUEZAS — Pungue — Mormugão — Beira Alta — Minho e Douro — Montemor-o-Novo — Norte e Leste.....	298
LINHAS EXTRANJEIRAS. — Hespanha — Inglaterra — Italia — Suissa — Africa ingleza.....	298
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório. (Continuação)	298
AVISOS DE SERVIÇO.....	300
ARREMAÇÃOES.....	300
CASAS RECOMMENDADAS.....	302
AGENDA DO VIAJANTE.....	302
ANNUNCIOS.....	303
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1898.....	303
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	304

CONGRESSO

INTERNACIONAL DA IMPRENSA

ESTÃO entre nós os jornalistas estrangeiros, membros do 5.º congresso internacional da imprensa.

Cumprimos gostosamente o dever de saudar os nossos collegas e nossos caros hospedes.

Fal-o-hemos em breves palavras, pois julgamos que melhor corresponderemos ao desejo de todos, frizando aqui quanto interessam á civilização estas reuniões fraternas, d'onde resulta sempre alguma pequena conquista na obra, ardua mas ininterrupta, do progresso humano.

Os congressos são a consagração de trabalhos e estudos, que tem n'estas reuniões solemnes a sua formula definitiva. Chamam a atenção dos governos para determinadas questões que reclamam solução. Agitam discussões e põem em equação problemas que attrahem os especialistas, e preparam as resoluções futuras.

Radiosas feiras intellectuaes, agrupam os homens de nacionalidades, linguas e costumes os mais diversos, que alli permutam as ideias.

São o instrumento mais malleavel e mais efficaz de que possa servir-se a moderna civilização.

N'elles se debatem e resolvem questões que affectam de perto a actividade dos povos, chegando-se depressa, n'essas luctas incruentas, a resultados que mal poderiam obter-se nas mesas das chancellarias, pelos tractados e convenios.

Os congressos constituem hoje um processo normal para a realisação de melhoramentos moraes e materiaes; recorre-se quotidianamente a elles.

Ha os congressos technicos, como o dos caminhos de ferro e da navegação, os congressos scientificos, como os de chimica e geodesia, os congressos sociaes, como o de paz, etc.; os congressos restrictos a este ou áquelle campo de actividade, os congressos de caracter generico que cingem n'um longo abraço corporações e collectividades diversas; os congressos nacionaes em que se tractam assumptos que dizem respeito a um ou a outro povo, os congressos internacionaes, cada vez mais representados por membros das diversas nacionalidades, porque a todos interessa directa ou indirectamente a materia que alli se discute.

Sem os congressos internacionaes não era ainda o metro uma medida quasi universal. Sem os congressos não estava protegida em quasi todos os paizes a propriedade industrial. E' pelos congressos que vem a garantir-se a propriedade intellectual.

Sem os congressos não se instituia a obra meritoria da cruz vermelha, não se fixavam as unidades electricas, não se realisava a carta do céu, não se fazia união postal, ou a união monetaria.

L. de Mendonça e Costa

J. de Oliveira Simões

Le rédaction de la "Gazeta dos Caminhos de Ferro,"
salue affectueusement ses honorables collègues de la
presse étrangère, venus à Lisbonne pour prendre part
au 5^{me} Congrès International de la Presse, et fait des
vœux pour que les relations d'amitié et de confraterni-
té, établies à cette occasion entre les représentants du
journalisme étranger et ceux du journalisme de notre
pays, se perpétuent dans un souvenir ineffaçable de
cette auspiciouse réunion.

Só com elles se pode conseguir a arbitragem internacional, a hora universal.

Por isso todas as nações porfiam em receber com a maior gentileza os congressistas e se dão por honradas quando alguma das sessões se realisa em qualquer cidade do seu territorio.

Por isso Lisboa exulta com esta memoravel visita, tendo o sincero desejo de que a impressão que os nossos distinctos hospedes levem de Portugal corresponda ao prazer que a sua vinda lhe proporcionou.

E não é simplesmente o sentimento da boa hospitalidade, tradicional no povo portuguez, que tem tanto de arabe, que suggere esses desejos. O proprio interesse lh'o dictaria.

São muitos já os que comprehendem nitidamente as vantagens d'estas reuniões, que não constituem meros pretextos para agradaveis excursões e pittorescas viagens ou espectaculosas festas.

E se teem esta comprehensão relativamente a outros congressos, mais se lhes avigorá no espirito quando se tracta d'um congresso como o actual, que é o congresso da imprensa na sua accepção lata, a imprensa noticiosa, politica, literaria, artistica e technica. Da imprensa que forma a opinião, que vulgarisa as ideias, que discute e aprecia os factos, que combate, que illumina, que destroe e edifica, que prega a paz e canta a guerra: a imprensa que reflecte a alma das nações e é o espelho dos seus pensamentos, o echo das suas palavras, a photographia dos seus costumes.

Dado mesmo, porém, que não fossem incontestaveis os beneficios reaes que derivam d'estas reuniões que, só por serem internacionaes, já teem a alta significação d'uma obra de solidariedade humana que não conhece separações de fronteiras nem distincções de castas, linguas ou religiões, bastariam as vantagens praticas de diffundir os conhecimentos sobre o nosso paiz, sobre a belleza dos seus panoramas, a opulencia da sua vegetação a amenidade do seu risonho clima, sobre os seus gloriosos monumentos, sobre o seu trabalho e riqueza industrial ou agricola, para que fosse do maior interesse que um numeroso grupo de escriptores viesse vê-los e examinar de perto o pequeno povo, grande pela sua historia e pelos seus dominios coloniaes conquistados e ainda sustentados pelo seu braço heroico, viesse couhecer esse paiz de que tanto mal se diz lá por fóra.

Que até este bem teem os congressos. approximando os povos, fundindo rivalidades, desvanecendo preconceitos e modificando ideias falsas ou opiniões anticipadas e desfavoraveis.

O 5.º congresso da imprensa realisado em Portugal, que tanto desvanece a cidade de Lisboa, fica sendo um dos mais notaveis que se tem celebrado, pelo conjunto dos seus trabalhos de alcance tão consideravel e de tão manifesta utilidade.

O seu relatorio ha-de figurar brilhantemente ao lado dos anteriores.

As conclusões que se approvaram assignalam um grande progresso na obra benemerita d'esta instituição.

Em boa hora vieram os jornalistas estrangeiros, que tamanho realce deram a esta reunião, se levarem de Portugal a impressão grata de que somos um povo que trabalha, procurando honradamente prosperar e occupar o lugar que a civilisação lhe indica no grande concerto das nações livres e honestas, e se lhes ficar a convicção de que a Europa não tem a fronteira nos Pyreneus, mas chega á «occidental praia lusitana», como dizia o grande epico.

O. S.

OPERARIOS

DE

CAMINHOS DE FERRO

Deve-se ao illustre ministro, que hoje tem a seu cargo a pasta das obras publicas, mais uma providencia para que são poucos os nossos applausos — a portaria que n'outro lugar publicamos relativa a seguros dos operarios ferro-viarios.

Esta sympathica doutrina, que entra no campo de estudos que de ha annos vimos fazendo no desempenho d'um serviço official, impõe-se á nossa consideração e louvor por mais d'um titulo, e estamos certos do que o nobre ministro seguirá de perto a sua iniciativa altruista, fazendo com que não fique apenas no papel a sua ideia, mas chegue a ter realisação pratica e efficaz a obra que os considerandos da sua notavel portaria bellamente justificam.

São infelizmente poucas entre nós as instituições com que se salvaguarda os interesses do futuro da classe operaria; os mesmos estudos relativos a este importante assumpto, que tanto preoccupam actualmente os governos, como na Belgica laboriosa, e na Allemanha arrojada e activa, teem sido descurados entre nós. As raras providencias que os governos tomam n'este sentido, como os da ultima situação regeneradora por occasião da nova organização da caixa dos depositos, por incomprehendidas, fica sem utilização pratica.

O ministerio das obras publicas ainda ha pouco tempo teve uma secção n'uma das suas repartições, que se occupa d'estes assumptos.

Todavia, elles pela sua natureza reclamam toda a atenção e cuidado.

Tanto porque na suavisação da dura vida das classes operarias ha a satisfazer um verdadeiro principio de justiça social, como porque, até sob o ponto de vista meramente politico, é preferivel conceder a ceder ás reivindicações das classes desprotegidas que são o numero e a força, impõe se aos poderes publicos olhar sollicitamente pelos seus servidores que não gozam de privilegios que disfructam outras classes. Cumpre-lhes empenhar todos os esforços para fomentar ou favorecer as iniciativas que se apresentem ou pelo movimento associativo ou como concessões do patronato para garantir os que vivem do escasso salario quotidiano contra as torturas da invalidez e velhice, contra as doenças e contra os desastres.

A estas razões, que certamente actuarão no esclarecido espirito do sr. Elvino de Brito, juntam-se outras de character administrativo que são tambem ponderosas.

Pesa no orçamento do Estado, sem que alli appareça verba apparente destinada a essa despesa, o pagamento de uma quantia importante destinada a ferias e pessoal invalido. Esta despesa é face da lei á illegal.

Justa illegalidade diremos, mas facto irregular em si, e que se presta a maiores irregularidades tambem.

Não tem tido os antecessores de S. Ex.^a a dureza de coração necessaria para negar o pão aos operarios que se inutilisam no serviço de caminhos de ferro, tão azado a desastres, tão fecundo em accidentes, tão fatigante e que tão depressa inutilisa os homens!

O sr. Elvino de Brito, que felizmente é engenheiro e serviu em vias ferreas, achou um meio de legalisar a pratica seguida, regularisando-a, e assim consegue mostrar uma vez mais como estava preparado para o desempenho da alta missão que lhe foi confiada. Viu que se póde fazer bem á classe operaria das vias ferreas sem se sahir da lei, e prova d'uma maneira ostensiva o

cuidado e consideração que lhes merecem os nossos laboriosos jornaleiros, cujo salário mal lhes dá o pão de todos os dias e que assim não podem ser mais previdentes do que as classes mais favorecidas dos funcionários de estado.

Por isso applaudimos sinceramente a sua generosa ideia, apeteendo-lhe que se não esterilise mas caia em campo fecundo onde prolifiquem.

Será assim também um exemplo salutar e eloquente.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de camin'ios de ferro

2.^a Repartição

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 16 de agosto findo, de um taboleiro metálico para substituir o actualmente existente na passagem inferior, denominado Pedralha, ao kilometro 219,556 da linha do norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 5 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, approvar o referido projecto.

Paço, em 16 de setembro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 8 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem, approvar o projecto apresentado pela companhia do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão, de uma linha de serviço que a mesma companhia pretende assentar no caes de Famalicão, ligando-a com as que já existem e com a placa giratoria do caminho de ferro do Minho, e prolongando-a até á frente de um armazem particular em construcção.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, em 16 de setembro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Sendo elevada a despesa que actualmente se faz com o pessoal operario invalido das linhas ferreas exploradas pelo estado e que attinge annualmente a importante verba de 18:000.000 réis, sem que, nas leis ou regulamentos vigentes, haja auctorisação para tal despesa, a qual, por isso, se não acha fixada no orçamento do ministerio das obras publicas, commercio e industria, e

Sendo urgente que o governo, sem embargo de haver já providenciado, no corrente mez, sobre este assumpto, mandando cumprir rigorosamente as disposições da lei, que não permittem subsidios d'esta natureza, se habilite a propôr ás côrtes, na sua proxima reunião, medidas que tenham por fim soccorrer, em caso de força maior, os humildes e honestos servidores do estado que se tornem victimas de accidentes e desastres, no exercicio das suas funcções:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que os directores dos caminhos de ferro do sul e sueste e do Minho e Douro, tendo em vista que os poderes publicos não podem nem devem desamparar os operarios que no exercicio dos seus misteres se impossibilitem de trabalhar, muitas vezes pelo excessivo zelo e devotada solicitude no serviço, que lhes é commettido, proponham, de commum accordo, á consideração superior, os alvitres, que á sua longa pratica de serviços sugziram, ou seja em termos harmonicos ou semelhantes ás disposições, que vigoram na conservação das estradas e se acham estabelecidos no decreto de 21 de fevereiro de 1889, ou seja adaptando ás condições especiaes das linhas ferreas administradas pelo estado, o que se acha estabelecido nas que são exploradas por companhias particulares.

O mesmo augusto Senhor, confiando no comprovado zelo e no superior criterio dos referidos funcionarios, espera que elles empregarão no desempenho d'esta incumbencia os cuidados que a importancia e a urgencia do assumpto reclamam.

Paço, aos 19 de setembro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Constando a Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, que, em consequencia da prolongada estiagem, tem seccado quasi todos os mananciaes de que usam abastecer-se as locomotivas dos cami-

nhos de ferro de Guimarães e do Porto á Pova e e Famalicão, ao longo das respectivas linhas;

Considerando que igual facto se póde dar em relação ás linhas ferreas exploradas pelo estado.

Considerando que, em muitos casos, poderá a falta de agua, nos meios ordinarios de alimentação, ser supprida pela agua dos rios, quer navegaveis, quer innavegaveis, na parte do seu curso, contiguo ou vizinho das linhas ferreas;

Considerando que é de incontestavel interesse geral obstar a que, de tão anormal estado de cousas, possam resultar serias perturbações na exploração ferro-viaria do paiz com prejuizo manifesto do publico;

Considerando que o processo administrativo, estabelecido no regulamento dos serviços hydraulicos de 19 de dezembro de 1892, para se permittir a utilização das aguas correntes, não se compadece, pela sua morosidade e formalidades exigidos, com a urgencia reclamada por casos de força maior e de limitada duração;

Considerando que o mesmo regulamento prevê casos urgentes em que as aguas poderão ser utilizadas, sem processo nem indemnisação, pelos agentes da auctoridade;

Vista a informação da direcção da 2.^a circumscripção hydraulica:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei auctorisar que, em casos excepcionaes de secca dos mananciaes destinados á alimentação das locomotivas, a administração dos caminhos de ferro do estado e as companhias de caminhos de ferro possam utilizar-se, por meio de bombas ou de quaesquer outros appparelhos apropriados, das aguas dos rios navegaveis e não navegaveis para o serviço das suas locomotivas, devendo a respectiva concessão ser feita pelas direcções das circumscripções hydraulicas, as quaes, sem mais fórma de processo, regularão a quantidade de agua a extrahir dos rios, por fórma que não haja prejuizo para a navegação nem para os proprietarios que tenham direito ao uso das aguas.

Paço, em 27 de setembro de 1898 — *Elvino José de Sousa e Brito.*

Tendo chegado ao conhecimento de Sua Magestade El-Rei, que a companhia do caminho de ferro do Porto á Pova e a Famalicão tem abastecido de agua doce, durante a presente estiagem, as installações do porto de Leixões, por meio de wagons-tanques atrelados aos seus comboios e cheios na estação da Boa Vista, na cidade do Porto: ha por bem o mesmo augusto senhor ordenar que, em seu real nome, seja louvada a mencionada companhia por tão relevante serviço feito ao estado.

Paço, em 27 de setembro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Instrumentos e machinas agricolas ou industriaes, adubos correctivos insecticidas e fungicidas. — Em conformidade com o decreto de 3 de setembro do corrente anno publicaram já as linhas do Estado as suas tarifas para o transporte dos objectos acima indicados, ou melhor, a lista d'aquelles para os quaes ha o transporte gratuito.

Assim se ampliaram as concessões feitas pelo decreto de 9 de dezembro de 1896 que já dava o transporte gratuito ou com bonus de 60 e 40 por cento a varios d'estes productos.

Agora o beneficio estendeu-se também ás machinas industriaes e respectivas ferramentas mechanicas.

Damos em annexo a este numero essa tarifa.

LEGISLAÇÃO EXTRANGEIRA

Commissão consultiva de vias ferreas

FRANÇA

Por decreto do presidente da republica franceza de 17 de agosto ultimo foi reorganizada a commissão consultiva de vias ferreas.

Damos em seguida os topicos principaes d'esta reforma.

A commissão comprehende, além dos inspectores geraes, directores dos serviços de fiscalisação das vias

ferreas, 100 vogaes, 10 vogaes natos e 90 de nomeação.

Os vogaes natos são:

Os presidentes das commissões de vias ferreas e de alfandegas, do senado e da camara dos deputados;

O presidente da secção de obras publicas, agricultura, commercio e industria, correios e telegraphos do conselho de Estado;

O director das vias ferreas no ministerio;

O director de estradas, navegação e minas;

O director do pessoal e contabilidade no mesmo ministerio;

O director das vias ferreas do estado;

O vice-presidente da camara da exploração technica das vias ferreas.

Os vogaes de nomeação são: 10 senadores, 20 deputados, 5 membros do conselho de Estado, 1 membro do tribunal de contas, 5 representantes do ministerio da fazenda, 5 do ministerio do commercio e industria, correios e telegraphos, 5 da agricultura, 1 dos negocios dos estrangeiros, guerra e interior.

O presidente do tribunal do commercio do Sena, 12 membros da camara de commercio de Paris e departamento, 6 de sociedades agricolas, 1 representante da administração da exposição de 1900, 5 membros do corpo de ponte e calçadas, 1 membro do corpo de minas, 2 representantes da navegação interior, 1 representante da industria mineira, 1 membro da commissão permanente da commissão internacional das vias ferreas, 3 engenheiros civis, 2 representntantes de operarios e empregados de caminhos de ferro.

Os inspectores geraes, os directores da fiscalisação de caminhos de ferro, são membros natos da commissão com voto deliberativo nos negocios relativos ao seu serviço e consultivo nos negocios restantes. Podem fazer-se substituir por um dos chefes de serviço ás suas ordens.

Além do presidente da commissão, que é o ministro das obras publicas, ha um vice-presidente nomeado por decreto ministerial para servir durante 3 annos.

Deixam de fazer parte da commissão os vogaes que já não exerçam as funcções que motivaram a sua nomeação.

A commissão é sempre consultada sobre: homologação de tarifas, interpretação de leis e regulamentos relativos á exploração, concessões e cadernos de encargos, relações das administrações de vias ferreas entre si ou com os concessionarios de ramaes, contractos entre as administrações que tenham de ser submettidas á approvação ministerial, auctorisações para a emissão de obrigações, abertura de estações e apeadeiros, reclamações relativas ao movimento dos comboios, representações pedindo novos comboios.

A commissão delibera tambem e consulta sobre todas as questões que lhe forem submettidas pelo ministro sobre o estabelecimento e exploração das vias ferreas e tremvias, exploração resgate de linhas, fusão de companhias, caixas de pensões e instituições analogas, e organização de companhias.

A commissão tem uma sessão permanente para resolver sobre os negocios correntes, presidida pelo ministro ou pelo vice-presidente, tendo 40 membros, sendo 4 membros natos e 36 de nomeação annual do ministro.

Os membros natos são o director dos caminhos de ferro, o das estradas, das minas e da navegação, o do pessoal, o da contabilidade e o dos caminhos de ferro do Estado.

Os 36 vogaes nomeados annualmente pelo ministro são:

4 senadores, 8 deputados, 3 conselheiros de estado, 1 membro do tribunal de contas, 2 representantes do ministerio da fazenda, 3 do ministerio do commercio e industria, correio e telegraphos, 3 do ministerio de agricultura, 5 do corpo de pontes e calçadas e minas, 6 representantes do commercio, industria e agricultura, 1 membro da commissão permanente ao congresso internacional de vias ferreas, 2 representantes dos operarios e empregados ferro-viarios.

A commissão póde, com o assentimento do ministro, proceder a inqueritos.

A commissão reune-se em assembléa geral todas as vezes que a necessidade do serviço o exigir.

A sessão permanente reune-se, fóra das ferias, pelo menos uma vez por semana.

EXPOSIÇÃO DE 1900

QUESTÕES OPERARIAS

A commissão d'admissão da classe 105.^a da exposição de Paris, a quem compete o estudo sobre segurança das officinas e regulamentação do trabalho, dirigiu uma circular aos membros do grupo e aos que tomaram parte no congresso de Berne e de Bruxellas.

N'essa circular diz-se:

A commissão sollicita o concurso dos seus correspondentes e pede-lhes que mostrem a parte que tiveram nos progressos realizados, os estudos sobre a regulamentação do trabalho, sobre a responsabilidade civil dos chefes das industrias, sobre a hygiene e segurança do trabalho, sobre a inspecção e sobre os seus effeitos, sobre a organização dos seguros sob quaisquer formas, sobre a sua influencia quanto á frequencia dos accidentes, resultados economicos e financeiros, estatisticas, sobre o numero, circumstancias e frequencia dos accidentes.

Na exposição recebem-se modelos e desenhos dos aparelhos de segurança.

*

O ministerio de instrucção publica da Russia está organisando a sua exposição para ser presente na secção de instrucção e educação.

*

O governo grego abriu um credito provisorio para as despesas com a exposição de Paris.

*

O exercito do Mexico faz-se representar na exposição por alguns officiaes. Manda alli tambem algum material de guerra, o canhão Mondragon e equipamento militar.

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA

AO

PLANALTO DE CACONDA

Ha muito tempo que se discute a vantagem de ser construido um caminho de ferro que, partindo de Benguella, atinja o planalto de Caconda. Os negociantes da provincia Angola, e especialmente os do districto de Benguella, fizeram uma larga propaganda a este respeito. A imprensa periodica de Lisboa por mais d'uma vez auxiliou estes propagandistas, e com tão bom resultado que em 1895 o governo encarregou o distincto engenheiro Manuel Francisco da Costa Serrão de proceder aos estudos dos caminhos de ferro do Sul de Angola.

Depois de diversas tentativas aquelle engenheiro escolheu para testa de linha, na costa, a Bahia do Lobito que dista, segundo o reconhecimento feito, 35 kilometros de Benguella. Esta bahia é optima, satisfaz a todas as condições d'um bom ancoradouro; é uma verdadeira doka natural, tendo cerca de 431 hectares de superficie abrigada com fundos superiores a 10 metros.

O porto de Benguella foi escolhido pelo engenheiro Serrão para servir como testa de linha provisoria do caminho de ferro, o que representa uma incontestavel vantagem que recompensa em parte o inconveniente de não se poder partir logo directamente do Lobito para o interior, pois que permite o addiarem-se, para quando sejam necessarios e o movimento as justifique, as obras do saneamento a executar no Lobito.

A construcção do caminho de ferro de Benguella a Caconda é d'uma alta importancia economica.

Sendo a distancia de Benguella a Caconda approximadamente de 280 kilometros, vejamos qual é o preço actual de transporte, por toneladas de mercadorias, feito por carros boers ou por carregadores:

Carro boer transito descendente 66.7600 réis;

Carro boer transito ascendente 106.7600 réis;

Carregadores em qualquer sentido 83.7300 réis.

Com tão elevados preços de transporte é evidente que só é possível a exploração de productos muito ricos e esta mesmo ainda difficilmente: portanto não surprehende que o districto de Benguella não tenha já tido maior desenvolvimento economico.

Mas todo o augmento de producção e de riqueza, proveniente do desenvolvimento que podem ter as explorações agricolas e commerciaes existentes, sem que estas augmentem em numero, sendo aliás muito importantes, não é, todavia, senão uma diminuta parcella do grande desenvolvimento de que o districto de Benguella é susceptivel pelo augmento dos centros de producção e por consequencia tambem dos do commercio.

Pondo de parte a zona do littoral, que só tem aproveitaveis os terrenos contiguos á fóz dos rios com curso de agua permanente, e onde já estão estabelecidas as fazendas agricolas susceptiveis de maior desenvolvimento, póde-se de um modo geral affirmar que todos os terrenos de pequena accidentação, para além da bacia hydrographica do Cavaco até ao sopé da grande cordilheira de montanhas, são aproveitaveis para a cultura; d'entre todos estes terrenos, que constituem já uma extensa superficie, merecem especial menção as duas vastas regiões Ganda e Baixa Handa. Ambas estas regiões são perfeitamente aptas, já pelas condições do sólo, já pelas do clima, para as culturas ricas intertropicaes; a cultura da canna saccharina poderá alli tomar um larguissimo desenvolvimento, tanto pela razão de lhe ser propicio o clima e o terreno optimo, como pelo de poderem facilmente fazer-se as irrigações sem o recurso de machinas elevatorias d'agua; a cultura do café, e ainda outras culturas dos climas quentes, são tambem possiveis, como está averiguado pelas experiencias feitas nos pequenos tractos de terreno similar aproveitados no sopé da Chella no districto de Mossamedes; e isto áparte outras culturas europeas, como a do milho e talvez a do trigo, a lorangeira, etc., etc., que todos alli fructificam excellentemente.

D'estas culturas, a do milho e da batata dôce exercem-se alli pelo gentio em alguns pontos, e attestam bem aos olhos do europeu a excepcional fertilidade do sólo ao vêr-se como produzem duas e mais vezes no anno, apesar de ser menos que rudimentar a laboração que o preto dispensa á terra.

Que riqueza não poderia produzir tanto terreno

abandonado! Pela razão das condições de salubridade, que não são de certo excellentes, serão estas regiões talvez pouco aptas para a colonisação, mas são incontestavelmente optimas para a exploração em condições muito superiores ás dos terrenos das embocaduras dos rios aproveitados junto da costa, e ainda de alguns terrenos de interior em exploração, onde o branco, não podendo expôr-se ao tempo como na Europa, nem fixar-se pela reproducção, póde comtudo, sem perigo, ser o dirigente do trabalho indigena.

Mas não é ainda n'estes terrenos que se encontra o melhor fundamento de futuro desenvolvimento para o districto de Benguella, mas sim nos do grande planalto que se estende para leste da grande cordilheira até muito para além do Cubango e que, tendo por limite ao norte a região do Bihé, se prolongam para sul até ao limite do districto de Mossamedes.

Em toda a vastissima zona que acabamos de definir, e que abrange no districto de Benguella uma superficie de mais de 100:000 kilometros quadrados, o clima é muito approximado ao do sul da Europa, e o sólo, ainda apto para algumas das culturas ricas intertropicaes, é excellent para a maior parte das culturas europeas.

Em tal região o europeu póde viver quasi inteiramente ao abrigo da infecção palustre, respirando um ar pouco humido e encontrando uma temperatura não muito elevada, póde trabalhar nas mesmas condições que na Europa e póde fixar-se pela reproducção. As causas da infecção palustre que ainda em alguns pontos se encontram, são mais accidentaes que permanentes, pois são devidas a não terem franca vasão os cursos d'agua, extravasar-se esta para os terrenos contiguos, abundantes em vegetação, e ali crear meio propicio ao desenvolvimento do miasma palustre.

Evidentemente, para que desapareçam taes causas d'infecção local, bastará que os terrenos sejam aproveitados para a cultura e que se assegure a regularisação do regimen dos cursos d'agua por meio dos rudimentares trabalhos, aqui, como em toda a parte, necessarios para o aproveitamentoto dos terrenos que lhes ficam contiguos.

São portanto os terrenos a que nos referimos excellentes para a colonisação; e porque, de todo o planalto, são os mais ferteis, os mais abundantes d'agua, sem deixarem de ser salubres, e aquelles onde os terrenos levemente ondulados melhor se alternam com os de valle, permittindo assim em cada pequena região maior variedade de culturas, são os melhores que Portugal possui para o fim de para elles ser encaminhada a emigração da metropole. E, realisado que seja este objectivo, bem se póde prevêr quão grande será o desenvolvimento que hão de ter a producção e o commercio do districto de Benguella.

O projecto do caminho de ferro a que nos referimos parte provisoriamente de Benguella, e segue na extensão de 8 kilometros, pela planice do Cavaco; atravessa em seguida um pequeno contraforte que se interrompe entre o valle d'este rio e o do seu affluente, o Lengue, segue pelo valle tambem plano d'este ultimo até ao kilometro 15. A partir d'este ponto começa a grande subida para a cordilheira, até ao kilometro 25, perto do sopé do lado norte do grande monte «Sahoa», cuja altitude é de 324 metros.

Do kilometro 25 até ao kilometro 41 o terreno é levemente ondulado, devendo o traçado do kilometro 34 ao kilometro 40 cingir-se á ribeira Lombingo; d'aqui segue até á serra da «Corueva», que fica ao kilometro 56 do traçado. A descida da cumeada da serra da Co-

rueva para o rio Chicutuento, affluente do Cavaco, é na extensão de 10 kilometros (56 a 66).

N'este troço, e logo adeante do kilometro 56, tem o traçado de passar em grande trincheira para poder attingir a pequena portella que fica um ponco adeante do kilometro 58, attingindo esta portella segue a meia encosta até ao kilometro 66 empregando uma só obra d'arte sobre a ribeira Decepção. Adeante do kilometro 77 encontra-se a ribeira Catengué, proximo da notavel nascente do mesmo nome.

O traçado atravessa o rio «Solo» no kilometro 87, segue os caminhos dos carros até ao kilometro 95,5 e atravessa o rio Dongo dirigindo-se para a Cabeça do Ladrão no kilometro 153.

Nas proximidades da Cabeça do Ladrão deverá vir entroncar de futuro a estrada ou ramal da linha ferrea que servirá a fertil região da Baixa Handa.

Da Cabeça do Ladrão vae á ribeira dos Elephantes, que fica no kilometro 182, atravessa o affluente da ribeira Sinistra e, approximando-se do valle do Cubal, attinge o valle do Bongó no kilometro 198, atravessa este rio, retoma o sopé do grande contraforte, approximando-se da margem esquerda do Cubal. Encontra a Ribeira da Saudade no kilometro 219, segue até Santa Cruz do Cubal (casa de Theodoro da Cruz) ao kilometro 239, e attinge a encosta direita da Ribeira da «Capella».

O terminus provisorio do caminho de ferro fica situado na divisoria d'aguas entre Cupacasse, affluente do Cunene, e o Quando, affluente do Catumbella, em uma extensa e bella explanada contigua ás origens do Quando, cuja altitude é de 1:645 metros e que dista de Benguella 180 kilometros, approximadamente.

O custo approximado d'esta linha é de 4.500:000\$000 réis.

Este caminho de ferro deve fazer-se; basta a justifical-o o trafego actual que a elle ha de necessariamente concorrer. O rendimento liquido certo, proveniente da sua exploração, é logo desde o principio sufficiente para dar boa remuneração aos capitaes n'elle empregados, podendo, portanto, provar-se que larga será esta remuneração no fim de curto praso.

Construido que seja o caminho de ferro até a distancia de 150 a 180 kilometros da costa, tomará logo posse do trafego actual que transita pelos caminhos de Caconda e da Ganda.

Prolongado que seja até Caconda, apossar-se-ha immediatamente de todo o movimento actual que do interior vem a Benguella e á Catumbella.

No caminho de ferro em questão, alguns pontos ha áquem do Planalto de Caconda, em que se póde prever a criação de novas povoações, pela sua salubridade.

A importancia do movimento actual, que aproveitará necessariamente ao caminho de ferro logo que esteja construido, deduz-se dos rendimentos da alfandega de Benguella nos ultimos 7 annos, de 1891 a 1897.

Importação, exportação e direitos da alfandega de Benguella

Anno	Importação Valores	Exportação Valores	Direitos cobrados
1891..	1.277:749\$588	1.274:030\$215	367:001\$797
1892..	845:717\$565	1.466:093\$304	373:222\$780
1893..	1.286:982\$965	1.645:850\$184	418:643\$249
1894..	1.343:870\$881	1.377:484\$595	363:846\$836
1895..	1.109:687\$094	1.130:288\$405	241:171\$658
1896..	1.132:361\$395	1.849:176\$350	266:176\$002
1897..	2.003:918\$515	2.503:012\$610	414:681\$805

Este quadro indica quanto é, em absoluto, já impor-

tante a riqueza do districto de Benguella. O modo de effectuar as transacções com o gentio, no districto de Benguella, é, como se sabe, o da permuta. A moeda é só empregada nas transacções entre europeus, ou entre os europeus e os indigenas das povoações da costa, o que reduz a diminutas proporções a importancia do meio circulante.

O centro de todo o movimento commercial do mesmo districto é Benguella, de que a Catumbella não é mais do que um interposto, estabelecido a pequena distancia no mais importante dos caminhos das caravanas de carregadores, o do Bihé.

As transacções que se effectuam nas feitorias da costa, no Egito, Dambe e do Bihé, representam uma fracção diminuta das que são effectuadas em Benguella e na Catumbella, succedendo, por outra parte, que todos teem Benguella como centro, pois é pelo porto de Benguella que entram ou saem todos os productos transaccionados, e não são aquellas feitorias mais do que succursaes do commercio de Benguella, mesmo quando teem por fim a cultura da canna saccharina e o fabrico da aguardente, sempre que este producto é subsidiario d'aquelle commercio.

Qualquer companhia que se organisasse para a construcção do caminho de ferro de Benguella a Caconda, distribuia no fim de poucos annos um bom dividendo.

Basta que o governo lhe concedesse terrenos ao lado da linha, que lhe dêsse o imposto de transito e o excesso nos rendimentos da alfandega de Benguella, sobre a média dos que se houvessem realizado durante os ultimos tres annos, para que a companhia se pudesse constituir com toda a garantia futura. O governo não póde fazer tudo; portanto compete aos particulares a iniciativa n'esta empresa.

Senhores negociantes de Benguella, senhores capitalistas, mettam mãos á obra e podem ter a certeza que o seu dinheiro terá um juro elevadissimo.

Quanto não lucraria o commercio com a construcção d'este caminho de ferro?

Basta lembrarmos o preço actual do transporte. Com uma tarifa regular ganhavam todos.

Se nos tempos passados os nossos homens de dinheiro, em lugar de o applicar em acções de minas, o tivessem applicado na construcção de caminhos de ferro africanos, não teriam de lastimar a sua sorte.

Forme-se a companhia constructora do caminho de ferro de Benguella a Caconda com homens sérios, e o capital não faltará.

Quem tal fizer prestará um grande serviço ao paiz.

Se as companhias africanas não teem deixado lucros phenomenos extraordinarios se teem dado para que assim aconteça.

Portugal tem bastante dinheiro para emprehender um trabalho que daria gloria aos que o realisassem e marcaria um facto importantissimo na nossa vida colonial.

Lembre-mos que a salvação do nosso paiz depende especialmente do desenvolvimento das nossas colonias.

Avante o caminho de ferro de Benguella!

VIAS FERREAS

Segundo o territorio e a população

Em 1896 pelas estatisticas coordenadas na Prussia a diferentes nações da Europa tinham as seguintes ex-

tensões kilometricas por cada 100 kilometros quadra-
dos de superficie e por cada 10.000 habitantes.

Allemanha	8,7	9,0
Austria-Hungria	4,7	7,1
Belgica	19,5	8,9
Bulgaria	0,8	2,5
Dinamarca	5,8	10,0
França	7,6	10,6
Grã-Bretanha	10,8	8,4
Grecia	1,4	3,8
Hespanha	2,3	6,7
Italia	5,3	4,9
Noruega	0,5	9,1
Paizes baixos e Luxemburgo....	8,7	6,0
Portugal	2,5	4,6
Rumania	1,7	4,7
Russia	0,7	3,6
Serbia	1,1	2,4
Suissa	8,6	11,7
Suecia	2,1	19,9

Portanto, segundo este quadro, a Suecia, sob o ponto
de vista da população, é a mais favorecida, pois cada
10.000 habitantes tem alli 19,9 kilometros de linha
ferrea.

Segue-se a Suissa, França, Dinamarca, Noruega e
Allemanha.

Sob o ponto de vista do territorio estão melhor a
Belgica, a Grã-Bretanha, a Hollanda e a Suissa.

Mas nos Estado Unidos ha 41,8 por cada 10.000 ha-
bitantes, na America Inglesa 36,0, na Terra Nova 35,7.
Em compensação a extensão relativa á superficie do
territorio é muito pequeno, 3,8 para a 1.^a, 0,2 para a
2.^a e 0,7 não chegando aos altos valores que adquire
na Europa.

NOTAS VARIAS

A maior locomotora.—A companhia das vias ferreas
do «Norte Pacifico» nos Estados Unidos da America
poz recentemente ao serviço uma locomotora do sys-
tema composto com 4 eixos motores e um armão, tudo
montado sobre 12 grandes rodas.

A machina destinada a comboios de mercadorias tem
cylindros de baixa e alta pressão, sendo estes do diame-
tro de 23 polegadas, tendo um passeio de embolo de
33 polegadas e recebendo o vapor á pressão de 200 li-
bras por polegada quadrada.

O cylindro de baixa pressão tem 84 polegadas de
diâmetro e um passeio de 30 polegadas.

Esta locomotora foi construida por Schenectady.

As experiencias executadas deram o melhor resul-
tado.

*

Viaducto importante.—Está em construcção o via-
ducto de *Viaur* na linha de Carmaux a Rodez, França,
que é uma obra notavel.

Atravessa o valle de *Viaur* a uma altura de 116^m.

O tramo central tem 220 metros de vão. Seguem-
se-lhe dois tramos lateraes com 95^m.

A structura metallica é do typo «Cantilever».

E' feito de aço laminado.

Está orçado em 2.500.000 francos.

*

Ensino militar.—Começou em 10 de agosto e termi-
na em 10 de outubro o curso ferro-viario de estação
dirigido pelo estado maior italiano.

Este curso realiza-se em Turim, Bolonha e Napoles.
Compareceram n'elle 115 officiaes.

A parte theorica do curso dura 15 dias e 45 a parte
pratica.

*

Cadernetas kilometricas.—No estado de Baden estão
em uso ha mais de um anno as cadernetas kilome-
tricas para passageiros, com excellente resultado. Estas
cadernetas tem 100 folhas, cada uma das quaes com
10 fracções, validas para um percurso de um kilome-
tro, de fórmula que a caderneta serve para 1000 kilome-
tros.

Custam 75 fr. as de 1.^a classe, 50 as de 2.^a e 31 as
de 3.^a e são validas por um anno, ou para o seu pro-
prietario ou para qualquer membro da sua familia, e
até para os seus criados.

Quando dentro de 16 mezes a mesma pessoa adquire
mais de 5 cadernetas, tem uma redução de 5 0/0, na 6.^a
caderneta, de 10 0/0 na 7.^a de 15 0/0 na 8.^a e assim suc-
cessivamente até 50 0/0 na 15.^a

Apesar das reduções a que este systema deu ori-
gem, as receitas augmentaram.

*

Inquerito operario.—N'um inquerito a que se pro-
cedeu na *Repartição do Trabalho*, da França, reconhe-
ceu-se que a percentagem dos operarios de diversas
idades em serviço nas companhias de caminhos de
ferro era:

de 12 a 18 annos	1	homem e	2	mulheres
» 19 » 25 »	6,4	»	»	9,5 »
» 26 » 45 »	71	»	»	70,5 »
» 46 » 60 »	20,6	»	»	17 »
além de 60 »	1	»	»	1 »

Vê-se que não podem envelhecer n'este rude servi-
ço, que ainda assim é menos perigoso que o das fabri-
cas de phosphoros e de tabacos.

*

Ponte no Japão. Projectam os engenheiros japone-
zes actualmente a construcção d'uma ponte que, a fa-
zer-se, virá a constituir uma obra das mais notaveis do
seu genero.

Esta ponte deve ser lançada sobre o estreito de Shi-
monosaki para unir as vias ferreas de Sango e de Kia-
Sun.

O estreito tem 1.600^m de largo.

*

Conferencia.—Foi adiada a conferencia sobre cami-
nhos de ferro da Africa do sul, que devia realizar-se
no dia 5 de setembro na cidade do Cabo.

*

Reformas. M. Tillaye, á sahida do ministerio de que
fazia parte na republica franceza, nomeou uma com-
missão encarregada do estudo das diversas questões
relativas á organização d'uma caixa de reformas para
os agentes ferro-viarios.

*

Foi eleito membro consultivo da benemerita associa-
ção industrial portuense o redactor d'este jornal, enge-
nheiro José de Oliveira Simões.

*

Via ferrea tubular.—O conselho municipal de Pa-
ris concedeu a M. Berlier uma indemnização de 500.000
fr. por não haver utilizado os seus estudos para a con-
tinuação d'um caminho de ferro tubular do bosque de
Boulogne ao de Vincennes.

★

Estão sendo ensaiadas nas grandes linhas inglezas novas locomotoras para expressos, de quatro cylindros. Dois d'estes cylindros estão collocados exteriormente, os outros no interior.

Na linha de *Glasgow and South Eastern* os 4 cylindros trabalham sobre o mesmo eixo; na linha de *London and North Eastern* os cylindros interiores são de alta pressão actuando nas rodas motoras da frente bem como os cylindros exteriores que actuam o segundo par de rodas conjugado com o primeiro.

Na *London and South Eastern* as rodas motoras da frente são movidas pelos cylindros interiores, as de traz pelos exteriores. O poder da tracção foi muito augmentado. A caldeira é muito grande, tendo uma disposição especial para augmentar a vaporisação.

NOTAS DE VIAGEM

Para restabelecermos esta secção, que ha tempos interrompemos, vae o nosso director effectuar uma digressão pelas linhas do Douro e de Mirandella, e sahindo a Hespanha, percorrerá as de Salamanca a Astorga, segundo a Leon e d'ahi, provavelmente, á Catalunha, passando a Carril, Santiago, e regressando pelo Minho, o que tudo constituirá elementos para interessantes descripções d'estes pontos e linhas ferreas, ainda não descriptas aqui.

PARTE FINANCEIRA

Carteira dos accionistas

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás doze horas do dia, na casa da companhia, rua do Bellomonte n.º 49.

Porto, 24 de setembro de 1898.—O 1.º secretario da assembléa geral, *Jorge Pinto da Silva*.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Em harmonia com o disposto nos artigos 12.º e 14.º dos estatutos, se annuncia que no sorteio realisado no dia 20 do corrente sahiram sorteados os numeros:

5:226 a 5:230
5:686 » 5:690
10:511 » 10:515
23:306 » 23:310
40:511 » 40:515

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros, na importância de 750 réis por coupon, começará no dia 3 de outubro das 11 ás 2 horas na séde da Companhia em Lisboa, e na agencia no Porto, rua da Picaria, 49.

Lisboa, 27 de setembro de 1898.

Os directores

Pedro Ignacio Lopes
Antonio Francisco da Costa Lima
Antonio José Gomes Lima

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de setembro de 1898.

O banco de Inglaterra, que é a pedra de toque ou o padrão por onde se aferem todos os outros valores, elevou a taxa de desconto de 2 1/2 a 3 p. c. E' que em um anno o stock d'esse formidavel estabelecimento de credito desembolsou um milhão de libras sterlingas, tendo portanto uma reserva menor. E' a crise do outomno que se repete como em 1896 e 1897, a despeito das remessas

da Africa do Sul e dos pagamentos do thesouro inglez. A drenagem de ouro para os Estados Unidos contribuiu em grande parte para este facto.

Mas esta oscillação representa apenas um movimento cadenciado de maré em baixa-mar de aguas vivas e brevemente virá o fluxo.

Nos bancos de França e Imperial da Allemanha o equilibrio é mais estavel, o que lhes permite manter a sua taxa habitual.

Já a Belgica passa actualmente por uma situação mais difficil para cobrir os seus encargos no estrangeiro, o que se avalia facilmente sabendo-se que o marco allemão custa alli 124 1/4.

Com tudo isto se sentiram os fundos de outras nações que pesam menos na balança monetaria.

E' verdade que o agio em Buenos-Ayres subiu com as noticias tranquilisadoras a respeito do conflicto com o Chili, mas desceu a renda italiana, desceram as obrigações ottomanas e desceram um pouco os nossos fundos nas praças estrangeiras.

A noticia do pagamento regular do coupon de outubro dos fundos hespanhoes provocou numerosas aquisições nas bolsas allemãs. A casa Rothschild vae conceder á Hespanha um novo emprestimo de 5 milhões com a garantia das minas de mercurio de Almaden.

Todavia a situação politica do mundo é agora mais tranquillisadora. As cousas de Creta melhoram, acabou a guerra hispano-americana, os conflictos de character commercial no extremo oriente acalmaram, as victorias inglezas no Egypto pacificaram o paiz, a França parece entender-se bem com a Inglaterra na Africa, a propria questão Dreyfus instante como é, vae perdendo o seu calor primitivo. D'aquí deveria vir uma certa aura que aproveitasse tambem ás finanças portuguezas ao menos para se não protelar indefinidamente a operação que absorve a actividade de longos mezes dos nossos ministerios.

Não é assim, porém. Melhora a situação do Brazil, a que estamos tão ligados, e a nossa, pouco a acompanhar, hesitante sempre, mal segura no seu movimento de alta.

O estrangeiro, com os olhos cubiçosos nas nossas colonias, não desfita Lourenço Marques, que julga boa presa ás suas ambições e cubiça. Parece facto confirmado a alliança da Allemanha com a Inglaterra n'este sentido expoliador.

A expectativa benevola que acolheu o advento dos conselhos da corôa do sr. Espregueira continúa ainda. S. ex.ª vae mostrando qualidades de administrador; e se não teve ainda bem o tempo de mostrar que as tem de financeiro e estadista, é perfeitamente licito esperar que em breve não faltarão motivos para se lhe consagrar estes titulos.

Dos seus collegas no ministerio, os das pastas mais importantes — obras publicas e ultramar, alguma coisa vão fazendo: o primeiro, que entrou como em terreno conquistado e concluido, não descontinúa em medidas que devem traduzir-se por vantagens reaes no melhoramento da nossa situação economica. Vê-se que se preocupa com o fomento industrial e agricola, e com o desenvolvimento ou facilitação das relações commerciaes, sem desatender ás questões administrativas e ás economias indispensaveis.

Ainda s. ex.ª não tratou directamente da industria agricola com a sollicitude que está na sua orientação como antigo director geral. Estamos certos de que dará a lume coisa digna de applausos.

Na pasta do ultramar o sr. Villaça, que vae tomando conhecimento do seu complexo ministerio, já tem tomado algum as medidas que nos hão-de prevenir contra dissabores, como são as que se referem ás delimitações de fronteiras; está-se occupando dos melhoramentos do porto de Lourenço Marques e ha-de mostrar quanto póde o seu luminoso talento.

Oxalá o sr. ministro dos estrangeiros consiga cooperar, por meio dos tratados de commercio, na obra da nossa regeneração.

Todas as nações lhes dão o exemplo. Possa s. ex.ª valorisar as nossas produções no continente e nas colonias para a exportação, que assim dá um grande passo para a solução da crise que ha tanto nos opprime.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	35 3/4	35 1/2	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque....	35 1/2	35 1/4	No mercado....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	796	795	Agio Buenos Ayres.....	160
» cheque.....	805	810	Cambio Brazil...	8 7/32
Berlim 90 d/v.....	330	332	Premio libra....	2 200 e
» cheque.....	334	335		2 250.
Francfort 90 d/v...	330 1/2	332 1/2		
» cheque...	334 1/2	335 1/2		
Madrid cheque....	840	890		

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

BOLSAS	SETEMBRO												
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30
Lisboa: Inscript. de assent. . .	31,95	31,85	—	—	31,65	31,65	31,75	31,75	—	31,60	31,60	31,69	31,70
» » coupon. . .	31,95	31,90	31,75	31,75	31,65	31,70	31,70	31,75	—	31,61	31,60	31,70	31,66
Obrig. 4 0/0 1888.	14,800	14,750	14,800	14,800	—	14,750	—	—	14,750	14,800	—	—	14,550
» 4 0/0 1890 assent. . . .	—	—	38,500	38,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon. . . .	—	38,600	38,600	—	—	—	—	39,000	—	38,900	—	—	—
» 4 0/0 1890 externo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.	43,100	—	—	43,300	—	—	43,300	43,300	43,300	43,300	43,300	—	43,500
» 4 1/2 0/0 coup. int. . . .	43,300	43,500	43,500	—	—	43,400	43,400	43,500	—	43,400	—	43,400	43,500
» 4 1/2 0/0 externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal. . . .	123,900	—	123,900	123,900	123,900	123,900	—	123,800	123,800	123,500	123,800	123,000	124,000
» » Commercial.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121,500	—
» » N. Ultramarino. . . .	103,000	—	—	—	—	—	—	—	102,800	—	—	—	104,500
» Tabacos coupon.	—	84,000	—	—	—	83,800	82,700	—	82,700	82,500	—	—	83,900
» Comp ^a Real.	—	—	11,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,500
Obrig. prediaes 6 0/0.	96,600	—	—	96,600	—	—	—	—	—	—	96,600	96,200	—
» » 5 0/0.	91,500	93,300	93,500	—	—	—	92,800	—	92,700	—	92,500	92,500	92,500
» C. Real 3 0/0 1.º grau . .	75,500	—	—	—	75,200	—	75,400	75,200	75,000	75,000	74,800	—	77,400
» » 2 0/0 2.º grau.	16,300	16,450	16,400	16,500	16,300	16,450	16,400	16,400	—	—	16,450	16,400	16,400
» C. Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	39,000	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.	75,400	—	—	73,500	—	—	—	—	—	—	70,000	—	74,200
Paris: 3 0/0 portuguez. . . .	23,20	23,12	23	23,80	23,30	22,90	22,85	23	23,35	23,35	23,90	23,85	—
Acções Comp. Real.	42,50	40	45	—	47	45	45	42,75	—	—	—	43	—
» Madrid Caceres.	—	17	16,50	16,50	—	—	—	17	16,75	—	—	16,75	—
» Norte Hespanha.	—	73	73	74	74	75,50	77	—	—	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza.	—	142,50	143	144	146	148	145	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.	—	—	—	100	103,50	—	104	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau. .	263	264,50	265	265	277	265	262,50	262	262,50	262	264,50	265	—
» » 2.º grau.	60	60	61	60	59,75	60,50	60	59	58,50	58,50	60	60	—
» » antigas.	—	—	—	125	—	—	—	132	—	—	—	—	—
» C. Beira Alta.	—	66	66	66	65,75	65,50	65,50	—	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres.	59	58	57,75	58	—	—	57,50	58	58	58	—	58	—
» N. Hesp. (1.ª hyp).	—	218	216	219	218	220	218	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez. . .	23,25	23,12	23	22,75	22,87	22,72	23,12	23,12	23	23,12	24	24,25	23,87
Obrig. Atravez Africa. . . .	51	51	51	51	51	48	48	48	48	48	48	48	—
Amsterdam: Atravez A rica. .	51,12	50,87	—	49	48,18	48,12	48,25	48,25	48,25	48,12	48,62	49,50	—
Bruxellas: Atravez Africa. . .	—	—	—	—	—	—	50,25	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO							DESDE 1 DE JANEIRO			
		1898			1897			Totaes		Diferença a favor de		
		Kil	Totaes	Kilome- tri- as	Kil.	Totaes	Kilome- tri- cas	1898	1897	1893	1897	
COMPANHIA REAL	de a	Set.	693	Réis	Réis	693	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida.	3 9	Set.	693	91:220.000	131.630	693	87:129.694	125.728	2.460:132.000	2.256:015.982	204:116.018	—
	10 16	»	»	91:766.000	132.418	»	87:129.694	125.728	2.551:898.000	2.343:145.676	208:752.324	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nova rede garantida.	3 9	Set.	380	13:190.000	34.710	380	12:773.306	33.613	295:734.000	281:150.018	14:583.982	—
	10 16	»	»	13:318.000	35.047	»	12:773.306	33.613	309:052.000	293:923.324	15:128.676	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste...	20 26	Agos.	475	20:388.400	42.922	475	20:766.545	43.719	604:488.049	516:022.135	88:465.914	—
	27 2	Set.	»	22:718.631	47.828	»	20:688.140	43.553	627:206.680	536:710.275	90:496.405	—
	3 9	»	»	23:184.910	48.810	»	22:261.810	46.866	650:391.590	558:972.085	91:419.505	—
Minho e Douro.	— —	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— —	—	253	—	—	253	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional—*(Mi- randella e Vi- zeu).....	13 19	Agos.	105	1:757.929	16.742	105	1:771.505	16.871	40:349.247	42:583.416	—	2:234.169
	20 26	»	»	1:421.243	13.535	»	1:821.193	17.344	41:770.490	44:404.609	—	2:634.119
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães.....	20 26	Agos.	34	1:898.714	55.844	34	1:923.560	56.575	53:789.188	53:441.627	347.561	—
	27 2	Set.	»	1:993.730	58.639	»	2:005.145	58.974	55:782.918	55:446.772	336.146	—
	3 9	»	»	1:913.315	56.273	»	1:907.840	56.112	57:696.233	57:354.612	341.621	—
Norte de Hes- panha.....	26 1	Set.	3672 Ps.	1.969.161 Ps.	536	3672 Ps.	1.992.388 Ps.	542 Ps.	59.114.055 Ps.	55.711.685 Ps.	3.402.370	—
	2 8	»	»	2.049.572	558	»	2.115.541	576	61.163.628	57.827.227	3.336.401	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid—Zara- goza—Alican- te.....	3 9	Set.	2927	1.238.576	423	2927	1.273.146	434	43.087.999	38.852.988	4.235.011	—
	10 16	»	»	1.168.448	399	»	1.297.651	443	44.256.447	40.150.639	4.105.808	—
	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes.....	13 19	Agos.	1067	352.647	330	1067	335.293	314	11.838.894	9.310.924	2.527.970	—
	20 26	»	»	333.168	312	»	320.989	300	12.172.062	9.631.913	2.540.149	—
	27 2	Set.	»	438.575	411	»	390.188	365	12.610.638	10.022.102	2.588.536	—
Zafra a Huelva.	3 9	Set.	180	33.820	187	180	39.478	219	1.152.898	1.139.051	13.487	—
	10 16	»	»	35.898	199	»	38.786	215	1.188.796	1.177.837	10.959	—
	17 23	»	»	38.421	213	»	43.296	240	1.227.217	1.221.133	6.084	—

LINHAS PORTUGUEZAS

Pungue.—De outubro do anno passado a junho ultimo o movimento de passageiros n'esta linha foi de 5.026 e o tráfego de mercadorias 27.019 toneladas.

A extensão da linha é de 322 kilometros entre a Beira e Macequece, não estando feita a kilometragem de Macequece á fronteira, que ainda não está exactamente fixada, o que depende dos trabalhos de demarcação a que está procedendo a commissão mixta.

A linha tem actualmente cinco estações: Beira, Nova Fontesvilla, Montes Managebas, Chimoio e Macequece, além de diferentes paragens para tomas d'agua e de lenha.

O material de tracção e exploração são: 43 locomotivas grandes, 4 locomotivas para manobras, 250 wagons, 8 carruagens e 50 zorras, no valor total de 84.100 libras

Mormugão.—A respeito d'esta linha diz o correspondente de Gôa para o *Economista*:

«A resolução do governo inglez, regulando as tarifas e considerando para este effeito o nosso caminho de ferro de Mormugão como fazendo parte dos caminhos de ferro inglezes na India britannica, foi uma grande conquista; as conferencias repetidas entre a direcção do nosso caminho de ferro e o da South Marhatta levam á convicção, segundo nos informam, da grande vontade que esta tem de derivar o seu trafico para o nosso porto, afim de compensar as perdas valiosas de muitas dezenas de laques de rupias que tem soffrido ultimamente; resta que lhe saibamos aproveitar as boas disposições, facilitando por todas as formas a sahida e a entrada das mercadorias no porto.»

Beira Alta.—Os comboios bi-semanaes n.ºs 23 e 24 entre Mangualde e a Guarda passaram a ser tri-semanaes desde o dia 20 ds setembro. Assim se ligam melhor as estações da linha da Beira Baixa com as do Norte e Leste e Figueira.

Minho e Douro.—Foi auctorisada superiormente a despesa de cerca de 9 contos em grandes reparações de wagons. Estas reparações são executadas pela industria particular na cidade do Porto, a casa Campos & Moraes.

Esta mesma casa fez já entrega de 25 wagons, dos 50 que lhe tinham sido adjudicados, optimamente construidos e mais baratos do que os estrangeiros.

Montemor o Novo.—Os povos d'esta importante localidade do Alemtejo estão fazendo propaganda e combinando os meios de acção a empregar para a realisação d'uma linha de 10 kilometros que ligue Montemor o Novo com a estação da via ferrea do Sul na *Torre de Gadanha*. A ideia foi lançada pelo nosso collega o *Meridional*.

Norte e Leste.—O conselho superior de obras publicas e minas foi de parecer favoravel á substituição de um pontão metallico no sitio do Lagar que fica no kilometro 244,438 da linha do Norte.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Modificação de concessão.—Foram modificados os termos da concessão da via ferrea de montanha, de *Ategorrita* ao monte *Ula* nas cercanias de San Sebastian, auctorisando-se a transferencia d'essa concessão para D. Fermin Gogorza.

Esta linha não tem subvenção e póde ser de qualquer systema que mereça approvação superior.

Linares a Almeria.—Proseguem as expropriações para esta linha; no troço de Linares a Baeza podem dizer-se promptas.

Cantabrico.—Julga-se em Llanes que vão começar brevemente os trabalhos para o prolongamento da via ferrea Cantabrica de Cabezón de la Sal á villa Posadar.

Ponte-vedra a Carril.—Estão assentes já alguns carris juncto de Ponte-vedra, onde se trabalha activamente.

Vae ser corrida brevemente a ponte sobre o rio Lérez.

Transferencias.—Foi auctorisada a transferencia da concessão do tremvia de *Granada* á fabrica de assucar de *Santa Juliana* e seus ramaes ao cidadão francez M. Edmundo Faye.

Foi igualmente auctorisada a transferencia da concessão do prolongamento do tremvia de *Santander* a *Peñacastillo* para a «Société anonyme des tranways de Santander et du Sardinero».

Inglaterra

As receitas das 6 principaes linhas inglezas no primeiro semestre de 1897 foram as seguintes:

North Western.....	Libras 6:201.916
Midland.....	» 4:884.085
Great Western.....	» 4:626.540
North Eastern.....	» 3:006.349
Greath Northern.....	» 2:827.598
Lancashire Yorkshire.....	» 2:176.083

Italia

No fim de dezembro de 1891 a Italia tinha em exploração 13.392.522 metros de linha ferrea; em igual dia de 1892 tinha 13.975.466 metros que haviam custado 4.589.978.422 liras.

Havia em serviço 2834 locomotoras, 8443 carruagens, 48.761 vagões.

O percurso dos comboios de passageiros, mixtos e de mercadorias foi de 59.747.609 kilometros.

Em 1892 houve uma diminuição de receita, com relação a 1891, de 3.936.531,83 liras.

Os passageiros transportados em 1892 foram 50.117.678 excluindo os que tinham bilhetes circulatorios ou assignaturas.

Transportaram-se em grande velocidade e pequena velocidade accelerada 964.694 toneladas; em pequena velocidade 15.987.792 toneladas.

As despesas foram de 17.415.182,07 liras.

A relação entre as despesas e as receitas foi de 0,688. Em 1891 tinha sido de 0,6942.

Suissa

Foi inaugurada a linha de *Friburgo Morat*.

Africa Ingleza

Diz-se que o ministro das colonias Chamberlain e Sir Hicks-Beach accordaram já no prolongamento da linha de Buluwayo ao lago Tanganyka.

A linha deve ter 800 milhas ou 1287 kilometros, custando 53 milhões de francos. O governo dá a garantia de 3 por cento.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

RELATORIO

DO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

E PARECER DO

CONSELHO FISCAL

APRESENTADOS Á

Assembléa Geral dos Accionistas

DE

11 de Julho de 1898

(Continuação)

CAIXA DE REFORMAS E PENSÕES

A inscripção dos empregados e operarios n'esta Caixa accusa o seguinte movimento;

Existencia em 31 de dezembro de 1896.....	2:084
Inscriptos durante o anno de 1897.....	520
Total.....	2:604

Reformados durante o anno de 1897...	23	
Eliminados por demissão em 1897.....	209	
Idem por fallecimento em 1897.....	15	247
Existencia em 31 de dezembro de 1897.....		<u>2:357</u>

O numero de pensionistas teve as seguintes alterações:

Reformados:

Existencia em 31 de dezembro de 1896.....	111	
Reformados durante o anno de 1897	23	
Total.....		<u>134</u>
Fallecidos durante o anno de 1897.....	7	
Existencia em 31 de dezembro de 1897		<u>127</u>

Legatarios:

Existencia em 31 de dezembro de 1896.....	240	
Admittidos a pensão durante o anno de 1897.....	28	
Total.....		<u>268</u>

Perderam o direito a pensão, durante o anno de 1897:

Por fallecimento.....	2	
Por casamento	3	
Por atingirem a maioridade.....	17	22
Existencia em 31 de dezembro de 1897.....		<u>246</u>

D'onde, o seguinte resultado:

Reformados:

Importancia annual das pensões de reformas concedidas em 1897 a cargo da caixa.....	3:684:960	
Idem idem das ditas que caducaram em 1897.....	304:830	
Excesso do encargo annual, que passou para 1898.....		<u>3:380:130</u>

Legatarios;

Pensões annuaes concedidas em 1897.....	1:145:120	
Idem idem que caducaram em 1897:		
Por fallecimento.....	113:220	
Por casamento.....	61:260	
Por terem os legatarios atingido a maioridade.....	281:160	455:640
Excesso de encargo que passou para 1898.....		<u>639:480</u>

Os augmentos que, de 1896, passaram para 1897 tinham sido, respectivamente, de réis 2:983:535 e de réis 738:793.

Estes excessos de encargos, que ainda se hão de produzir durante alguns annos, tem a sua natural explicação nas considerações a tal respeito feitas no relatorio do exercicio de 1896.

A importancia das quotas e joias recebidas durante o anno de 1897 ascendeu a:

Joias.....	6:541:825	
Quotas.....	8:093:210	24:635:033

Reembolsos:

Joias.....	179:765	
Quotas.....	1:166:660	1:346:425
Liquido.....		<u>23:288:610</u>

Em 1896 esta verba foi representada por:

Joias.....	3:178:170	
Quotas.....	15:101:115	18:279:285

Reembolsos:

Joias.....	253:125	
Quotas.....	2:158:570	2:411:695
Liquido.....		<u>15:867:590</u>

O augmento em 1897 foi, pois, muito importante.

As pensões pagas a reformados e legatarios foram,		
em 1897, de réis.....	30:049:121	
Tendo sido, em 1896.....	25:329:866	
Augmento em 1897, réis.....		<u>4:719:255</u>

O balanço d'esta caixa, figurando n'ella como receita o saldo liquido da caixa de soccorros, importando como fica dito em réis 16:598:516, fechou com o saldo a favor de 17:549:631 réis Em 31 de dezembro de 1896 estas verbas eram representadas no balanço, respectivamente, por 16:220:078 réis, e 12:567:182; a si

tuação financeira d'esta caixa, apesar do augmento accusado dos seus encargos, melhorou pois muito sensivelmente.

O fundo de reserva da caixa ficou representado em 31 de dezembro de 1897 pelos seguintes papeis de credito:

Acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.....	59	
Acções da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de usufructo	1	
Obrigações privilegiadas de 3 p. c. do 1.º grau da mesma Companhia (inalienaveis)	1:282	
Obrigações privilegiadas { de 1.º grau 134 }	402	
{ de 2.º grau 268 }		
de 3 p. c. de 1.º grau adquiridas em 1897.....	600	
Obrigações de 4 p. c. Portuguez.....	192	
de 5 p. c. do Credito Predial Portuguez.....	35	
de 4 p. c. " " " "	50	

Os fundos disponiveis eram em 31 de dezembro de 1897:

Dinheiro em caixa.....	193:165	
Dinheiro depositado no Monte-Pio Geral.....	16:999:981	
Dinheiro depositado no Credit Franco-Portugais..	19:138:279	
Total, réis.....		<u>36:331:425</u>

Vamos terminar, dando conta á assembléa do augmento que, constantemente, tem tido as nossas receitas, graças ao qual temos podido fazer face ás contrariedades resultantes do enorme premio do ouro, e satisfazer até hoje os compromissos tomados pelo convenio de 4 de Maio de 1894:

O producto bruto de exploração da nossa rede, durante as primeiras vinte e duas semanas dos annos de 1894, 1895, 1896, 1897 e 1898 tem sido o seguinte:

Primeiras 22 semanas de:	1898				1897			
	1898	1897	1896	1895	1894	1897	1896	1895
Passageiros.....	524:435:768	532:554:493	581:957:028	612:123:113	653:991:000	51:867:887	82:033:972	131:436:507
Grande velocidade.....	93:217:112	04:202:202	91:220:524	101:951:099	117:935:000	15:983:901	26:714:476	23:732:798
Pequena velocidade.....	547:451:282	600:001:021	647:963:598	673:634:783	737:415:000	63:780:212	89:449:902	131:413:979
Total, réis.....	1:163:104:162	1:232:757:716	1:321:142:650	1:387:099:000	1:519:341:000	131:632:212	108:198:350	286:583:208

Assim, as 22 semanas de 1898, apresentam o seguinte augmento sobre igual periodo dos annos de 1894 a 1897

Sobre:

Em:

Passageiros.....

Grande velocidade.....

Pequena velocidade.....

Total, réis.....

E foi o augmento nas primeiras 22 semanas:

De 1895 sobre 1894	réis	67:653\$554
De 1896 » 1895	»	88:384\$934
De 1897 » 1896	»	66:566\$350
De 1898 » 1897	»	131:632\$000
Augmento, como acima em 22 semanas de 1898 sobre igual periodo de 1894			354:236\$835

Antes de dar por concluido este relatorio, não podemos deixar de tributar aqui os merecidos louvores á nossa Direcção Geral e a todos os empregados, pelo zelo intelligencia e dedicação com que se devotaram ao serviço da nossa companhia, habilitando-nos a poder apresentar-vos o presente relatorio da nossa situação, que, se não fora o desequilíbrio cambial, tudo teria de animadora.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes aos 10 de Junho de 1898.

O PRESIDENTE DO CONSELHO D'ADMINISTRAÇÃO

Antonio Maria Pereira Carrilho.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

Quem lêr com a devida attenção o relatorio do nosso Conselho d'Administração e documentos que lhe vem annexos, o que tudo nos foi enviado em cumprimento dos nossos Estatutos, ficará fazendo idéa da situação da nossa importante empresa. D'essa leitura se vê que continúa pausado, mas progressivo, o augmento das nossas receitas, que se tem avolumado de modo tão regular nos ultimos annos, que até parece verificar-se qualquer regra preestabelecida, coisa difficil de comprehender e justificar em factos de ordem economica e financeira, sujeitos a mil perturbações.

As receitas liquidas do anno de 1897 (comprehendendo garantias de juro) excederam as do anno anterior em 228 contos e, se as despesas não as acompanhassem n'um perallelo progresso, teriamos de celebrar mais uma victoria na nossa administração. Na realidade, motivado pelo consideravel agio do ouro, que, no anno de 1897, se fez sentir mais do que nos precedentes, tivemos uma despesa a maior do que em 1896 de 194 contos, o que enfraqueceu consideravelmente os nossos lucros liquidos. Por isso o nosso coefficiente de exploração que, no anno anterior, fôra de 43,30 pelo que todos nos felicitámos, attendendo a que era um dos menores que se conheciam em explorações ferro-viarias, subiu n'este anno do que tratamos a 45,74, sensivelmente igual ao que fôra o de 1895. De certo que nem só os cambios explicam tal differença e que para isto concorreu tambem o termos melhorado, em favor do publico, as nossas velocidades e o numero de trens, tendo percorrido as nossas machinas mais 188.637 kilometros de via que no anno anterior e vendo-nos forçados a um novo incremento na renovação de material, tanto de via como circulante. Com todos os melhoramentos introduzidos na exploração lucrou o Estado, pois que onde houve augmento de receitas influindo no abaixamento dos respectivos coefficientes de exploração foi nas linhas que tem garantia de juro; e como em todas ellas esse coefficiente já hoje se encontra abaixo de cem, o subsidio a dar á nossa companhia logo que este vá decrescendo será de cada vez menor.

Na nossa exploração, o importante serviço do Trafego indicamos que augmentou o numero de passageiros que circulariam nos nossos comboios, tendo-se dado esse acrescimo mormente em bilhetes de 3.^a classe, havendo ligeira diminuição nos de 1.^a Para isso concorreu o ter-se dado incremento ao numero dos nossos *comboios curtos*, isto é aos que fazem serviços entre as testas de linha, Lisboa e Porto, e as terras vizinhas, pois ali melhorámos consideravelmente o movimento não só com os *tramwais*, mas ainda com o augmento de comboios mixtos.

Diz o nosso Conselho d'Administração no seu relatorio que lhe merece a attenção a tendencia dos passageiros a baixarem de classe.

Na realidade assim deve ser e por nossa parte notaremos um facto singular succedido nas duas linhas da Cintra e Cascaes, facto que é singular por se dar em dois troços de linha, que muita gente julga frequentada pela mesma especie de passageiros todos derivados da população da capital.

Esse facto é que na linha de Cintra se deu uma consideravel diminuição de passageiros de 1.^a classe, augmentando o numero dos de 2.^a, enquanto que na de Cascaes foi o inverso que se verificou.

N'uma e n'outra, porém, o augmento de passageiros de 3.^a classe é que foi consideravel. Talvez o estudo dos percursos das diversas classes de passageiros nos dê a explicação da singularidade.

(Continua.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço de bagagens e recovagens

Desde 20 de setembro de 1898 o apeadeiro de Mont'Estoril, situado entre as estações de Cascaes e Estoril, fica aberto ao serviço de bagagens e recovagens.

Para as remessas procedentes de, ou destinadas a Cascaes, a distancia d'applicação é de 6 kilometros. Para as outras procedencias ou destinos, toma-se para applicação das tarifas, as distancias da ou para a estação de Cascaes.

Não se transporta volumes de peso indivisivel superior a 60 kilogrammas.

As expedições de bagagens no apeadeiro do Mont'Estoril são effectuadas em porte a cobrar e unicamente para as estações comprehendidas na tarifa L. n.º 3 com excepção dos apeadeiros de Santos e Junqueira.

As bagagens que em Mont'Estoril não forem retiradas no dia da chegada, são enviadas para a estação de Cascaes, onde podem ser retiradas pagando-se o respectivo deposito.

O apeadeiro do Mont'Estoril só effectuará expedições de recovagens em porte a pagar á chegada, não accetando para transporte as seguintes mercadorias, que, por deverem ser expedidas em porte cobrado, tem por isso de ser apresentadas na estação de Cascaes:

- 1.º—Comestiveis e generos frescos.
- 2.º—Generos sujeitos a avariar-se.
- 3.º—Generos cujo valor seja computado inferior á importancia do transporte.
- 4.º—Generos adulterados ou em estado de decomposição.

As estações do Ramal de Cascaes expedirão bagagens e recovagens directamente para Mont'Estoril, mas unicamente em porte pago á partida.

As recovagens chegadas a Mont'Estoril, que não forem retiradas em todo o dia seguinte ao da chegada, serão enviadas á estação de Cascaes, onde os consignatarios as poderão retirar pagando a respectiva armazenagem.

Lisboa, 14 de setembro de 1898.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Forrecimento de 50:000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 19 de outubro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, terá logar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 50:000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias: Lancaster's Griffin Nantyglo, Riska, Newport Abercarn Black-vein, Albion, Cambrian Navigation, Nixons Navigation, Ferndale, Cyfarthfa, Lewis Merthyr, Hood's Merthyr, Dowlais Merthyr, Ocean Merthyr, Cory's Merthyr, Standard, Naval, Tredegar, Great Western, Western Watley Black-vein.

As condições estão patentes em Lisboa, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

Lisboa, 17 de setembro, de 1898.

Leilão de remessas retardadas e volumes extravlados

Em 5 de outubro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com a data anterior a 5 de agosto de 1898, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do trafego, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados até 4 do referido mez d'outubro inclusivé das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 15 de setembro de 1898.

N.º 3:720 — Do Poço do Bispo, a Tramagal, 1 casco vasio, 150 kilogrammas, consignatario José S. Alcobia.

N.º 653—De Tramagal a Lisboa P, 1 caixa de garrafas de aguas, 43 kilogrammas, consignatario Aurelio Netto.

N.º 8:857 — De Alcantara a Covilhã, 21 barris vãos, 790 kilogrammas, consignatario Manuel Mendes Alçada.

18:840 — Rio Tinto a Coimbra, 1 barril de vinho, 44 kilogrammas, consignatario Abel Correia da Cunha.

N.º 22:451 — De Cahide a Lisboa P, 1 barril de vinho, 34 kilogrammas, consignatario Anna Rosa.

5:137—De Lisboa P a Oeiras, 1 caixa de sulphato de ferro, 50 kilogrammas, consignatario Antonio Germano do Sacramento.

Torres Novas 1 caldeira e mais material de ferro, 27:000 kilogrammas, consignatario Alberto Escolme.

4 saccas de bagaço, 265 kilogrammas; 4 caixas de vinho, 90 kilogrammas; 1 casco vazio, 130 kilogrammas; 1 casco vazio, 133 kilogrammas; 2 saccas de sementes, 122 kilogrammas.

Fornecimento de material

No dia 5 de outubro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seis seguintes lotes:

Lote n.º 1—Artigos de drogaria.

Lote n.º 2—Cabos para ferramentas e paus de castanho.

Lote n.º 3—Courama.

Lote n.º 4—Materiaes de construcção.

Lote n.º 5—Ossos, sebo e unhas.

Lote n.º 6—Artigos para telegrapho, telephone etc.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na repartição Central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 21 de setembro de 1898.

Venda de sucata

No dia 26 do proximo mez de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata:

Aço de molas 80.000 kilogrammas, aros de rodas 165.000 kilogrammas, eixos de rodas 25.000 kilogrammas, carris 650.000 kilogrammas, ferro forjado diverso 424.000 kilogrammas, ferro forjado de pontes 120.000 kilogrammas, rodas de wagons 37.000 kilogrammas, rodas montadas 8.000 kilogrammas, cobre 12 500 kilogrammas, bronze 3.500 kilogrammas, latão 31.000 kilogrammas, limalha 2.940 kilogrammas.

A sucata póde ser examinada no deposito de materiaes, em Santa Apolonia, e as condições estão patentes: em Lisboa na repartição central dos armazens (estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde. e em Paris, nos escriptorios da companhia, rue de Châteaudun, 28.

Lisboa, 26 de setembro de 1898.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 64 aros para rodas de machinas e 130 para carruagens e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de outubro proximo, á uma hora da tarde, n'esta cidade, e na administração do bairro oriental, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 64 aros para rodas de machinas e 130 para carruagens e wagons para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 80.000 réis.

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

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

Porto, 13 de setembro de 1898.

Fornecimento de 7:000 taboas de pinho da terra e 600 barrotes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 14 de outubro proximo, pela uma hora da tarde, n'esta cidade, e na administração do bairro oriental, em presença do ex.^{mo} administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 7:000 taboas de pinho da terra e 600 barrotes para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 30.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a

quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do mesmo fornecimento.

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

Porto, 14 de setembro de 1898.

Reparação de carruagens e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de outubro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, e perante o ex.^{mo} administrador respectivo, se ha-de proceder ao concurso publico para a empreitada de reparação de 8 carruagens e 35 wagons d'estes caminhos de ferro.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos o deposito provisorio de 237.000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicada a empreitada será de 5 por cento da importancia total da mesma empreitada.

As condições da arrematação e do caderno de encargos poderão ser examinados na direcção do serviço de tracção e officinas d'estes caminhos de ferro, na estação do Porto-Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 27 de setembro de 1898.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 50:000 escapulas de ferro galvanizado

Faz-se publico que, pela uma e meia hora da tarde de 10 de outubro proximo, perante o administrador do 2.º bairro de Lisboa serão abertas as propostas, que até então forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 50:000 escapulas de ferro galvanizado.

O deposito provisorio para poder licitar é de 26.500 réis, o qual será, posteriormente, elevado, como definitivo, a 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem essa adjudicação for feita.

O primeiro deposito terá logar na thesouraria dos ditos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral dos depositos, á ordem da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste.

O caderno dos encargos está patente na séde da direcção (larde S. Roque, n.º 22), onde pode ser examinado todos os dias uteis desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 17 de setembro de 1898.

MORTE AOS BACILLOS

No campo scientifico levanta hoje grande rumor uma nova descoberta do professor *Giuseppe Bandiera*, chimico em *Palemo*, graças á qual muitas pessoas tísicas teem recuperado a saude.

Submettido ao exame da Junta Superior de Sanidade, foi aquelle especifico experimentado e reconhecido como o unico remedio que, finalmente, póde a sciencia offerecer contra os tuberculos pulmonares; tanto que hoje os medicos mais em voga não desdenham ordenar a *Pozione antisettica* como remedio infallivel não só contra os tuberculos pulmonares, mas ainda contre as bronchites e catarrhos pulmonares; molestias que conduzem á morte e contra as quaes até hoje a arte salutar se declarava impotente.

Esta descoberta é da mais alta importancia, porque, mesmo entre nós, a *Pozione antisettica*, levantou já grande rumor pelas curas da tísica que em pouco tempo com ella se obtiveram. Curando com o antisepico as molestias do peito, o egregio inventor tem obtido resultados maravilhosos que abrem um novo campo á arte de curar mesmo as doenças que até hoje se reputavam rebeldes.

As substancias de que se compõem o especifico tem sobre os outros antisepticos a vantagem de matar os microbios sem prejudicar o organismo humano e de serem dotadas de uma diffusibilidade tal que se expandem facilmente sobre toda a superficie infectada pelos bacillos, generadores da suppuração. Logo depois cessa a febre, renasce o appetite e augmentam as forças. Notámos entretanto com prazer que nenhum inventor obteve jamais um plebiscito tão solemne como teve o professor *Gius. Bandiera* pela sua especialidade. Não ha pessoa que não sinta gratidão, que não tenha feito encomios ao afortunado auctor. Fazendo-nos interpretes dos sentimentos de todos os nossos concidadãos, rogamos ao professor *Bandiera* que não se limite a mandar o remedio só a quem lh'o pede, mas que estabeleça um deposito d'elle em algumas das pharmacias da nossa cidade, onde se possa achal-o prompto em qualquer caso de necessidade.

Procuraremos obter outras noticias que communicaremos aos nossos leitores.

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS
MAISOS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—António 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, 130 e 141. Telephone 220.

Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.

Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.

Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.

Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousinho da Silveira, 134.

Valencia d'Aleantara.—D. Alejandro Campero.

Valencia d'Aleantara.—Justo M. Estellez—Agente internacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

LISBOA Avenida-Palace.—Rua do Principe, junto á 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.º ordre—Prop. Victor Sassetti.

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—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 500 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

CASCAES Hotel Central.—De 1.º ordem—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel Victor.—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º 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. Precos 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.—Reducção de precos para caixeiros viajantes.

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

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

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, 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 aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Precos modicos.—On parle français.

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

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

PORTO Hotel Continental.—R. Entreparedes (Frente a 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 salhas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

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

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

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

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

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—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.

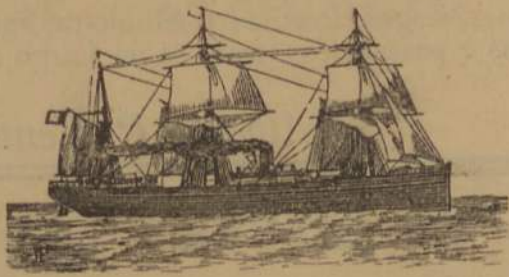
GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

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

ROYAL MAIL

TEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

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

O paquete **Magdalena**, sahirá a 3 de outubro

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

AGENTES

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

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

FABRICA DE

H. Schalek, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

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

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios. em 1 de outubro de 1898

COMPANHIA REAL				C. Sodré P. Arcos				Lisboa Badajoz				Lisboa Pias			
C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	6-45 m.	6-15 m.	7-20 m.	5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	10-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	4-0 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-0 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-0 m.	8-20 t.	7-10 m.	7-25 t.	5-30 m.	6-0 t.	2-10 n.	9-50 n.	6-0 m.
7-40 m.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.	8-30 m.	8-55 m.	9-5 m.	9-30 m.	10-30 m.	8-20 n.	7-25 t.	5-30 m.	10-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	4-0 t.
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-0 m.	10-0 m.	10-25 m.	10-35 m.	11-0 m.	Lisboa Figueira	Figueira Lisboa	12-20 n.	9-14 m.	P. Novo Setubal	Setubal P. Novo	4-37 m.	5-0 m.
9-10 m.	9-45 m.	9-15 m.	10-20 m.	1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	7-0 m.	2-32 t.	12-20 n.	9-14 m.	3-15 t.	3-42 t.	6-50 t.	7-12 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-30 m.	2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	7-15 t.	5-43 m.	3-30 t.	11-25 n.	—	—	—	—
10-0 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-50 m.	4-0 t.	4-25 t.	4-35 t.	5-0 t.	Lisboa Alfaiellos	Alfaiellos Lisboa	12-20 n.	9-44 m.	Casa Branca Evora	Evora Casa Branca	3-40 m.	4-30 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-0 t.	5-30 t.	5-55 t.	6-5 t.	6-30 t.	7-0 m.	2-55 t.	12-20 n.	9-44 m.	5-0 t.	6-0 t.	5-20 m.	6-10 m.
12-10 t.	12-45 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-0 t.	7-25 t.	7-35 t.	8-0 n.	7-15 t.	5-35 m.	2-30 t.	11-25 m.	—	—	8-45 n.	9-35 n.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-30 t.	8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	Caldas Alfaiellos	Alfaiellos Caldas	5-55 m.	11-55 m.	Casa Branca Faro	Faro Casa Branca	6-30 m.	7-15 t.
1-40 t.	2-15 t.	1-45 t.	2-50 t.	10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	2-0 t.	8-10 n.	5-55 m.	11-55 m.	6-30 m.	7-15 t.	6-30 m.	8-0 n.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-0 t.	11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.	Alcant. M. Cacem	Cacem Alcant. M.	7-45 m.	1-0 m.	—	—	—	—
3-10 t.	3-45 t.	3-15 t.	4-20 t.	Só param d'Algés até P. Arcos.				6-0 m.	7-13 m.	7-45 m.	1-0 m.	BEIRA ALTA			
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-30 t.	Lisboa Cintra	Cintra Lisboa	5-15 m.	6-15 m.	6-45 t.	8-7 n.	11-1 n.	12-5 n.	Figueira Pamp.	Pamp. Figueira	5-35 m.	7-5 m.
4-40 t.	5-15 t.	4-45 t.	5-50 t.	7-30 m.	8-34 m.	6-30 m.	7-30 m.	Lisboa Santarem	Santarem Lisboa	10-30 m.	12-52 t.	4-40 t.	6-15 t.	8-20 m.	10-5 m.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-0 t.	8-10 m.	8-50 m.	6-30 m.	7-30 m.	c 6-30 m.	8-53 m.	10-30 m.	12-52 t.	Pamp. V. Formoso	V. Formoso Pamp.	8-25 m.	4-12 t.
6-10 t.	6-45 t.	6-15 t.	7-20 t.	8-30 m.	9-38 m.	7-45 m.	8-45 m.	c 10-50 m.	12-56 t.	1-20 t.	3-32 t.	11-28 n.	5-12 m.	10-5 m.	6-0 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-30 t.	9-30 m.	10-44 m.	9-0 m.	10-0 m.	Lisboa Entrono	Entrono Lisboa	5-20 m.	9-0 m.	—	—	—	—
7-40 t.	8-15 n.	7-45 t.	8-50 n.	a 11-15 m.	11-55 m.	a 9-50 m.	10-30 m.	c 1-30 t.	5-7 t.	5-20 m.	9-0 m.	Pamp. Mangualde	Mangualde Pamp.	7-10 t.	10-40 n.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-0 n.	11-30 m.	12-38 t.	10-5 m.	11-6 m.	c 4-40 t.	8-12 n.	6-0 t.	9-40 n.	—	—	—	—
9-10 n.	9-45 n.	9-15 n.	10-20 n.	12-30 t.	1-36 t.	11-0 m.	12-0 t.	Alfaiellos Porto	Porto Alfaiellos	7-48 m.	2-18 t.	Mangualde Guarda	Guarda Mangualde	11-10 n.	2-20 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-30 n.	1-30 t.	2-38 t.	a 12-40 t.	1-20 t.	3-15 t.	9-15 n.	7-48 m.	2-18 t.	—	—	—	—
10-40 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-50 n.	3-30 t.	4-40 t.	1-0 t.	1-59 t.	Aveiro Porto	Porto Aveiro	4-5 t.	6-22 t.	—	—	—	—
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-0 n.	a 4-30 t.	5-10 t.	3-15 t.	4-18 t.	3-50 m.	6-18 m.	4-5 t.	6-22 t.	—	—	—	—
12-10 n.	12-45 n.	12-15 n.	1-20 n.	4-35 t.	5-42 t.	4-0 t.	5-0 t.	Entrono. Guarda	Guarda Entrono.	2-45 m.	1-47 t.	—	—	—	—
12-15 n.	1-20 n.	12-55 n.	1-30 n.	5-30 t.	6-30 t.	a 5-45 t.	6-25 t.	2-55 m.	11-7 m.	2-45 m.	1-47 t.	—	—	—	—
Os que partem aos 10 e aos 40 m. do				a 6-45 t.	7-25 t.	6-30 t.	7-30 t.	12-39 t.	11-35 n.	4-20 t.	12-2 n.	—	—	—	—
Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são				8-0 n.	9-7 n.	7-45 t.	8-45 n.	Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa	5-10 m.	10-10 m.	—	—	—	—
directos.				9-15 n.	10-20 n.	9-45 n.	10-45 n.	g 6-30 t.	11-22 n.	h 5-10 m.	10-10 m.	—	—	—	—
				10-45 n.	11-58 n.	10-45 n.	11-42 n.	Coimbra Figueira	Coimbra Figueira	7-20 m.	9-6 m.	—	—	—	—
				12-15 n.	1-22 n.	a 11-20 n.	12-0 n.	6-50 m.	8-37 m.	7-20 m.	9-6 m.	—	—	—	—
				Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa	8-45 m.	9-29 m.	5-0 t.	6-47 t.	11-0 m.	12-43 t.	—	—	—	—
				6-45 m.	7-30 m.	8-45 m.	9-29 m.	8-0 t.	—	9-23 n.	10-59 n.	—	—	—	—
				7-45 m.	8-29 m.	8-45 m.	9-29 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				8-45 m.	9-29 m.	10-10 m.	10-54 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				9-45 m.	10-29 m.	11-0 m.	11-45 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				12-0 t.	12-44 t.	1-0 t.	1-45 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				2-0 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-45 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				7-5 t.	7-49 t.	8-15 n.	8-59 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
				8-30 m.	9-14 t.	9-45 n.	10-29 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
				10-0 m.	10-45 t.	11-30 n.	12-14 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
				Lisboa Povoia	Povoia Lisboa	6-0 m.	7-0 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				12-45 t.	1-43 t.	2-0 t.	2-58 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				3-15 t.	4-13 t.	2-0 t.	2-58 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				4-45 t.	5-43 t.	4-30 t.	5-28 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				5-45 t.	6-43 t.	6-0 t.	6-58 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				12-30 n.	1-28 t.	7-0 t.	7-58 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa	5-25 m.	6-27 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				c 7-0 t.	7-59 t.	5-25 m.	6-27 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				Lisboa Porto	Porto Lisboa	4-0 t.	4-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				b 7-0 m.	9-15 n.	d 4-30 m.	4-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				c 8-30 m.	10-50 n.	d 4-30 m.	5-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				10-30 m.	d 10-50 n.	b 8-0 m.	11-25 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
				9-30 n.	7-34 m.	2-54 t.	4-0 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				10-30 n.	11-6 m.	7-10 t.	5-45 m.	—	—	—	—	—	—	—	—
				Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa	8-15 m.	4-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				10-30 m.	6-0 t.	8-15 m.	4-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
				8-20 n.	6-50 m.	7-30 t.	5-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental pelo Canal de Suez, vap. all. **Kanzler**. Sahirá a 7 de outubro.

Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Cordoba**. Sahirá a 26 de outubro.

Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Argentina**. Sahirá a 12 de outubro.

Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a 6 de outubro.

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



Bordeaux vapor francez. **La Plata**. Sahirá a 12 de outubro.

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



Cape Town, Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Uruguay**. Sahirá a 22 de outubro.

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



Cherbourg e Southampton, vap. ing. **Danube**. Sahirá a 4 de outubro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua d'El-rei, 31, 1.º



Havre e Anvers, vap. fr. **St. Paul**. Sahirá a 5 de outubro.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e para as ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama, com baldeação em S. Vicente, vap. port. **Ambaca**. Sahirá a 6 de outubro.

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



Pará e Manaus, vap. port. **Dona Amelia**. Sahirá a 10 de outubro.

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



Paranaguá, São Francisco e Rio Grande do Sul, vap. all. **Taquary**. Sahirá a 7 de outubro.

Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. francez **Chili**. Sahirá a 10 de outubro.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. franc. **Cordonan**. Sahirá de 4 a 5 de outubro.

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



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Ville de Rosario**. Sahirá a 19 de outubro.

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



Pernambuco e Maceio, vap. inglez **Scholar**. Sahirá a 5 de outubro.

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



Pernambuco, Maceio, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Paranaguá**. Sahirá a 3 de outubro.

Agente, Augusto Freire—19, Praça do Municipio.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Wartburg**. Sahirá a 5 de outubro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Petropolis**. Sahirá a 5 de outubro.

Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Cintra**. Sahirá a 19 de outubro.

Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **California**. Sahirá a 14 de outubro.

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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vap. port. **Açor**. Sahirá a 5 de outubro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 3 de outubro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua d'El-rei, 31, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro e Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 12 de outubro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a—C. Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 10 de outubro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a—C. Sodré, 64, 1.º

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

ANNEXO AO N.º 239 DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TARIFA ESPECIAL N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

*Instrumentos e machinas agricolas e industriaes, adubos,
correctivos, insecticidas e fungicidas*

EM CONFORMIDADE COM OS DECRETOS DE 9 DE DEZEMBRO DE 1886, 19 DE JULHO DE 1888
E 3 DE SETEMBRO DE 1898

(Approvada por despacho ministerial de 16 de setembro de 1898)

EM VIGOR DESDE 20 DE SETEMBRO DE 1898

DECRETO DE 9 DE DEZEMBRO DE 1886

Transporte gratuito

TABELLA A

Ammunioreto de cobre.
Cal da depuração das fabricas de gaz.
Excremento de animaes.
Estrume ordinario.
Musgos fosseis.
Salmoura de peixe ou carne.
Sergaço secco.
Negro das refinações.
Residuos e fragmentos corneos ou pilosos.
Superphosphato de calcio, mineral ou de ossos.
Trapo ou residuos de lã.

TABELLA B

Cal.
Palha e matto prensados.
Sulfato de calcio.
Sulfureto de calcio ou potassio.
Tremoços.

CONDIÇÕES

As condições applicaveis a estes transportes, são as que constam do Regulamento sobre o transporte gratuito nos Caminhos de ferro do Minho e Douro.

DECRETO DE 19 DE JULHO DE 1888

TABELLA A

Bonus de 60 por cento

Gesso em pó ou em pedra.

TABELLA B

Bonus de 40 por cento

Bagago de azeitona, de uva, das fabricas de distillação de cerveja e de plantas saccharinas.
Cal.
Cal de depuração das fabricas de gaz.
Carbonato de cal, cré.
Escrementos.
Estrumes ordinarios
Matto comprimido.
Ossos: pó, aparas e cinzas de ossos.
Resíduos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de solha, de pelles e chinellos.
Sal proveniente da salga de peixe e de carne.
Sargago sêcco.
Trapo ou residuos de lã.
Tremoços.

CONDIÇÕES

Estes productos serão transportados nas condições do Regulamento para a redução das tarifas de transporte dos adubos nos caminhos de ferro, approved por decreto de 27 de dezembro de 1888.

DECRETO DE 3 DE SETEMBRO DE 1898

Transporte gratuito

Instrumentos e machinas agrícolas e industriaes

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

Adubos, correctivos, insecticidas e fungicidas

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

CONDIÇÕES

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

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

3.^a As taras vazias será concedido o regresso gratuito, dentro do praso de 30 dias, a contar da data da expedição.

Para este effeito requisitar-se-ha na estação de partida vales de regresso, os quaes só terão valor quando sejam acompanhados das cartas de porte das primitivas remessas.

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

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

6.^a As remessas, a que se refere esta tarifa, ficam isentas do pagamento da taxa de evolução e manobras. Cobrar-se-ha, porém, a importancia devida pela guia, registo e sello.

7.^a Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente tarifa.

Porto, 18 de setembro de 1898.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.