

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA—Paris, L. CRETEY—Liverpool, W. N. CORNETT—Lourenço Marques, J. M. COSTA

REDACÇÃO—Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

TELEPHONE N.º 27



Anvers—189

## Annexos d'este numero

Tarifa n.º 3 G. V. da Companhia Real — bilhetes por preços reduzidos.

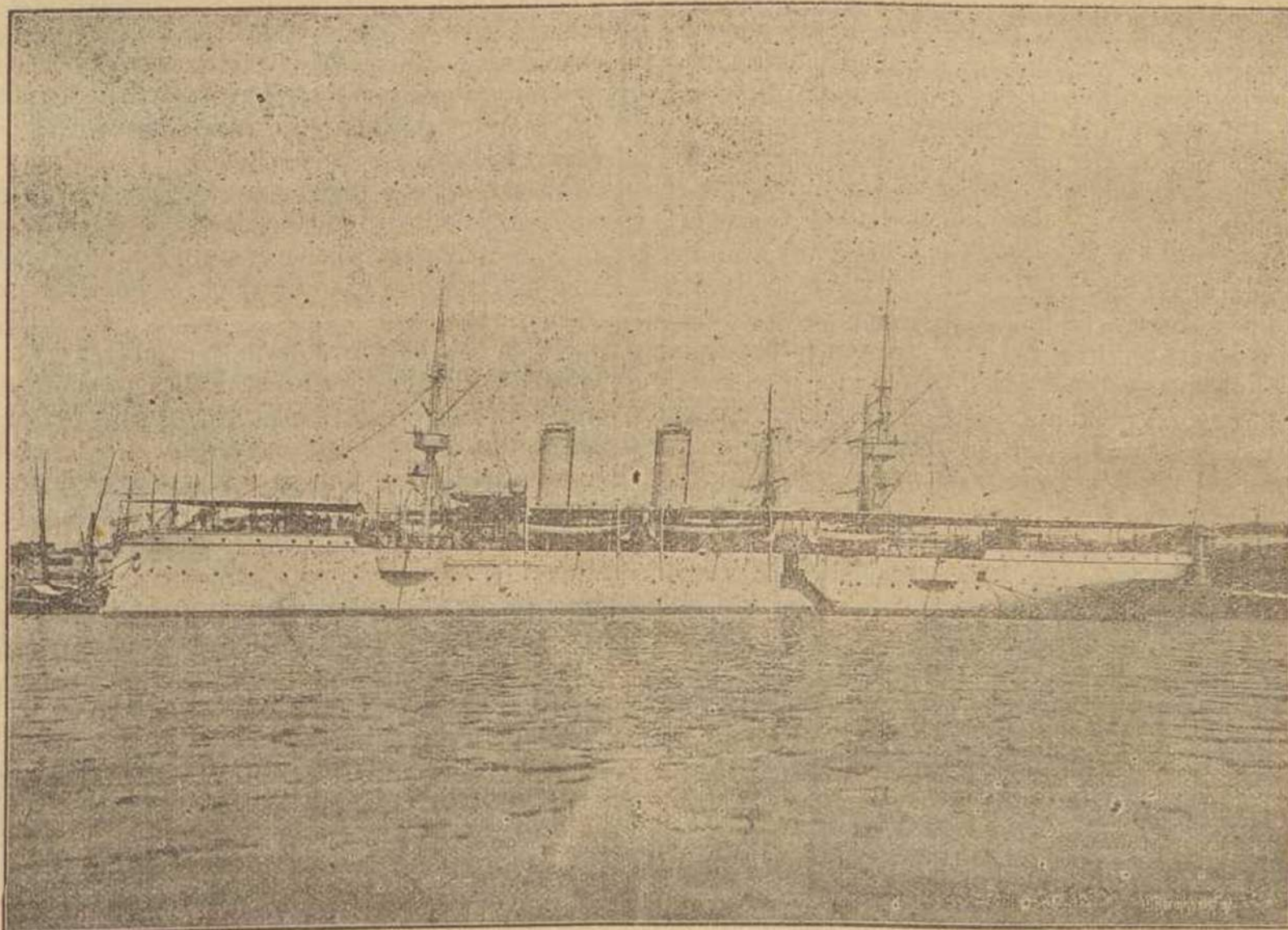
Ampliação da tarifa n.º 7, idem — bilhetes de ida e volta.

Tarifa P n.º 12 G. V. do Minho e Douro (P n.º 10 da Companhia Real) — bilhetes por preços reduzidos.

## SUMMARIO

O "Adamastor" . . . . .	241
Os caminhos de ferro no parlamento . . . . .	243
Parte Official. — Portarias de 6 e 9 de agosto de 1897 do Ministerio das Obras Publicas . . . . .	243
Tarifas de transporte . . . . .	243
Passeio ao Bussaco . . . . .	244
Notas de viagem. — XXIII — A linha da Tunisia — Jantar á Khune — Como se escolhe hotel — A Porta de França — Um encanto . . . . .	245

Horario de Cascaes . . . . .	241
Automobilismo . . . . .	246
As encomendas postaes de 10 kilos . . . . .	246
Distinções merecidas . . . . .	247
Conferencia internacional sanitaria de caminhos de ferro . . . . .	247
Conhecimentos ferroviarios . . . . .	247
Um grandioso ascensor . . . . .	247
Assembléas geraes da companhia real . . . . .	247
Parte financeira. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes . . . . .	248 e 249
Commercio Portuguez . . . . .	250
Linhas portuguezas. — Mudança de escriptorios — Loanda a Malange — Regua a Chaves — Carris de ferro de Lisboa . . . . .	250
Linhas hespanholas. — Linares a Almeria — Alcañiz a San Carlo de la Rápita — Oviedo a Santander . . . . .	250
Linhas estrangeiras. — França — Inglaterra — Belgica — Alemanha — Brazil — Arabia — Abyssinia . . . . .	250 e 251
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio — (Continuação) . . . . .	251
Avisos de serviço — Arrematações — Casas recommendadas — Agenda do viajante — Annuncios — Horario em 16 de agosto de 1897 — Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	252 a 256



## O "Adamastor"

Nas cerradas florestas africanas, atravessadas por tantos dos nossos exploradores como arrojo que lhes vem do anseio de marcar uma nova estrada á civilização europea em nome da nossa patria, quantos dias de fadiga e provações se deparam ao caminhante, quantas noites passadas entre pesadelos, em que o phantasma da morte se lhe avoluma, ao pensar nos in-

numeraveis perigos que a cada momento surgem sob os pés do valente pioneiro que se aventurou a pisar terreno em que só domina o selvagem, a fera, a febre maligna, o sol ardente, a sede devoradora!

Depois de periodos seguidos de desolação; quando muitas vezes a alma não póde, á força da insistente adversidade, deixar de sentir o inicio do desanimo, a desesperança de que a materia resista por mais tempo n'esse combate titanico contra a natureza mortifera que a rodeia, ao atacar um ponto da floresta, até esse mo-



mento barreira impenetravel da passagem humana, ao cairem sob o machado, vibrado com o animo forte de quem quer vencer por um grande ideal sonhado, esses colossaes arvoredos que nada deixam ver atravez da sua ramada virgem, depara-se-lhe uma clareira risonha, rodeada de flores silvestres regadas por um fio de agua que vem da montanha proxima, ainda desconhecida, atravez da matta.

Então o sorriso volta, depois de longa ausencia, aos labios do atrevido caminheiro; a descoberta d'aquelle pequeno paraizo em meio de tantas amarguras que o cercam e se lhe promettem, dá-lhe novo animo, segreda-lhe que o bem não deixou de existir por completo e faz-lhe renascer a esperanza de que sairá um dia victorioso da sua travessia por aquellas inhospitas paragens d'onde, uma vez embrenhado, muitas chegou a pensar que não conseguiria sair a salvo.

A situação do pioneiro que acima descrevemos é a que o nosso paiz atravessa no actual momento historico.

Encaramol-a com o socego de espirito que o explorador tem que ter na clareira da floresta.

Depois de annos seguidos de decadencia, depois de combates e perdas inglorias nos sertões africanos, de offensas recebidas de paizes estrangeiros, de isolamento entre as demais nações, de desdens de extranhos, de descrenças de nossos; em meio ainda de mil ameaças das nossas dificuldades economicas, de um sem numero de cobicças de nações mais fortes, a valentia dos nossos soldados em Africa tem-nos dado gosar aquelles momentos de nova esperanza de renascimento que o viajante sente na clareira a que alludimos.

E, coincidentemente com esta nova vida que nos insufflam as nossas glorias africanas, entra nas aguas do nosso Tejo um novo barco que vem concorrer para que mais nos recordemos d'essas e tantas glorias que nos orgulham.

O *Adamastor* é o fanal que nos relembra a vitalidade do amor da nossa patria.

Feito por subscrição nacional, ha em cada uma d'essas placas que lhe forram o costado, em cada pequeno rebite que as ajusta, em cada fio de corda que se torce nas suas enxarcias, uma parte que pertence a cada um dos subscriptores e que nós damos ao Estado para que, em conjuncto, a converta a um tempo em defesa da patria e em affirmacão da existencia d'esse amor que os filhos sentem pela mãe querida.

Desde hontem elle pertence á marinha nacional. Se até hontem era de muitos, de quantos abriram a sua bolsa para concorrerem a essa subscrição, dos poucos que empregaram o seu trabalho insano e sabiamente conduzido n'esse monumento, pequeno sem duvida nas suas dimensões materiaes mas grandioso no fim que symboliza—hoje é de todos, da nação inteira, até mesmo dos que desdenharam do resultado d'esses admiraveis esforços, e—deixemos cair esta gotta de fel que nos acode ao bico da penna!—até dos que contrariaram esse sympathico e admiravel movimento patriotico.

O cruzador *Adamastor*, com a canhoneira *Chaimite* e as duas lanchas *Diogo Cam* e *Pedro Annaya*, são a offerta que a subscrição nacional fez ao paiz. Esses quatro barcos servirão talvez, para, cada um na esphera de acção que lhes determina a sua qualidade, auxiliar a continuacão das victorias d'esses admiraveis bravos que mez a mez ornamentam a nossa corôa de gloria, nos terrenos e praias d'Africa, com um novo florão. E mesmo que de tal não se necessite, affirmarão, onde estejam, o palpitar da nossa alma nacional—que bem precisos são sempre estes symptomas de vida quanto mais enfermo está o corpo...

Não minuciaremos a descripção do barco que tem sido já feita por todos os jornaes, o que representaria hoje uma repetição fastidiosa.

Apenas para acompanhar a gravura que hoje damos diremos que o *Adamastor* é um cruzador de 3.<sup>a</sup> classe provido de todos os aperfeiçoamentos que a moderna arte de construcção naval indica para dotar um barco d'este typo das melhores condições de combate e defesa.

O seu armamento compõe-se de 2 canhões Krupp de 15 c/m, um sobre o castello de prôa e o outro sobre o tombadilho, 4 canhões Krupp, de tiro rapido, de 10 1/2 c/m, collocados sobre a ponte principal, 4 canhões Krupp, de tiro rapido, de 67 m/m, collocados sobre a mesma ponte, 2 canhões Hotchkiss, de 37 m/m, sobre a ponte do commando, 2 metralhadoras Nordenfeldt, de 6,5 m/m, cada uma na gavea de combate dos mastros, 2 tubos lança-torpedos, collocados lateralmente e com movimento giratorio, sobre a ponte principal, e outro á prôa.

E' este o primeiro navio de guerra portuguez com tubos lança-torpedos, e fica sendo o barco mais fortemente armado da nossa marinha.

Não é pois, um d'esses colossos marinhos cuja apresentação em qualquer porto significa, só por si, uma ameaça ou, uma promessa tremenda, antes mesmo de ser ouvida a voz das suas boccas de fogo que jorram a destruição ao menor bocejo que façam.

O que o tornará temeroso como o monstro de que tem o nome, o que o tornará invencível, giganteo nos mares, será o valor e esforço dos nossos marinheiros e soldados affirmado já em tantas difficeis batalhas—única nota acariciadora que nos vibra na alma por tantos motivos desalentada, n'este momento historico que atravessamos.

E' modesta a offerta que a subscrição nacional faz ao paiz, como modestos foram os seus recursos, para o que não pouco concorreram circumstancias bem lamentaveis contrariando quanto possivel os seus bons resultados.

Nada de extraordinario tem em si o novo barco; o que de extraordinario ha n'elle é o facto de representar a iniciativa particular, o acrysolado amor da patria de todos os que subscreveram, e o tenaz trabalho da commissão que se poz á frente d'esse movimento patriotico, desde que, perante o insulto de uma nação estrangeira, elle se iniciou, até que hoje se completam quasi os seus fins, ao mesmo tempo que por essa mesma nação—e por todas—já somos admirados pela nossa obra patriotica nos mesmos pontos africanos que aquella nos disputava.

O custo do navio foi de 1.638.000 francos e o do armamento fornecido pelo Estado 400.000 francos, o que perfaz o total de 2.038.000 francos que ao cambio actual de 800 réis por 3 francos representa em moeda portugueza 543 contos de réis.

O *Adamastor* entrou no Tejo no dia 7 do corrente e foi hontem, pela commissão executiva acompanhada da grande commissão, entregue ao Estado, em acto solemne a que assistiram milhares de pessoas.

Seguidamente foi-se aos vastos e importantes estaleiros dos srs. Parry & Filho, no Ginjal, visitar os trabalhos da construcção da canhoneira *Chaimite*, que estão bastante adiantados.

A *Chaimite* é, como dissémos, construida tambem com o producto da subscrição nacional e destina-se á policia e fiscalizacão da costa de Moçambique, e especialmente a estabelecer as communicacões entre as esquadilhas fluviaes e as capitaes dos districtos de Lourenço Marques e Zambezia.



Visto que a sua descripção pôde ser breve e que interessa, por se tratar de um trabalho da industria nacional, fal-a-hemos:

As principaes dimensões são: comprimento 40,84 metros; 8 metros de bocca extrema; 2,43 de pontal; 2 de immersão maxima a ré; 346 toneladas de deslocamento e 11 milhas de velocidade, podendo os seus paioes comportar 58 toneladas de carvão.

E' de aço da melhor qualidade, o casco dividido em compartimentos estanques, por meio de solidas anteparas; o tombadilho e o castello de fôrma abahulada (*turtle back*); os paioes de mantimentos com capacidade para alimento de 20 praças durante 60 dias; aguada para 40 dias; combustível para 12 dias de navegação; dois porões para 25 toneladas de carga.

Em caso de necessidade, pôde-se correr baileos nos porões de carga, e alojar n'elles um destacamento de soldados, para uma viagem de pouca duração.

Tem um solido gaviote e aparelho para fundear boias, movido pelo cabrestante a vapor, para serviço de balisagem dos portos.

O armamento é composto de peças de tiro rapido, Hotchkiss, de 47 m/m, com escudo de protecção e 2 metralhadoras Nordenfeldt de 11 m/m, normalmente installadas no convez, mas podendo tambem ser installadas nos cestos de gavia.

Sob o reducto de vante ha um leme que permite, em combate, governar o navio ao abrigo do inimigo.

As machinas são duas, ambas de alta e baixa pressão, de cylindros invertidos, de accção directa, verticaes, com condensador de superficie e dois helices, tendo uma caldeira multitubular e sendo o condensador commum ás duas machinas, que desenvolvem a força de 480 cavallos.

A caldeira deve ser experimentada á pressão de 200 libras por pollegada quadrada, é cylindrica, com fornalhas onduladas e tubos de latão; o corpo exterior de chapa é de aço, bem como as fornalhas e conductos.

## Os caminhos de ferro no parlamento

Tem-se tratado ultimamente de caminhos de ferro nas duas camaras, produzindo-se, por parte de alguns oradores, importantes informações que convem registrar, e promettendo-se ainda alguns debates que serão interessantes.

Na sessão de 3 de agosto o sr. deputado Marianno de Carvalho requereu todos os documentos com respeito á concessão feita pela camara municipal do estabelecimento da tracção electrica em Lisboa.

Talvez já não haja tempo n'esta sessão, do illustre deputado tratar d'este negocio com a competencia e bom criterio que o caracteriza, o que será muito para lamentar.

Na sessão de 4, o mesmo deputado denunciou que está sendo organizada em Londres uma companhia com o capital de 450.000 libras em acções, e 2.500.000 libras em obrigações de 5 por cento, com o fim de construir o caminho de ferro que vae de Mutari até a nossa fronteira e d'alli a Salisbury.

Uma grande parte do capital acções e do capital obrigações, umas e outras garantidas pela South Africa, é desinada ao resgate das obrigações das companhias que construíram os caminhos de ferro de Macequece a Fontes Villa e de Fontes Villa á Beira, assim como á aquisição do activo e passivo d'estas companhias.

A esta importantissima affirmacção não correspondeu resposta cabal por parte do ministerio.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção dos serviços de obras publicas

#### Repartição de caminhos de ferro

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta de liquidacção da garantia de juro relativa á exploracção d'esta linha, durante o periodo decorrido de 5 de janeiro a 30 de junho de 1897 (2.º semestre do anno economico de 1896-1897), na importancia de 30:326\$625 réis;

Mostrando-se da mesma conta, e da do 1.º semestre do referido anno economico, já liquidada, que o rendimento annual liquido de impostos foi de 39:971\$650 réis, e portanto o kilometrico de 731\$016,44 réis, ou superior em 31\$016,44 réis no minimo fixado para as despesas de exploracção, sendo assim o estado responsavel só pela differença de 57:526\$170 réis entre aquelle excesso e o juro do capital garantido na importancia de 59:222\$135 réis annuaes;

Considerando que, em virtude da liquidacção relativa ao 1.º semestre do referido anno economico, auctorizada em portaria de 1 de fevereiro do corrente anno, o estado já pagou 27:199\$545 réis e que, portanto, é assim responsavel pela differença na importancia de 30:326\$625 réis;

Ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 29 de julho findo do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidacção, e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro, como liquidacção da garantia de juros do 1.º e 2.º semestre do anno economico de 1896-1897, aquella differença, na importancia de réis 60:326\$625.

O que se comunica ao director fiscal da exploracção de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 6 de agosto de 1897. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidacção da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho do corrente anno (2.º semestre do anno economico de 1896-1897);

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 29 de julho findo do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidacção, na importancia de réis 31:152\$233, e ordenar:

1.º Que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de réis 31:152\$233, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao 2.º semestre do anno economico de 1896-1897.

2.º Que esta liquidacção continue a ser considerada provisoria, enquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos e rigorosamente feita a medição da linha.

O que se comunica ao director fiscal da exploracção de caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 6 de agosto de 1897. — Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 26 de julho findo: ha por bem approvar o projecto datado de 28 de junho ultimo, de ampliação do edificio de passageiros da estação de Cannas de Senhorim, dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta, e auctORIZAR a companhia d'aquelles caminhos de ferro a proceder á sua construcção.

O que se comunica ao director fiscal da exploracção de caminhos de ferro, para os effeitos devidos.

Paço, em 9 de agosto de 1897. — Augusto José da Cunha.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Especiaes n.º 3 da Companhia Real e P. 12 do Minho e Douro. — Estas duas tarifas, que hoje damos como anexo, formam uma só, applicavel aos bilhetes de passageiros nos comboios tramways, que a companhia, em combinacção com o Minho e Douro, estabeleceu de Porto até Ovar e Espinho e vice-versa desde 8 do corrente.

A primeira d'ellas substitue tambem a antiga tarifa 3, de bilhetes por preços reduzidos em 3.ª classe nos



comboios mixtos curtos, estabelecendo preços ainda mais reduzidos do que os antigos.

Ha muito tempo que a segunda cidade do reino esperava os beneficios do serviço d'estes comboios que tão bons resultados teem dado nos suburbios de Lisboa e entre Coimbra e Figueira.

A julgar pelo movimento dos primeiros dias, o resultado d'este serviço deve ser o mais lisongeiro, porque no dia da inauguração houve até que desdobrar os comboios para attender á enorme affluencia de passageiros que acudiu ás estações.

Este serviço com bilhetes assim baratos tem ainda a vantagem de pôr em mais estreitas relações as duas praias de Espinho e Granja. Com a facilidade de comboios frequentes e os preços de 60 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 30 réis em 3.<sup>a</sup> irão facilmente os veraneadores de uma á outra, em agradaveis passeios, como fazem os da linha de Cascaes.

**Tarifa de passageiros na linha de Cintra.** — Conforme annunciámos no numero passado d'esta revista, vão ser muito em breve reformadas as tarifas de bilhetes de passageiros nas linhas sub-urbanas de Lisboa: Cascaes, Cintra e Cintura, sendo importantes as reduções de preços que se adoptam nas duas ultimas.

Comecemos pela tarifa de Cintra.

Os preços actuaes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe obedecem ao systema, de zonas sendo a 1.<sup>a</sup> até S. Domingos, a 2.<sup>a</sup> até Porcalhota e a 3.<sup>a</sup> até Queluz-Bellas, ao preço, entre estações, de 80 réis em 1.<sup>a</sup> classe e 50 réis em 2.<sup>a</sup>

Estas zonas são mantidas, mas creados preços reduzidos tambem na 1.<sup>a</sup> classe e baixados os da 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>

Na 1.<sup>a</sup> classe em toda a linha e na 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> além de Queluz applica-se hoje a tarifa geral e passa a applicar-se uma taxa minima de 50 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 30 em 2.<sup>a</sup> e 20 em 3.<sup>a</sup>, o que dá, em relação aos preços actuaes, abatimentos verdadeiramente extraordinarios.

Para demonstrarmos praticamente este caso vamos indicar os preços actuaes e os novos desde Lisboa-Rocio e entre umas e outras estações e apeadeiros:

De Lisboa		1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	De estação a estação		
					1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
Campolide ou Cruz da Pedra	actual	120	80	50	120	80	50
	novo	70	50	30	70	50	30
S. Domingos	actual	240	80	50	120	80	50
	novo	70	50	30	70	50	30
Bemfica	actual	240	90	60	120	80	50
	novo	120	90	60	60	40	30
Buraes ou Damaia	actual	260	90	60	120	80	50
	novo	120	90	60	60	40	30
Porcalhota	actual	260	90	60	120	80	50
	novo	120	90	60	60	40	30
Queluz	actual	300	150	100	120	100	70
	novo	200	150	100	80	60	40
Barcarena	actual	420	340	240	120	100	70
	novo	250	190	120	50	40	30
Caceres	actual	420	340	240	120	100	70
	novo	300	230	140	50	40	30
Rio Mouro	actual	620	490	350	200	160	120
	novo	350	260	100	50	30	20
Mercês	actual	620	490	350	200	160	120
	novo	400	290	180	50	30	20
Algueirão	actual	620	490	350	200	160	120
	novo	450	320	200	50	30	20
Cintra	actual	620	490	350	200	160	120
	novo	500	350	220	50	30	20

Como se vê, o abatimento é, como dissémos, extraordinario, e deve concorrer de uma forma notavel para promover a affluencia de passageiros a esta linha.

O fim d'esta tarifa é egualar a linha de Cintra á de Cascaes, já que para o mesmo fim, por assim dizer, el-

las servem á agglomeração lisbonense: pontos de passeio dos habitantes da cidade, estações de verão e para alguns, já bastantes hoje, residencia effectiva em condições mais modicas e mais hygienicas do que a capital.

E' o desenvolvimento d'estes elementos de vida d'aquella linha que a companhia tem em vista ao fazer espontaneamente uma tão forte redução na sua tarifa, em beneficio do publico.

**Tarifa dos tramways de Sacavem.** — Tambem, como dissémos, os preços d'esta tarifa vão ser consideravelmente reduzidos.

O systema de zonas, applicado actualmente, tem provado o que sempre d'elle dissémos quando, pela sua novidade, elle enthusiasinou ahi cerebros propensos a adorar idolos estrangeiros sem curar de saber do rito em que elles imperam. Tanto foi o furor da adoração que chegou a pensar-se em adoptar por todo o paiz esse systema injusto, stulto na maior parte das suas applicações.

E tão injusto que, applicado n'um pequeno troço de linha, tem-se visto que não é elle o bastante para chamar a viajar a quantidade de publico que havia de esperar, dada a frequencia e commodidade dos comboios que serviam esse troço.

Pois, exemplificando, como se comprehende que um passageiro, que vae de Lisboa R. ao Jardim Zoologico, pague 80 réis em 2.<sup>a</sup> classe, percorrendo perto de 6 kilom. e um outro que toma o comboio nas Larangeiras e o deixa no Campo Pequeno, isto é, percorrendo menos de 2 kilometros, pague 90 réis?

Bellezas da tarifa de zonas.

A nova tarifa da linha de cintura mantem até o Arieiro uns preços de 50 e 30 réis em 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe respectivamente, e adopta para as intermedias os preços de 30 e 20 réis, o que, além de ser perfeitamente justo, é tambem perfeitamente economico.

Como fizemos para a tarifa de Cintra, vamos comparar os preços actuaes com os novos desde Lisboa R.

De Lisboa R. a		2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
Campolide	actual	80	50
até Rego	novo	50	30
Entre Campos	actual	90	60
e Arieiro	novo	50	30
Chellas até	actual	90	60
Braço de Prata	novo	80	50
Cabo Ruivo	actual	100	70
e Olivaes	novo	100	70
Sacavem	actual	150	100
	novo	150	100

Entre paragens successivas e ainda entre alguns grupos os preços são reduzidos a 30 réis em 2.<sup>a</sup> e 20 réis em 3.<sup>a</sup> classe.

Por exemplo: entre Campolide e Entre Campos paga-se hoje (duas zonas) 90 e 60 réis e ficam os preços sendo 30 e 20 réis—a terça parte; o mesmo succede entre Marvilla e Cabo Ruivo.

Estas duas tarifas estão já submettidas á approvação do ministerio e por certo em breve serão publicadas.

Tambem se acha no mesmo caso a nova tarifa de bilhetes de assignatura, da qual nos reservamos tratar minuciosamente no proximo numero.

### Passeios ao Bussaco

A companhia da Beira Alta organiza na proxima quinta feira, 19, um comboio especial para viagem de recreio ao Bussaco, partindo da Figueira ás 7 h. 45 m. da manhã e sahindo do Luso ás 5 h. 45 m. da tarde.

Os bilhetes de ida e volta custam 800 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 600 em 2.<sup>a</sup> e 400 em 3.<sup>a</sup>



E' excellente a ideia de promover a visita entre si das colonias balneares d'aquelles dois pontos que hoje estão cheios de forasteiros, o que deve redundar em grande affluencia ao comboio e enorme animação no passeio.

No proximo domingo, 22, deve effectuar-se um comboio especial para viagem de recreio do Porto ao Busaco, vendendo-se para elle bilhetes de ida e volta a Luso por preços muito reduzidos, isto é, 17500 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 17000 réis em 3.<sup>a</sup> validos desde e até Porto-Campanhã, Gaia, Granja ou Espinho.

O comboio partirá de Campanhã ás 6,10 horas da manhã, chegando ao Luso ás 9 horas e d'alli regressará ás 7,45 da noite para chegar ao Porto ás 10,35.

## NOTAS DE VIAGEM

### XXIII

A linha da Tunizia.—Jantar á Kuhne.—Como se escolhe hotel.—  
A Porta de França.—Um encanto.

A parte os fatos dos populares, pouco ou nada varia o aspecto da Tunizia do da Argelia, ou vae variando tão gradualmente, que o viajante não acha sensivel differença.

A via férrea, porém, além da fronteira segue em bem melhores condições de traçado, porque deixou a cadeia de montanhas para seguir o curso do Medjerda, passando em pontes repetidas e elegantes de uma a outra margem d'este rio e de alguns dos seus affluentes.

Entre duas estações o mesmo rio é atravessado por seis pontes quasi successivas.

A's 6 h. e meia, em Pont de Trajan, ou Beja-Gare, temos 25 minutos para jantar.

Não é muito tempo para quem naturalmente vem franco, porque, tendo partido de Bone ás 10 e 25 da manhã, tem que se almoçar primeiro, porque não ha em transito tempo para isso.

Mas, se a paragem fosse maior, nem por isso se comeria mais, porque o jantar no bufete é Kuhnista em extremo: Sopa, feijão verde guizado, a invariavel costeletta de carneiro, batatas cozidas, couves e... salada; doce de maçã, palitos *à la reine* (tambem como sempre) e fructas—3 francos não é caro e é fresco.

Desde esse ponto começou-nos a anoitecer e com a noite veiu chuva e um abaixamento de temperatura tal, que tive que me fechar na carruagem. Nada vi portanto, o que não me prejudica, porque a volta será de manhã e verei então o caminho.

A's 10 h. e 5 minutos chega-se á capital.

A porta da estação esperam, como de costume em toda a parte, menos em Lisboa, omnibus de hotéis.

Para qual irei? Sem annuncio que me guie, sem recommendação, preferi o acaso; — entrei para o carro do hotel de France, tendo apenas perguntado em que rua elle era, e vendo, pela resposta, que me convinha.

E' este um systema que recommendo aos viajantes, especialmente aos menos praticos do que eu; antes de chegar a uma cidade para a qual nos dirigimos, lança-se um olhar para a planta d'ella e pela agglomeração de edificios notaveis, de ruas mais espaçosas, etc., que a planta marca, facilmente se conhece qual é o centro de vida local. Deve-se, portanto, procurar hotel que fique proximo, porque, assim, o excursionista não só se orienta muito mais facilmente para visitar a cidade,

como economiza muito tempo e não pouco dinheiro em transportes para se dirigir a qualquer ponto ou regressar ao hotel.

Se quer visitar as curiosidades localizadas no centro da povoação, tem-as a dois passos, não precisa de carro; se quer dirigir-se a pontos distantes encontra perto vehiculos de carreira, trens, todas as commodidades.

Ouçò dizer a muita gente que se vive barato em Paris, em hotéis em Batignolles, no bairro latino, Montparnasse, etc. Mas gasta, pelo menos, 60 centimos e hora e meia no omnibus cada vez que tem que vir aos *boulevards*. Prefiro portanto o *Métropolitain*, que fica na rue Cambon, ao pé da praça Vendôme, no centro de Paris. E nem por isso estou menos commodamente nem mais caro.

Este incidente veiu a proposito do hotel de France, em Tunis, onde me alojei e que fica o mais central possivel, dando muito confortaveis aposentos por preços economicos. Comida então é boa e abundante até de mais, servida n'um jardim como é uso no paiz.

Fica situado na rua Constantina, a dois passos da porta de França, *Bab-el-Bahar*, o centro principal de Tunis.

D'alli partem os tremvias para o interior da cidade ou para o porto, são alli a estação de trens, o salão de despachos do Echo de Tunis, os cafés, o theatro e os principaes estabelecimentos.

A viagem á Africa franceza é uma das mais interessantes que se podem fazer, mas Tunis só por si é uma das principaes curiosidades que o excursionista jámais esquece.

A belleza typica da porta de França é uma maravilha. Um arco elegante, que faz parte das fortificações que rodeavam a antiga cidade, separa, n'este ponto, a cidade indigena da parte europea, da qual mais tarde tratarei.

Cá fóra, áparte uma certa circulação de arabes, mouros, turcos, judeus, o viajante julgar-se-hia em qualquer povoação da Europa.

Passado o arco, o aspecto muda tão rapidamente como n'uma scena de magica.

E' puramente pasmoso o que se nos depara na pequena praça para lá do arco, formada pela confluença de duas ruas estreitas como as dos nossos bairros antigos.

Duzias de trocadores de dinheiro—um mouro sentado no chão tendo ao lado, n'um taboleiro, pilhas enormes de moedas de cobre, para trocos. Vendedores de tudo quanto ha circulam ou estacionam alli, gritando cada qual a sua mercadoria: — o ramillete de flores atado no extremo de uma cana de meio metro de comprimento, os figos da Barbaria e outros fructos, o leque e a ventarola, feitos de tudo quanto póde servir para a sua construcção.

Este vende jornaes, annunciando as suas principaes noticias; aquelle refresco (agradabilissimos, por signal) de tamarindo, laranja etc.; um velho annuncia as suas serpentes encantadas ao som de uma gaita selvagem; outro sobre-se de tapetes de Kairouan, que offerece por pouco preço; um nunca acabar de garotos querem engraxar-nos as botas, vender-nos phosphoros. Judeus, bem vestidos, insistem por que os acompanhem aos *souks* (bazaes, como já expliquei); outros apresentam-nos objectos de metal, brincos de supposta origem kabila, chechias vermelhas, sabonetes, *porte-monnaies*, chinellas, toda a bijouteria possivel e imaginavel afferecida com toda a insistencia de desesperar a paciencia do visitante.

E em meio d'esta gritaria circulam carros, burros



ajouçados de generos, camellos em pequenas caravanas, mulheres, europeos, uma animação enorme, uma multidão sempre em movimento, em que não ha duas figuras eguaes, tão variados são os trajes, os aspectos, as religiões e os paizes. Ao lado do alto barrete do padre grego o turbante do musulmano, e por cima d'este espreguiçando-se a cabeça do camello que avança guiado por um kabila descalço.

Judias em fatos leves de calça até o joelho, jaleco de seda e lenço brilhante na cabeça, outras de fatos recamados de ouro cobrindo a cabeça com um chapéo em bico como o dos nigromantes, zuavos de calção vermelho e jaqueta azul, mulheres arabes envoltas em longos mantos brancos, apertando a cara com duzias de voltas de seda preta, mouros acastanhados de fatos bordados artisticamente a *soutache*, eu sei!

Se ficasse a descrever aqui quanto me recorde de ter visto n'aquella extraordinaria Porta de França, não me chegara todo o jornal.

### Horario de Cascaes

Não defendemos o horario, nem quem o fez, nem quem o pôz em vigor, notamos apenas a saraivada de improperios que elle tem merecido e a tempestade de disparates que a imprensa tem escripto a este respeito.

Um correspondente do *Diario de Noticias* em Oeiras até vem dizer que desde as 8,54 horas da manhã até as 3,37 da tarde não passa alli um só comboio para Lisboa (!) quando passam dois e pelo horario publicado se vê que desde o mez proximo passam tres!

O *Seculo*, esse então, desesperado com o escandalo dos directos não pararem no grande emporio da civilização chamado Dáfundo, obrigando o enorme numero de tres ou quatro passageiros (quasi todos com passes gratuitos) á indesculpavel demora de 10 minutos (!) jurou guerra ao horario e até allude, em phrase desdenhosa, á nossa *Gazeta* (não a citando, já se vê, como também não o faz quando nos aproveita as noticias) porque tivemos o arrojo de lhe affirmar que o horario era igual ao do anno passado, que não levantou protestos.

Ora o caso é este: a companhia, vendo que o horario de 1896 agradou em geral, repetiu-o este anno, melhorando-o em numero de comboios. Comparemos:

#### Lisboa para Cascaes

Agosto de 1896	Agosto de 1897
5,45 da manhã.	5,30 da manhã.
7 " "	7 " "
9 " "	9 " "
11 " "	11 " "
1 " tarde.	12 " tarde desde 1 de setem.
3 " "	1 " "
4,40 " " directo.	3 " "
4,45 " " "	4,40 " " directo.
5,30 " " "	4,45 " " "
8 " "	5,30 " " "
10,30 " "	8 " "
—	10,30 " "

Cascaes para Lisboa as horas são as mesmas do anno passado, com a differença de que o comboio que partia ás 12,30 da tarde parte agora á 1,30, mas desde 1 de setembro haverá outro ás 12,30; portanto, um comboio mais.

#### Lisboa para Paço d'Arcos

Agosto de 1896	Agosto de 1897
6,30 da manhã.	6 da manhã.
8 " "	7,30 " " desde setem.
10 " "	8 " " " "
4,15 " tarde.	10 " "
6,45 " "	12 " tarde até 31 d'agosto.
9,15 " "	4,15 " "
—	5 " "
—	7 " "
—	9 " " desde setem.

Quer dizer oito comboios, mantendo-se ás mesmas horas do anno passado com dois a mais.

Além d'isto ha mais dois comboios para e de Algés.

Todas estas vantagens dadas ao publico cahem, porém, pela base desde que, para um, não se faz uma paragem n'um ponto sem importancia, ou para outro não se muda a partida do comboio para a hora que unicamente a sua Ex.<sup>a</sup> convém! E assim se faz a critica!

### AUTOMOBILISMO

Constituiu-se definitivamente em Paris a *Sociedade geral de tremvias e carruagens automoveis*, iniciada pelo grupo das principaes sociedades francezas de credito e sob a habil e intelligente direcção do engenheiro sr. Emile Level.

O fundo social, em primeiro estabelecimento, é de 10 milhões de francos, susceptivel d'augmento, attendendo aos elementos financeiros que patrocinam a nova instituição.

O seu fim é, como o titulo explica, promover o progresso do automobilismo.

### As encomendas postaes de 10 kilos

Sobre este assumpto foi promulgada em França uma convenção entre a administração dos Correios e Telegraphos e os caminhos de ferro do Estado, Leste, Meio-dia, Norte, Orleans, Oeste e Paris-Lyão-Mediterraneo, nos termos da qual as administrações de caminhos de ferro se compromettem a effectuar, no interior da França continental, o transporte das encomendas postaes de 5 a 10 kilos, que não excedam a dimensão de 1,50 metro em qualquer das faces, pelo preço de 1,25 fr., entregues na estação e 1,50 fr. no domicilio. Estas taxas comprehendem o direito de sello de 10 centimos revertivel para o thesouro.

A taxa applicavel aos transportes de dinheiro até a importancia de 500 fr. será fixada, qualquer que seja o peso da encomenda, em 60 centimos (incluindo o imposto de 10 centimos) quando o dinheiro deva ser entregue na estação ou na repartição respectiva, e em 85 centimos (tambem incluídos os 10 de imposto) quando a entrega fôr effectuada no domicilio.

O maximo de indemnização por perda, avaria ou extravio d'uma encomenda postal ordinaria de 5 a 10 kilos não poderá exceder 40 fr. e, para as encomendas com valor declarado, a importancia d'esse valor nas condições da lei que regula o assumpto.

Comparando esta tarifa com a que regula em Portugal entre as linhas da Companhia Real, Beira-Alta e Minho e Douro, vê-se que a nossa é mais barata, porque, se 1,25 fr. corresponde, ao cambio actual, a 330 réis, as linhas portuguezas cobram apenas, por estes transportes 300 réis, visto que os 60 réis restantes são o gravoso imposto de sello.

(1) Se o *directo* parasse no Dáfundo, deixaria de ser *directo*, e parando em todas as estações, chegaria ao baluarte do *Seculo* ás 5,13 horas, o tremvia das 5 horas chega ás 5,23 horas.



## Distinções merecidas

Por decreto de 12 de julho findo, foi conferido em França o grau de cavalleiro da Legião d'Honra ao sr. Lefèvre (Jean-Baptiste-Charles-Achille-Paul), sub-chefe da exploração da companhia dos caminhos de ferro d'Oeste.

Se grande é o valor que a Legião d'Honra attribue ao agraciado, não é menor a justiça da concessão a quem, como o sr. Lefèvre, tantas provas de capacidade e de talento tem dado durante o longo periodo de 25 annos de aturado serviço.

Felicitemos cordealmente o nosso querido amigo e companheiro na excursão que ha pouco fizemos quando o sr. Lefèvre e os seus collegas vieram a Portugal.

Tambem foi agraciado pelo governo portuguez com a commenda da Conceição o nosso querido collega, doutor Fraus, Vredenzky Engeleburg, director do Voikss-tem (*A Semana*) de Pretoria.

A mercê é bem cabida porque o sr. Engeleburg está sempre prompto, no seu jornal, a defender os interesses portuguezes, demonstrando uma inteira sympathia pelo nosso paiz.

## Conferencia internacional sanitaria de caminhos de ferro

A 2.<sup>a</sup> sessão d'esta conferencia deve reunir-se em Bruxellas nos dias 6 a 8 de setembro, sob a presidencia do ministro de agricultura.

Assistirão a ella os personagens mais importantes de caminhos de ferro dos governos e companhias. Nume-rosos trabalhos de interesse professional serão alli discutidos.

Os funcionarios e medicos officiaes de caminhos de ferro pódem concorrer, sendo apresentados *nominativa-mente* pela respectiva administração.

## Conhecimentos ferroviarios

Para que se veja com que competencia o nosso jornalismo fala de caminhos de ferro, notamos que, na descripção do enterro do infeliz ministro hespanhol Canovas del Castillo, os nossos jornaes dizem que o wagon em que o cadaver veio de Vergara foi engatado em Zumarraga ao comboio da companhia do Norte, seguindo para Madrid.

Ora a linha de Zumarraga a Durango e Bilbao é de via reduzida e até as estações das duas linhas, n'este ultimo ponto, perfeitamente separadas; não sabemos, pois, como o wagon da via estreita havia de circular na via larga.

Verdade seja que outra folha disse que o desventurado ministro viera da praia, de tomar o banho, quando foi assassinado.

Da praia em Santa Agueda é como quem diz da praia da Felgueira ou de Pedras Salgadas.

## Um grandioso ascensor

Vae emprehender-se ainda este estio a construcção d'um caminho de ferro de cremalheira movido pela electricidade para a ascensão da montanha de Jungfrau. O comprimento da linha projectada é de 7 <sup>5</sup>/<sub>8</sub> milhas

(12 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> kilometros) e as maiores inclinações são de 25 0/0. A força motriz reside em dois jactos d'agua, cuja força attinge 4.500 cavallos. O systema adoptado é o de conductor aereo e a construcção da via far-se-ha do mesmo modo que no caminho de ferro electrico de cremalheira do monte Salève, perto de Genova. A força disponível é sufficiente para o serviço simultaneo de tres comboios que podem transportar no conjuncto 200 passageiros. Julga-se necessario utilizar uns 1.400 cavallos, que se distribuirão pelos serviços seguintes: 667 para a tracção; 50 para a illuminação dos tunneis; 8 para a illuminação das carruagens; 120 para a calefacção dos vehiculos; 200 para a illuminação das estações e para a manobra dos ascensores do alto da montanha; 280 para desperdicio na transmissão.

A linha parte da estação do Petit Scheidegg, á altura de 2.064 metros acima do nivel do mar e attinge uma altitude de 4.093 metros junto do ascensor que conduz ao cume do Jungfrau. A velocidade de marcha não excederá a 8,5 km. por hora e a viagem durará uns 96 minutos. O orçamento projectado eleva-se a 100.000.000 fr. e as receitas annuaes calculam-se em 720.000 fr., sendo 67.000 respeitantes aos passageiros.

Esta nova linha representa um melhoramento importante e mais um recurso inestimavel para os excursionistas da Suissa, que assim poderão aproveitar facilmente um dos mais bellos pontos d'este pittoresco paiz.

Hoje em dia, os cumes mais elevados da região alpestre Suissa estão servidos por linhas férreas de varios systemas, e, se não fôra a crise commercial que avassalou o paiz durante dez annos, o desenvolvimento teria sido consideravelmente maior. Ainda assim, existem hoje mais de vinte linhas de montanha, umas de cremalheira, exploradas por locomotivas, outras de tracção funicular. Desde 1893 que um caminho de ferro do primeiro d'estes systemas faz o serviço entre Lauterbrunnen e Grindelwald, passando acima de Wengern Alp e do pequeno Scheidegg, contornando a montanha de Jungfrau para attingir uma altitude de 6.770 pés (2.063 metros) acima do mar.

Foi o extraordinario movimento de excursionistas por esta linha e a sua preferencia pela vertente norte da cordilheira, que determinou a construcção do caminho de ferro de que vimos tratando. Em consequencia das especiaes condições geologicas e geographicas da região a atravessar, foi impossivel construir a linha ao ar livre; á excepção dos primeiros 1.609 metros, toda a linha será em tunnel, evitando por este modo o perigo das avalanches, dos esboroamentos de terreno, etc., assim como as perturbações que aos trabalhos de construcção poderiam trazer as mudanças atmosphericas. As officinas d'electricidade serão estabelecidas no valle do Lütchina, em Burglauen e em Lauterbrunnen. Espera-se que a linha esteja totalmente construida em 4 annos.

## Assembléas geraes da Companhia Real

Como estava annunciado reuniu no dia 2 esta assembléa sob a presidencia do sr. Antonio Pereira de Carvalho, secretariado pelo sr. João Diogo Patrone Junior, sendo escrutinadores os srs. Victorino Vaz Junior e Carlos Silva, e estando presentes e representados 67 accionistas com 9.100 acções.

Postas á discussão as conclusões do parecer do conselho fiscal, sobre o relatorio da gerencia do conselho de administração relativa ao anno de 1896, foram estas approvadas por unanimidade.



O accionista sr. Luiz do Valle perguntou porque motivo, durante a gerencia do anno economico, não se tinha cobrado toda a importancia, ou pelo menos, parte das dividas á companhia.

Pelo conselho de administração respondeu o sr. Carilho informando que a cobrança d'essas dividas, na quasi completa totalidade, dependia da resolução de questões judiciais, que estão pendentes.

Sem mais discussão o parecer foi aprovado.

No dia 9 realizou-se tambem em Paris a assembléa dos obrigatarios sendo eleito para a vaga de administrador deixada por mr. Boyer o sr. Louis Lhomme inspector de finanças do governo francez e que já em tempo esteve em Lisboa quando se tratou do inquerito á companhia.

Mr. Lhomme virá para Lisboa para fazer parte da commissão executiva.

## PARTE FINANCEIRA

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1897.

Não se modificou a situação accusada no nosso anterior boletim. Nas camaras concluiu-se a discussão e votação das leis orçamentaes, parecendo comtudo que, em grande parte, ficarão prejudicadas as medidas financeiras apresentadas conjuntamente com o relatório de fazenda. A não ser os projectos relativos aos tabacos e ás classes inactivas, vemos poucas probabilidades de vingarem os outros. Ficará assim ainda uma vez addida a palpitante questão de fazenda no que ella tem de mais urgente e de mais indispensavel.

A situação geral commercial continúa a ser pouco tranquilizadora, sobretudo no norte do paiz e na sua principal praça, onde a crise attingiu proporções inilludiveis, sobretudo desde que, em consequencia dos ultimos acontecimentos financeiros, se estabeleceu allí, especialmente por parte da administração do Banco de Portugal, uma grande reserva nas operações de desconto. A posição do pequeno commercio ficou sendo demasiadamente precaria e para reccar é que não possa resistir ás difficuldades resultantes de não poder satisfazer os seus compromissos.

O mercado dos cambios continúa agitado, em constantes oscillações. Emquanto por parte do governo não puderem ser removidas as causas determinantes do retrahimento e indecisão dos elementos commerciaes, assegurando recursos para satisfação dos encargos do thesouro, tanto no paiz, como no estrangeiro, não se modificará este estado de cousas que a todos inquieta e prejudica. Oxalá que todos se inspirem na gravidade das circumstancias e procurem concorrer sinceramente para resolver tão importante e grave problema.

Como era de esperar, o movimento das operações em titulos foi, na quinzena que hoje finda, pouco animado, tanto pelo que respeita aos papeis do estado, como aos dos bancos e companhias, não fazendo as cotações differença sensivel. Depois, n'esta época do anno ha sempre um enfraquecimento geral nos negocios. Antes de outubro não é provavel que elles reanimem. Os boletins da praça teem de ser agora muito reduzidos.

J. F.

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 août 97.

La fermeté reste toujours la note dominante sur notre place et la Bourse a envisagé comme un élément de hausse les paroles pacifiques échangées entre les deux empereurs de Russie et d'Allemagne. Toute la cote se ressent de ses bonnes dispositions et le groupe ottoman en particulier, car on considère que le Sultan devra prochainement cesser toute résistance, et l'on escompte déjà la grande opération financière qui devra suivre la signature du traité de paix avec la Grèce: si les ambassadeurs n'ont pas encore atteint le but, ils s'en rapprochent un petit peu tous les jours.

Nous inscrivons le 3 % en nouvelle avance à 105,30 fr., le 3 1/2 à 108,20 fr. (ex-coupon de 87 1/2 centimes) et l'amortissable à 104,85 fr.

La Rente Italienne fait preuve de fermeté à 94,50 fr. On parle beaucoup de la reprise des relations commerciales avec la France.

L'Exterieur Espagnole malgré la fin tragique de Mr. Canovas, assassiné par un anarchiste italien, vient de remonter d'un demi point et clôture à 62,40 fr. Cuba 6 % calme à 365 et le 5 % à 307 fr.

Le Portugais 3 % s'inscrit en reprise à 22 1/4.

Les nouvelles contradictoires qui parviennent du Brésil exer-

cent une facheuse influence sur le taux des rentes: le 4 1/2 1888, vaut 67,70 fr. et le 4 % 64 fr.

L'agio sur l'or pèse sur l'Argentine 5 % 1886 qui faiblit à 437 fr.; les emprunts provinciaux varient peu.

Les recettes des chemins de fer progressant, les actions de nos grandes compagnies ont continué leur mouvement ascensionnel. Lyon atteint 1805 fr. Est 1150 fr. Midi 1445 fr. Nord 1995 fr. Orléans 1840 fr. et Ouest 1240 fr.

Chemins Etrangers stationnaires.

Valeurs Industrielles. — Nous retrouvons le Suez sans variations à 3280 fr. La moins value des recettes du 1er janvier au 5 août atteint 5.790.000 fr. L'obligation hellénique du Canal de Corinthe cote 75 fr. sans affaires.

Valeurs Panama, immobiliers.

Les Omnibus progressent à 1560 fr., la jouissance atteint 990 fr. Les Voitures valent 695 fr. Les recettes continuent d'être très satisfaisantes.

Nos grandes Compagnies Maritimes conservent dans leur ensemble une excellente attitude.

La Transatlantique finit à 362,50 fr., les Messageries vers 740 fr. et les Chargeurs Réunis à 1500 fr.

La Compagnie Havraise péninsulaire s'obtient à 525 fr. On annonce qu'un service côtier va être établi à Madagascar. L'annonce de ce nouveau service a été accueillie avec une grande satisfaction par les colons, et par le commerce marseillais.

L'action Tabacs de Portugal vaut 540 fr.

L'assemblée générale des actionnaires de cette société tenue le 31 juillet a fixé le dividende du sixième exercice clos le 31 mars à 9 % du capital versé, soit 4.050 réis, ce qui correspond à 15,26 fr. par action de 500 fr., libérée de 250 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs de Portugal depuis le commencement du septième exercice (1er avril 1897 au 31 mars 1898):

	Kilog.	Réis.
Ventes du mois de juillet 1897 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	180.029	715:589\$496
Ventes des mois antérieurs.....	507.403	2.009:892\$753
Total des ventes au 31 juillet 1897.....	687.432	2.725:482\$249
Période correspondante du précédent exercice.....	659.569	2.611:371\$248
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	27.863	114:110\$971

Les Tabacs Ottomans sont bien tenus à 345 fr., et les Philip-pines vers 585 fr.

Le marché des Mines d'Or est en reprise marquée à Londres, aussi notre place paraît suivre le mouvement comme toujours, et il a suffi de l'éventualité plus probable de l'obtention des réformes concernant le régime minier au Transvaal pour raviver toutes les espérances.

Notons que ce sont les grandes valeurs de spéculation qui ont eu les honneurs de la hausse.

La Chartered passe à 107 fr., cette compagnie annonce l'émission de liv. 1 million 500.000 ex obligations hypothécaires 5 % de la compagnie des chemins de fer de Mashonaland. Cette émission a lieu à 90 %; la Chartered garantit l'intérêt durant 21 ans. Ces fonds permettront la construction d'une voie ferrée de Salisbury à Umtali, en Rhodésie.

La Mozambique s'échange à 52 fr.

Mossamedes s'avance à 17 fr.; un des faits les plus intéressants pour l'avenir de cette entreprise signalés lors de l'assemblée générale est la demande d'une concessions formée par un groupe qui se propose de construire une ligne de chemins de fer de la baie des Tigres à Hurbe et à Cassinga.

Cette ligne dans l'esprit des demandeurs serait destinée à relier les chemins en constructions dans le Sud-Africain.

L. C.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36	35 15/16	Desconto no Ban-	
" cheque ..	35 7/8	35 13/16	co de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	797	798	No mercado.....	5 1/2 %
" cheque.....	800	801	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	324	325	res .....	191
" cheque.....	327	328	Cambio Brazil...	7 1/4
Francfort 90 d/v...	324 1/2	325 1/2	Premio libra.....	2\$170
" cheque...	327 1/2	328 1/2		
Madrid cheque....	1\$000	1\$015		







## Commercio Portuguez

### Importação para consumo

	(Valores em mil réis)	
	1896	1897
Animaes vivos.....	843.392	777.660
Materias primas para as artes e industrias	5.401.982	5.461.717
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	1.942.078	1.905.011
Substancias alimenticias .....	5.015.566	6.153.635
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	514.329	612.654
Manufacturas diversas.....	1.002.464	1.007.372
Taras .....	30.917	24.763
Somma.....	14.450.728	15.942.812
Ouro e prata em barra e em moeda.....	285.313	118.691
Total.....	14.736.041	16.061.503

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	645.497	1.095.761
Materias primas para as artes e industrias	2.024.723	1.884.770
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	417.411	446.322
Substancias alimenticias.....	5.225.796	5.082.743
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	34.605	27.213
Manufacturas diversas.....	543.839	528.157
Somma.....	8.891.871	9.064.966
Ouro e prata em barra e em moeda.....	800.037	1.042.820
Total.....	9.691.908	10.107.786

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias. {	Reexportação ...	3.284.774	2.485.640
	Transito .....	379.734	553.555
Somma.....		3.664.508	3.039.195

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Mudança de escriptorios.**—Desde 8 do corrente foram transferidos do edificio da estação do Rocio para o da antiga estação do Caes dos Soldados os escriptorios da direcção geral, secretaria da direcção, contabilidade da exploração, trafego, e construcção que foi agregada ao serviço de via e obras.

Na estação do Rocio ficou apenas funcionando o conselho de administração e sua secretaria, a contabilidade da administração, thesouraria e o contencioso.

Os novos escriptorios, no Caes dos Soldados, foram installados nos aposentos com face para o largo, onde habitava o sr. engenheiro chefe da exploração, e na ala esquerda do edificio, onde residia o sr. Guedes, sub-chefe do movimento e sub-inspector sr. Souza.

As entradas ficam sendo: para a direcção, secretaria, contabilidade, via e obras, trafego e caixa de soccorros pelo lado da rua dos caminhos de ferro; para todos os demais serviços pela porta do largo do rio.

**Loanda a Malange.**—Na sessão da camara dos pares de 5 do corrente foram approvados os contractos, que já aqui publicámos, celebrados entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro Atravez d'Africa para a elevação das tarifas da linha até Ambaca e a construcção d'esta linha até Malange.

**Regua a Chaves.**—Ao que dizem os jornaes diarios, o sr. Antonio Julio Cabral, um dos concessionarios d'este caminho de ferro, tem celebrado algumas conferencias com o sr. ministro das obras publicas, com o fim

de alcançar para a companhia exploradora d'aquelle ramal as mesmas garantias que o governo consignava nas propostas da fazenda á companhia que tomasse de arrendamento as linhas férreas do Estado, declarando que os concessionarios d'aquella linha não exigem garantia de juro nem amortização de capitaes, uma vez que este beneficio não seja concedido a qualquer outra empresa.

**Carris de ferro de Lisboa.**—No vapor D. Maria chegaram de Nova York 44 volumes com carros electricos para esta companhia.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Linares a Almeria.**—N'este caminho de ferro, de cuja construcção temos informado minuciosamente os nossos leitores, acaba de ser corrido um novo taboleiro da ponte metallica no viaducto sobre o Guadahortuna. No proximo outomno deverão estar as obras concluidas, seguindo-se a entrega do viaducto á companhia do sul de Hespanha, a qual será feita solememente pela casa constructora Fives Lille.

**Alcañiz a San Carlo de la Rápita.**—Pensa-se na construcção d'uma linha férrea que una estas duas importantes povoações e que, juntamente com outras já projectadas, constituirá um importante melhoramento para a provincia de Teruel, até hoje pouco percorrida ainda pela rede ferroviaria.

**Oviedo a Santander.**—Já foi concedida a parte d'esta linha, comprehendida entre Ribadesella e Infesto, faltando apenas construir o troço entre aquella povoação e Posadas para o acabamento de toda a linha.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

O ministerio das Obras Publicas auctorizou a direcção dos caminhos de ferro do Estado a estabelecer um calculo reduzido para o transporte do leite, em remessas de 2.500 kilogrammas ou pagando como taes, de qualquer estação da sua rede para as de Paris-Montparnasse ou Paris-Yvry. A diminuição de tarifa respectiva vae desde 1,65 fr. na distancia de 100 kilometros até 10,75 fr. na de 300 kilometros, tomando nas distancias intermedias uma escala proporcionalmente decrescente.

Foi approvado o projecto d'um caminho de ferro funicular para a collina de Puy de Dome, consistindo em um tremvia electrico que, partindo de Clermont-Ferrand, entronca na falda da montanha com o funicular que conduzirá os passageiros até o cume da mesma, por meio d'um motor hydraulico.

### INGLATERRA

A *Highland Company* possui cerca de 800 kilometros de linhas férreas nas regiões desertas do norte da Escocia.

A maior parte d'estas linhas não paga despesas de exploração. No entanto, a linha principal de Inverness para Perth e para o sul é relativamente productiva, por convergirem para ella os transportes em quantidades equivalentes á lotação dos comboios. Ainda ha pouco a *Highland* conseguiu desviar a concorrência de duas companhias que tentavam construir uma nova linha directa de Inverness a Perth, evitando assim uma diminuição de receita que traria como consequencia a impossibilidade de servir convenientemente as regiões do norte.

As officinas de construcção de material circulante d'este paiz estão agora n'um periodo de extraordinaria actividade, pelas importantes encomendas que teem recebido das companhias ferroviarias. A *London-Chatham and Doyer Company* mandou construir 60 carruagens de *boggies*, a *South-Eastern* 50 carruagens-salão e o *Great-Central Railway* uma consideravel quantidade de vehiculos.

Do estrangeiro tambem as encomendas são em grande numero, entrando o Cabo da Boa Esperança com o contingente de 140 carruagens de *boggies* para os seus caminhos de ferro, além de 34.000 libras de material para a *Bengal and North-Western Railway Company* e outros pedidos importantes para as provincias do Nilo e do Soldão.

### BELGICA

Vae emprehender-se n'este paiz uma experiencia sobre a tracção por meio de accumuladores, na linha do Estado de Bruxellas Tewueren, na extensão de 14 kilometros.



Além dos comboios ordinarios pela tracção a vapor, circularão n'esta linha cinco grandes carruagens automaticas, movidas por accumuladores. A sua velocidade será de 30 kilometros por hora em declive de 16, e 54 kilometros no resto da linha.

As carruagens serão do comprimento de 16 metros, podendo comportar 80 passageiros, e serão providas de dois motores com accumuladores dos systemas Julien e Tudor.

O governo belga vae completar a unificação da sua rede ferroviaria, aproveitando a convenção já feita com a linha de Antuerpia a Gand e d'esta cidade a Eecloo e a exploração da linha de Eecloo a Bruges.

O caminho de ferro Antuerpia-Gand é de via reduzida, termina na margem esquerda do Escalda; o Estado propõe levá-lo á via normal e prolongá-lo até a estação central de Antuerpia por meio d'um tunnel sob o Escalda.

### ALLEMANHA

Está projectada a construcção d'um caminho de ferro subterraneo em Berlim, devendo ligar a parte norte á parte sul da cidade. Os comboios circularão com intervallos de tres minutos, com a velocidade de 20 a 30 kilometros, podendo transportar cada um 160 pessoas. Calcula-se a despesa d'installação em 31 milhões de francos.

### BRAZIL

A commissão de orçamento da camara dos deputados do Brazil deu parecer sobre o projecto do sr. Paula Ramos, negando autorização ao governo para arrendar as estradas de ferro da União.

O parecer, que é longo e minucioso, conclue pela rejeição do projecto.

### ARABIA

Caminho de ferro curioso é o que uma companhia ingleza traça desde algum tempo de obter da Turquia. A linha férrea atravessará a península arabica, ligará Port-Said á cidade de Bassorah no golfo Persico. O extraordinario, o curioso, porém, está em que uma das estações será construída junto da cruz de pedra que fez erigir a imperatriz Helena, mãe de Constantino, no proprio lugar em que Moysés recebeu, entre trovões e relampagos, as Tabuas de Lei. Outra estação seria edificada deante da caverna em que o propheta Elias se refugiou, ao ser perseguido pelos sacerdotes de Baal, vivendo alli alguns dias no jejum e na oração.

A companhia reconhece que só o attractivo das recordações biblicas é que poderá valorizar o caminho de ferro que projecta construir.

### ABYSSINIA

Um decreto de 9 de março de 1894 confere ao sr. Ilg, engenheiro suíço, o direito de formar uma companhia, com o titulo *Companhia Imperial dos Caminhos de ferro Ethiopicos*, para a construcção e exploração d'uma linha férrea partindo de Djibouti para Kaffa por Harrar e Eutotto. A concessão garante o exclusivo por 99 annos.

O poderoso Menelik teve porém uma ideia nova e dos mais extraordinarios resultados para o bom exito da exploração: tornou *obrigatorio* o uso do caminho de ferro para todas as pessoas ricas da Abyssinia.

E' capaz algum Negus da nossa camara municipal, de adoptar este processo para beneficiar a companhia carris de Lisboa...

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

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

### Primeira parte

#### Observações sobre o trafego

(Continuado do n.º 231)

Os bilhetes de assignatura tiveram tambem sensivel augmento como mostra o seguinte mappa:

	Quantidade		Importancia		Differença a favor em 1896	
	1896	1895	1896	1895	Quant.	Importancia
Cintra ..	210	135	4:419\$785	3:189\$610	75	1:230\$175
Cascaes	485	336	11:320\$525	8:587\$300	149	2:742\$225
Sacaveni	583	440	12:666\$080	8:467\$020	143	4:193\$060
	1.278	911	28:409\$390	20:243\$930	367	8:165\$460

A progressão é ainda maior em 1897.

O augmento no numero de passageiros na linha de Cascaes, já bastante sensivel em 1895, devido á abertura ao serviço da linha até o Caes do Sodré em setembro d'aquelle anno, apresenta em 1896 maior differença.

1894....	426.674	passageiros, produzindo	56:609\$767
1895....	630.058	"	77:888\$347
1896....	1.203.584	"	134:543\$541

ou seja a mais 572.626 passageiros em 1896, produzindo réis 56:655\$194.

Esta linha, como se vê, quasi que duplicou o seu movimento em 1896.

De tal facto resulta o coefficiente da sua exploração, que era de 93,29 por cento em 1895, descer a 64,04 por cento em 1896, o que justifica largamente a despesa de primeiro estabelecimento consagrada a esta parte da nossa rede, desde o principio de 1895.

O serviço do *Sud-Express* pôde ser ainda melhorado, devido ao facto dos passageiros poderem embarcar ou desembarcar na estação parisiense da linha franceza de Orleans. O trajecto completo faz-se em quarenta horas, proximamente, nos dois sentidos. O movimento de passageiros em transito para além do Atlantico, nas carruagens de luxo, tem augmentado sensivelmente. A viagem, como actualmnte se faz em um dia e duas noites, satisfaz a todos os viajantes.

### Serviço de banhos de mar

O mappa seguinte mostra os resultados d'este serviço:

	1896	1895	Differença a favor em 1896
Quantidades.....	18.965	13.685	5.280
Importancias.....	65:937\$478	61:958\$572	3:978\$906

Afin, de continuar a attrahir a concorrência de Hespanha, engataram-se carruagens directas aos comboios vindos da fronteira. Esta importantissima parte do nosso trafego merece-nos constante attenção. Foram projectadas combinações com as companhias hespanholas de M. C. P. e de Oeste, para chamar a Portugal, não só os habitantes vizinhos da fronteira, mas tambem os de Madrid.

Os comboios rapidos, Lisboa-Caldas da Rainha, foram prolongados no verão até Leiria, afim de facilitar o movimento para as praias de S. Martinho e Nazareth e as visitas ao monumento de Alcobaca e ao mosteiro da Batalha, que dista uma dezena de kilometros de Leiria.

Registamos com satisfação que em 1896, como em 1895, não temos a deplorar um só caso de morte ou de ferimentos graves em consequencia de choques ou descarrilamentos. A mesma observação temos felizmente a fazer no periodo d'este anno até hoje.

### Grande velocidade

Esta parte do trafego, apesar de todas as nossas diligencias, deixa ainda muito a desejar.

O movimento de grande velocidade dá em:

1894 .....	18.967.511	toneladas produzindo	168:909\$347
1895 .....	18.119.915	"	170:412\$309
1896 .....	19.597.396	"	162:708\$411

Menos em 1896, 7:703\$898 réis.

Esta differença provém de se ter tornado extensiva ás expedições de 10 kilos a tarifa reduzida n.º 1, que se applicava ás remessas de 50 kilogrammas.

### Mercadorias em pequena velocidade

A melhoria do movimento commercial do paiz, no anno de 1896, reflectiu-se sobre as linhas da Companhia.

Temo-nos esforçado para lutar contra os concorrentes maritimos, a ponto de os obrigar a reduzir os fretes. Cremos ter vencido, porque o movimento da cabotagem ficou estacionario. Conseguiu-se transportar cal, pedra e carvão para a Figueira da Foz. Estes transportes, que eram feitos exclusivamente pela via maritima, estão estabelecidos e continuarão sobre as nossas linhas em razão dos contractos que ha feitos.

Tambem conseguimos desenvolver consideravelmente os transportes de batata da Beira por Abrantes.

Na linha de Oeste o trafico que se creou da expedição de madeiras para Inglaterra desenvolveu-se em 1896, anno em que foram expedidas 8.000 toneladas, continuando o trafego na razão de 1.000 toneladas por mez.

Fizemos importantes contractos para o transporte de palha proveniente das proximidades de Sevilha.

O exame dos mappas estatisticos mostra claramente as diligencias e os sacrificios feitos para augmentar o rendimento da Companhia. Basta notar a differença entre o rendimento bruto da tonelada-kilometro e o producto liquido depois de deduzidos os reembolsos.

O movimento geral foi sensivelmente superior ao do ultimo anno. O mappa junto n.º 19 mostra o augmento em cada classe de mercadorias.



**Mercadorias em transito****Fronteira de Valencia d'Alcantara**

Os transportes Lisboa e Madrid não dão infelizmente os resultados que eram de esperar. Os de Madrid para Lisboa são pouco importantes. A concorrência dos portos hespanhoes mais proximos de Madrid inutiliza todos os esforços tentados pela Companhia Real.

Devemos notar que a abertura á exploração da linha de Oeste de Hespanha não teve ainda, até ao presente, a minima influencia a favor dos nossos transportes internacionaes.

O transporte que fazemos de coke para Madrid foi:

Em 1895..... 6.649 toneladas  
" 1896..... 7.145 "

ou a mais n'este ultimo anno 496 toneladas.

Os transportes de cereaes, passando pela fronteira de Valencia d'Alcantara para Portugal, baixaram mais de 2.000 toneladas em 1896, ao passo que as expedições de cereaes para Hespanha augmentaram 600 toneladas.

A baixa de 2.000 toneladas provém da má colheita de aveia na região de Caceres, que, em tempos normaes, vem a Lisboa para seguir para a Inglaterra.

No mesmo sentido as expedições de sal cresceram 2.000 toneladas.

Em resumo, a tonelagem de pequena velocidade nos dois sentidos augmentou 2.835 toneladas, apesar de n'este anno se ter transportado menos 1.700 toneladas de material para os caminhos de ferro de M. C. P. e Oeste de Hespanha.

A grande velocidade produziu menos 342 toneladas.

**Fronteira de Badajoz**

No sentido de Portugal-Hespanha ha uma differença para menos de 560 toneladas de sal e de 450 toneladas de coke para Badajoz. A questão do transporte de coke é independente da nossa vontade. O consumidor é um só, a Companhia de electricidade, que mudou de fornecedor.

No sentido de Hespanha-Portugal, ha a notar um augmento de 2.000 toneladas, metade do qual é devido ao contracto feito para transporte da uva destinada á exportação por via de Lisboa.

Em resumo, ha um augmento de 1.170 toneladas de trafego nos dois sentidos pela fronteira de Badajoz. A grande velocidade deu 133 toneladas a mais.

Os quadros graphicos annexos ao presente relatorio deixam ver todas as particularidades de cada um dos ramos d'este serviço.

Pelo mappa n.º 19 vê-se que o total da tonelagem, tendo sido em:

1894..... 588.785 toneladas  
foi em 1895..... 640.637 "  
e em 1896..... 721.419 "

Sendo as respectivas receitas em:

1894..... 1.371.460\$511  
1895..... 1.479.440\$369  
1896..... 1.550.256\$233

A mais em 1896 sobre 1895, 70:815\$864 réis.

**Via e Obras**

As obras de primeiro estabelecimento foram muito restrictas.

Foi assente a segunda via na extensão de tres kilometros entre Alcantara e a estação terminus no Caes do Sodré. A affluencia de passageiros n'esta linha em 1896 obrigou-nos a ampliar a estação provisoria, a estabelecer novas bilheteiras em diversas estações, a augmentar as plataformas, as ligações de via, etc.

O augmento do trafego de mercadorias reclamou diversas, mas pouco importantes, modificações nas gares, estabelecimento de novas vias de resguardo, prolongamentos de via, barracões para mercadorias, etc., nas estações de Gaia, Paço d'Arcos, Fundão, Espinho, Reguengo, Queluz, e nas da linha de Cascaes, abertas ao serviço de mercadorias.

Em Campolide construiu-se uma pequena officina.

As obras para a ligação dos canos de exgoto, na parte a aterrar para a futura estação do Caes do Sodré, não estão ainda feitas, nem mesmo começadas, o que explica não terem ainda principiado os trabalhos para a estação definitiva n'aquelle logar.

Foi reconstruida a ponte de Jamôr, pondo-a completamente ao abrigo de avarias causadas pelas cheias. Esta ponte é de um vão de 50 metros, e de tramos independentes para cada uma das vias.

Na ponte do Tejo fizeram-se importantes obras de reparação, já previstas no relatorio de 1895. Foram substituidos dois pilares em 1896, e preparou-se para 1897 a renovação de mais tres pilares. Cravou-se a estacaria e cortou-se a pedra destinada á construção. A suspensão provisoria da ponte, sem interromper a circulação dos comboios, durante a reconstrução dos dois pilares, é trabalho que muito honra os nossos engenheiros. Tudo se acha pois preparado para que, em 1898, fique terminada esta importantissima obra.

A substituição das pontes faz-se nas condições normaes previstas, e a este respeito chamamos a attenção para os mappas annexos a este relatorio.

A renovação annunciada no ultimo anno terminará em fins de 1897. A pequena demora na conclusão d'estas obras provém de ter naufragado o navio que conduzia os ferros para ellas. Notaremos que nos contractos com as fabricas portuguezas, para a reconstrução a que alludimos, foi estipulado o pagamento em réis, de maneira que n'esta importante causa de despesa não influíu a alta do cambio.

A quantia, despendida em 1896, do credito concedido para a renovação das pontes foi de 33:281\$816 réis, e desde o dia 1 de janeiro até 17 de maio de 1897 foi de 76:237\$728 réis.

O saldo das despesas com estas obras (menos os depositos de garantia retidos) deve pagar-se no exercicio de 1897.

Esta despesa é amortizada pela conta da exploração n'um periodo de doze annos.

Está completamente concluida a segunda via entre o Entroncamento e Lisboa.

Foi recebida durante o anno de 1896 grande parte dos carris de 40 kilogrammas para a renovação de 50 kilometros de via além do Entroncamento. A renovação da parte mais cançada da via na rampa de Albergaria terminará no primeiro semestre de 1897.

Na conservação da via tem sido empregada tal actividade que todo o trabalho atrazado está vencido. O estado actual da nossa linha é satisfactorio, tendo-nos dado testemunho d'este facto a Fiscalização do Governo. A ausencia de accidentes em plena via, ha já longo tempo, é a prova absoluta do que affirmamos.

Assim, foram renovadas:

126.155 travessas de pinho a 13 kilogrammas,  
creosotadas no nossa officina

5.481 travessas de carvalho

736 travessas de eucalyptus das nossas plantações

Total... 132.372 travessas

o que representa para uma rede de 1.073 kilometros: 1.250 travessas por kilometro, ou 10 por cento, proximamente.

Convém notar que temos assentes 2.000 travessas de eucalyptus das nossas plantações, as quaes dão excellente resultado.

Foram empregados na balastragem da via 30.366 metros cubicos de areia e 23.601 metros cubicos de pedra britada.

Finalmente pintaram-se para cima de 3.000 metros correntes de pontes metallicas, que careciam absolutamente d'este meio de conservação.

Foi construida a estação de Sabugal em harmonia com o que ficou estabelecido com o Governo no contracto de 1896, relativo á linha da Beira Baixa.

As obras do porto de Lisboa continuam regularmente e estão proximas do seu termo. Os canos de exgoto construidos por conta da companhia foram já entregues ao Estado.

(Continúa).

**AVISOS DE SERVIÇO****Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Mudança de escriptorios**

Desde 8 do corrente acha-se installada na estação de Lisboa-Caes dos Soldados a Direcção Geral da Companhia e todos os Serviços correspondentes, inclusive o Trafego, cuja sede até agora era na estação central do Rocio.

Lisboa, 9 de agosto de 1897.

**ARREMATACÕES****Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Fornecimento de parafusos e chavetas**

No dia 25 de agosto proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de parafusos e chavetas.

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

Lisboa, 30 de julho de 1897.

**Venda de caldeiras d' locomotivas, de ferro de pontes e de sucata**

No dia 15 de setembro, proximo futuro, 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 do seguinte material:



12 caldeiras de locomotivas; ferro forjado, 134 toneladas; cobre, 23; latão, 21.

Ferro de pontes: fundido, 110 t., forjado, 1.050, diverso, 36.

Aço de molas, 58 toneladas; aço de limas, 18; aros de rodas, 155; carris de aço, 384; carris de ferro, 134; rodas de wagons, 30; rodas montadas, 7; ferro fundido, 250; ferro forjado, 500; latão, 6.

Este material pôde ser examinado nos seguintes locais: as caldeiras e ferros de pontes na estação de Alcantara-Terra e a sucata no depósito de materiais em Santa Apolonia.

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, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 5 de agosto de 1897.

### **Caminhos de ferro do Minho e Douro**

#### **Fornecimento de madeira**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 31 do corrente mez, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.<sup>mo</sup> administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de duzentas pranchas de madeira de pinho da Suecia e duzentas ditas de Riga, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 27\$000.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 6 de agosto de 1897.

#### **Fornecimento de 10.000 kilogrammas de azeite de oliveira**

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 7 de setembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.<sup>mo</sup> administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de azeite de oliveira, 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 70\$000.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser

examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 5 de agosto de 1897.

\*

Os depositos definitivos que são obrigados a fazer os concorrentes a quem forem adjudicados os fornecimentos serão de 5 % da importancia total dos mesmos fornecimentos.

### **Caminhos de ferro do Sul e Sueste**

#### **Fornecimento de peças de ferro**

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 25 do corrente, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de peças de ferro fundido.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 47\$000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 % da importancia total do fornecimento), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação fôr feita.

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

Lisboa, 4 de agosto de 1897.

#### **Fornecimento de 30 toneladas metricas de carvão de coke**

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 20 do corrente, na direcção d'estes caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 30 toneladas metricas de carvão de coke.

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 7\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo (5 por cento da importancia total do fornecimento), por aquelle dos concorrentes a quem a adjudicação for feita.

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

\*

As condições dos concursos estão patentes na secretaria da direcção (largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

## **COMPANHIA ANGLO-PORTUGUEZA DE TELEPHONES**

**Travessa de Santa Justa, 60, 4.º — LISBOA**

**TELEPHONE N.º 27**

Subscrições reduzidas para a rede publica incluindo a conservação das linhas e instrumentos:

45\$000 réis annualmente para as casas commerciaes, correspondendo a 123 réis por dia.

33\$750 réis annualmente para succursaes das mesmas que a tenham subscripto, correspondendo a 92 réis por dia.

33\$750 réis annualmente para casas particulares, medicos e postos medicos, correspondendo a 92 réis por dia.

O serviço da estação central é diurno e nocturno, e por esta fórma podem a qualquer hora communicar os subscriptores entre si e com theatros, hotéis, postos medicos, medicos, caminhos de ferro, companhias de carruagens, hospitaes, policia, bombeiros municipaes e voluntarios, etc.

### **VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.**

A companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, comtanto que sejam para uso em local que esteja fóra do *radius* da cidade de Lisboa 15 kilometros.

Campainhas electricas, párraios, despertadores de ladrões e de incendios e todos os mais appparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

### **SUBSCRIPTORES DE LINHAS PARTICULARES**

Ha para preços muito modicos, desde 9\$000 (42 réis por dia), incluindo a conservação das linhas e instrumentos, e fazendo-se importante redução aos subscriptores da rede publica.

Para ouvir em casa as operas cantadas no Real Theatro de S. Carlos são 3\$000 réis por noite, ou 90\$000 réis por toda a epocha.



# AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

**Antuerpia.**—A. Manceau.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Lisboa.**—Ad. Seghers.—Rua Victor Cordon, 1-A.  
**Lisboa.**—Carlos C. Dias.—(vinhos, fructas e outras commis-  
 sões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.

**Lisboa.**—Rodolfo Reck.—Rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º  
**Lisboa.**—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.  
**Lisboa.**—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspon-  
 dance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).  
**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.  
**Valencia d'Alcantara.**—D. Alejandro Campero.  
**Valencia d'Alcantara.**—Justo M. Estellez.—Agente  
 internacional de aduanas y transportes.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

**LISBOA Avenida-Palace.**—Rua do Principe, junto á  
 Estação Central.—Établissement de premier ordre— tout  
 le luxe et confort—200 chambres et salons.

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

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

**LISBOA Grand Hotel Central.**—Caes do Sodré—  
 Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane,  
 bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

**LISBOA Hotel de l'Europe.**—Seul hotel français  
 au centre de la ville—Cuisine française.

**LISBOA Francfort Hotel.**—No centro da cidade—  
 Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda  
 ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

**CASCAES Hotel Victor.**—Appartements pour famille  
 —Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.  
 —Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Les-  
 tage.

**CINTRA Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quar-  
 tos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a  
 2\$000 rs.—Propr. João Nunes.

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

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

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lis-  
 bonense.**—Estabelecimen-  
 to de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para fami-  
 lias.—Cozinha esmerada e farta. Propr. Vicente C. de Paramos.

**ALCOBAÇA Hotel Gallinha.**—Aposentos commo-  
 dos 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 car-  
 reira. para as estações de Cella e Vallado.—Propr. A. de S. Romão.

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

**FIGUEIRA DA FOZ Hotel Saudade.**—Rua da  
 Saudade, Bairro novo. Magnificas vis-  
 tas para o mar, mu to perto da praia. Colyseu Figueirense, e proximo do  
 Casino Mondego e theatro circo.—Preços variam entre 900 e 1\$400 rs.

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

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

**PORTO Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Fren-  
 te á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados.  
 Frente do correio, theatros, muito central.—Propr. Lopez Munhós.

**PORTO Grande Hotel America Central.**  
 Um dos melhores da cidade, magnificas salias 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—Ser-  
 viço de 1.ª ordem—Propr. 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.

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

**SEVILHA Grand Hotel d'Europe.**—Proprietar os  
 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.**—Propr. Federico Iniesta  
 Sitio o mais central, proximo do commercio e dos  
 theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Ho-  
 tel Español.**—Situado á entrada da ci-  
 dade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de ma. Casa de  
 jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lo-  
 renzo 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—Proprieta-  
 rio Teófilo Garcia.

**ORAN (Algeria) Hotel Restaurant du Lou-  
 vre.**—Quartos confortaveis desde 2 francos, cozinha farta  
 a preço fixo, desde 2 francos, ou por lista—situação ao centro da cida-  
 de em face do theatro. Proprietario Clastres Martin, rua de Turin.

**TIZI OUZOU (Kabila, Algeria) Grand Hotel  
 des Postes.**—Excelente serviço de cozi-  
 nha, bellos aposentos, carros para visitar Fort National, Michelet e  
 grande Kabila. Preços economicos. Proprietario, P. Despons.

**BONE (Algeria) Grand Hotel d'Orient.**—Cours  
 National, principal avenida. Casa de 1.ª ordem. Grandes  
 quartos e salões, boa cozinha. Proprietaria, Madame Léon Peytaud.

**TUNIS Hotel de France.**—Très recommande par son  
 confortable, sa situation et son excellente cuisine, apparte-  
 ments de familles, omnibus à tous les trains, salon de lecture, jardin—  
 Propriet Ferrier, Rue de Constant ne, 42.

**NICE Riviera-Palace-Hotel.**—Merveilleux panora-  
 ma sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—  
 Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

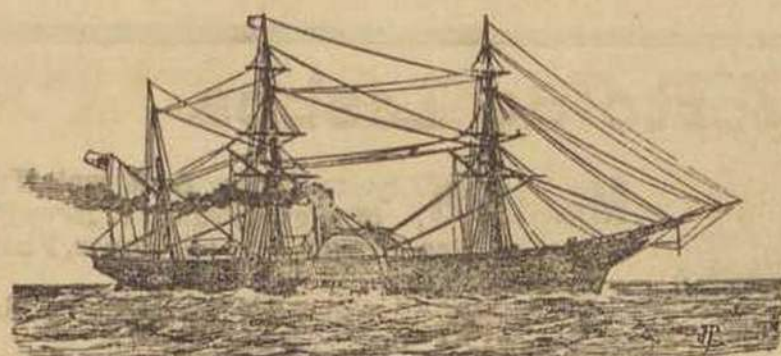
**CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hotel.**—  
 Grands salons—luxueux apparte-  
 ments—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

**CAIRO Ghesireh-Palace-Hotel.**—Etablissement  
 de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et con-  
 fort—grands salons.



# Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu e Buenos Ayres

O paquete **MAGDALENA**, sahirá a 23 de agosto.

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

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

## AGENTES

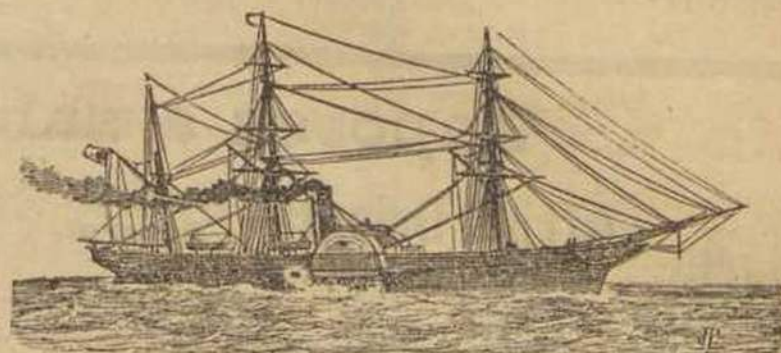
Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.<sup>a</sup>—R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto:—W. G. TAIT & C.<sup>a</sup>—Rua dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

# BERNHARD LEUSCHNER

AGENTE GERAL EM PORTUGAL DA COMPANHIA

# NORDDEUTSCHER LLOYD



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

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

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

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

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

Para mais informações, dirigir ao escriptorio da

Agencia geral no Porto, Rua de S. Francisco, 25, 1.<sup>o</sup>, e em Lisboa ao agente João Patricio Alvares Ferreira, rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de agosto de 1897

8 de Maio de 1907

COMPANHIA REAL				Lisboa R.-Alfar. Alfar.-Lisboa R.				Lisboa R.-Sacav. Sacav.-Lisboa R.				C. Sodré-P. Arc. P. Arc.-C. Sodré				Lisb.-T.P.Setub. Setub.-Lisb.-T.P.			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Lisboa R.-Porto	8-30 t.	Porto-Lisboa R.	2-10 t.	Lisboa R.-Pamp.	6-00 t.	Pamp.-Lisboa R.	4-55 m.	Lisboa R.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisboa R.	5-25 m.	Lisb. C.S.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisb. C.S.	8-00 t.	Lisboa R.-Badaj.	7-30 m.	Badaj.-Lisboa R.	6-00 t.
8-30 t.	7-35 m.	2-10 t.	4-0 m.	6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
10-0 t.	11-15 m.	7-45 t.	6-44 m.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.	8-29 m.	5-25 m.	8-35 t.	6-00 m.	8-35 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Pamp.	6-00 t.	Pamp.-Lisboa R.	4-55 m.	Lisboa R.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisboa R.	5-25 m.	Lisb. C.S.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisb. C.S.	8-00 t.	Lisboa R.-Badaj.	7-30 m.	Badaj.-Lisboa R.	6-00 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
6-00 t.	11-7 t.	4-55 m.	10-30 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.
Lisb. C.S.-Porto	7-30 m.	Porto-Lisb. C.S.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Aveiro-Porto	4-0 m.	Porto-Aveiro	6-38 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
4-0 m.	6-30 m.	4-15 t.	6-38 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
10-30 m.	2-50 t.	4-30 m.	8-29 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa R.-V. Alor.	7-30 t.	V. Alor.-Lisboa R.	8-35 t.	Lisb. C.S.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisb. C.S.	8-00 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-30 t.	5-25 m.	8-35 t.	6-0 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisb. C.S.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisb. C.S.	8-00 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-30 m.	8-0 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Badaj.	7-30 t.	Badaj.-Lisboa R.	6-45 t.	Lisb. C.S.-V. Alor.	7-30 m.	V. Alor.-Lisb. C.S.	8-00 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	6-0 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa C.S.-Bad.	7-30 m.	Bad.-Lisboa C.S.	10-0 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-0 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisb. C.S.-Sant.	2-0 t.	Sant.-Lisb. C.S.	9-20 m.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
2-0 t.	4-35 t.	6-45 m.	9-20 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
4-30 t.	7-05 t.	12-30 t.	3-05 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisb. C.S.-Entr.	4-0 m.	Entr.-Lisb. C.S.	1-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
4-0 m.	11-11 m.	6-0 m.	1-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
11-0 m.	3-0 t.	6-5 t.	10-0 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Coimb.-Figueira	7-15 m.	Figueira-Coimb.	12-48 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-15 m.	9-2 m.	11-0 m.	12-48 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
4-30 t.	6-6 t.	9-0 t.	10-40 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisb. R.-Caldas	4-15 t.	Caldas Lisb. R.	7-45 m.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
4-15 t.	6-56 t.	7-45 m.	10-36 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Fig.	7-0 m.	Fig.-Lisboa R.	10-20 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-0 m.	3-20 t.	1-5 t.	10-20 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
7-0 t.	5-23 m.	7-45 t.	6-30 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
2. <sup>a</sup> feiras e sab.	4-15 t.	5. <sup>a</sup> feiras e sab.	10-36 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
4-15 t.	10-0 t.	5-0 m.	10-36 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Alfar.	7-0 m.	Alfar.-Lisboa R.	10-20 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-0 m.	3-18 t.	1-0 t.	10-20 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
7-0 t.	5-35 m.	7-40 t.	6-30 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Caldas-Figueira	2-30 t.	Figueira-Caldas	10-55 m.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
2-30 t.	7-30 t.	6-0 m.	10-55 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Figueira-Alfar.	4-30 m.	Alfar.-Figueira	7-3 m.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
4-30 m.	5-35 m.	6-0 m.	7-3 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
12-5 t.	12-47 t.	1-0 t.	2-0 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
2-20 t.	3-18 t.	3-30 t.	4-13 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
6-25 t.	7-30 t.	7-40 t.	8-43 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Fig.-B. Amiel a	7-35 m.	B. Amielra-Fig.	10-39 m.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-35 m.	8-2 m.	10-10 m.	10-39 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Abrantes-Guard	1-3 m.	Guard-Abrantes	3-58 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
1-3 m.	9-10 m.	6-15 m.	3-58 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
1-45 t.	12-10 m.	5-15 t.	12-33 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
Lisboa R.-Cintra	7-30 m.	Cintra-Lisboa R.	6-30 m.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.	Lisboa R.-C.S.	7-30 m.	C.S.-Lisboa R.	8-30 t.
7-30 m.	8-34 m.	5-15 m.	6-30 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
8-30 m.	9-39 m.	6-30 m.	7-30 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
9-30 m.	10-38 m.	7-45 m.	8-45 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
11-30 m.	12-38 t.	9-0 m.	10-0 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.	7-30 t.	6-45 m.	6-45 t.	10-0 t.
12-30 t.	1-34 t.	10-0 m.	10-59 m.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	9-40 t.	6-40 m.	8-30 t.	7-30 m.	8-00 t.	9-30 m.	10-0 t.</				



# Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

## O vapor GOMES IV — Commandante ROCHA JUNIOR



SAHIRÁ no dia 1 de setembro 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, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, (via Suez), vap. allemão, **General**.

Sahirá a 3 de setembro.

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



**Algave**, vapor português, **Gomes IV**.

Sahirá a 1 de setembro.

Agentes, Alberto Centeno & C.ª

Largo dos Torneiros, n.º 5.



**Amsterdam**, vapor hollandez, **Penelope**.

Sahirá a 19 de agosto.

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



**Bahia**, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão, **Montevideo**.

Sahirá a 19 de agosto.

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



**Bordeaux**, vapor francez, **La Plata**.

Sahirá a 17 de agosto. — Messageries Maritimes.

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



**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Douro**.

Sahirá a 18 de agosto.

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



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brésil**.

Sahirá a 30 de agosto. Messageries Maritimes.

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



**Hamburgo**, vapor allemão, **Patagonia**.

Sahirá a 17 de agosto.

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



**Havre** e Liverpool, vapor inglez, **Augustine**.

Sahirá a 21 de agosto.

Agentes, Garland Laidley & C.ª

Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Havre** e Anvers, vapor francez, **Saint Jean**.

Sahirá a 21 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.ª,

R. dos Fanqueiros, 10.



**Londres**, vapor inglez, **Lisbon**.

Sahirá a 16 de agosto.

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



**Londres**, o vapor **Calderon**.

Sahirá a 17 de agosto.

Agentes, Mascarenhas & C.ª,

Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira,

Graciosa (Praia), S. Jorge (Vellas),

Caes do Pico e Fayal, vap. portuguez, **Funchal**.

Sahirá a 20 de agosto.

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



**Pará** e Manaus, vapor portuguez, **Dona Maria**.

Sahirá a 29 de agosto.

Agent., J. P. A. Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio e Santos, vapor francez, **Concordia**.

Sahirá a 18 de agosto.

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



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

vap. ingl., **Magdalena**. Sahirá a 23 de agosto.

Agentes, James Rawes & C.ª, R. d'El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco** e Parayba do Norte (Cabedello), vapor inglez, **Navigator**.

Sahirá a 18 de agosto.

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



**Pernambuco**, Rio e Santos, vapor allemão, **Cintra**.

Sahirá a 25 de agosto.

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



**Rotterdam** e Hamburgo, vap. allemão, **Herzog**.

Sahirá a 18 de agosto.

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



**Rio de Janeiro**, vapor inglez, **Liguria**.

Sahirá a 18 de agosto.

Agentes, E. Pinto Bastos & C.ª

Caes do Sodré, 64, 1.º



**S. Thiago**, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio

do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo

Redondo, Benguela e Mossamedes, vap. portug.,

**Cazengo**. Sahirá a 23 de agosto.

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



**Valencia**, Barcelona, Cette e Marselha, vap.

francez, **Saint Paul**.

Sahirá a 18 de agosto.

Agentes, Henry Burnay & C.ª, R. Fanqueiros, 10.



**Victoria**, Rio e Santos, vapor francez, **Concordia**.

Sahirá a 22 de agosto.

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





## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe por preços reduzidos

entre

## Porto e Aveiro

## Estações e apeadeiros intermedios

Desde 8 de agosto de 1897

## PREÇOS DOS BILHETES

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa	Classes	Porto Campanhã	General Torres (ap.)	Gaia	Magdalena (apeadeiro)	Valladares	Francellos (apeadeiro)	Gulpelhares (apead.)	Arcozello (apeadeiro)	Granja	Espinho	Pedreira (apeadeiro)	Sisto (apeadeiro)	Paramos (apeadeiro)	Esmoriz	Cortegaça (apeadeiro)	Carvalheira (apead.)	Ovar	Avanca (apeadeiro)	Estarreja
		2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>
General Torres (apeadeiro) .. .. .		60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaia .. .. .		60	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Magdalena (apeadeiro) . . . . .		100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valladares .. .. .		100	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francellos (apeadeiro) . . . . .		160	100	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		80	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gulpelhares (apeadeiro) .. .. .		160	160	160	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		80	80	80	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arcozello (apeadeiro) .. .. .		200	160	160	100	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		100	80	80	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granja .. .. .		200	200	200	160	100	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		100	100	100	80	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espinho . . . . .		200	200	200	160	160	100	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		100	100	100	80	80	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pedreira (apeadeiro) .. .. .		260	200	200	200	160	160	160	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		130	100	100	100	80	80	80	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sisto (apeadeiro) .. .. .		260	260	260	200	200	160	160	160	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-	-
		130	130	130	100	100	80	80	80	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-	-
Paramos (apeadeiro) .. .. .		300	300	300	260	260	200	200	160	100	100	100	60	-	-	-	-	-	-	-
		150	150	150	130	130	100	100	80	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-	-
Esmoriz . . . . .		300	300	300	300	300	260	200	160	100	100	100	100	60	-	-	-	-	-	-
		150	150	150	150	150	130	100	80	50	50	50	50	30	-	-	-	-	-	-
Cortegaça (apeadeiro) .. .. .		360	360	360	360	360	300	260	200	160	160	160	160	100	60	-	-	-	-	-
		180	180	180	180	180	150	130	100	80	80	80	80	50	30	-	-	-	-	-
Carvalheira (apeadeiro) .. .. .		360	360	360	360	360	300	300	260	200	200	200	200	160	100	60	-	-	-	-
		180	180	180	180	180	150	150	130	100	100	100	100	80	50	30	-	-	-	-
Ovar. . . . .		400	400	400	400	400	360	360	300	260	260	260	260	200	160	100	60	-	-	-
		200	200	200	200	200	180	180	150	130	130	130	130	100	80	50	30	-	-	-
Avanca (apeadeiro) .. .. .		500	500	500	500	500	460	460	400	360	360	360	360	300	260	200	160	100	-	-
		250	250	250	250	250	230	230	200	180	180	180	180	150	130	100	80	50	-	-
Estarreja . . . . .		600	600	600	600	600	560	560	500	460	460	460	460	400	360	300	260	200	100	-
		300	300	300	300	300	280	280	250	230	230	230	230	200	180	150	130	100	50	-
Aveiro .. .. .		800	800	800	800	800	760	760	700	660	660	660	660	600	560	500	460	400	300	200
		400	400	400	400	400	380	380	350	330	330	330	330	300	280	250	230	200	150	100



## Condições

1.<sup>a</sup> Os bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe só são validos nos comboios tramways; os de 3.<sup>a</sup> só para estes e para os mixtos curtos que tenham logar entre Porto e Aveiro, Ovar ou Espinho, e não para os mixtos, correios ou quaesquer outros que se realizem entre Porto e Entroncamento ou Lisboa.

2.<sup>a</sup> Mudanças de classe; Nos comboios ordinarios cobra-se a differença para os preços da tarifa geral; nos comboios tramways cobra-se a differença segundo os preços da presente tarifa.

3.<sup>a</sup> As creanças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

4.<sup>a</sup> O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete terá que pagar novo bilhete desde esse ponto até aquelle a que se destine.

5.<sup>a</sup> Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens sendo porem, permittidos os volumes de mão, (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis ou regulamentos) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro. Nos demais comboios a que se refere a condição 1.<sup>a</sup> é além d'isto permittido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

6.<sup>a</sup> Ficam em tudo o mais em vigor as disposições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás da presente.

7.<sup>a</sup> A presente annulla e substitue a Tarifa especial n.º 3 de grande velocidade em vigor desde 15 de maio de 1892.

Lisboa 1 de agosto de 1897.

O Director Geral da Companhia

*Chapuy*





COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

232

AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE

# BILHETES DE IDA E VOLTA

**Desde 15 de agosto de 1897**

Da estação de Soure ás abaixo indicadas ou vice-versa

	Dias de validade	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Lisboa-Rocio .....	3	6\$200	5\$000	3\$350
Lisboa-Caes dos Soldados .....	3	6\$000	4\$800	3\$200

## Condições

As mesmas da Tarifa Especial n.º 7 de grande velocidade de 15 de Maio de 1896.

Lisboa, 10 de Agosto de 1897.

O Director Geral da Companhia

*Chapuy*



# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

ANNEXO AO N.º 232 DA  
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SERVIÇO COMBINADO COM A COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## Tarifa Especial P N.º 12 — Grande Velocidade

(P N.º 10 DA COMPANHIA REAL)

Bilhetes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe por preços reduzidos de Porto às estações e apeadeiros até Aveiro e vice-versa

DESDE 8 DE AGOSTO DE 1897

PREÇOS DOS BILHETES					
Das estações e apeadeiros abaixo á da frente e vice-versa	PORTO		Das estações e apeadeiros abaixo á da frente e vice-versa	PORTO	
	CLASSES			CLASSES	
	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>		2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
Campanhã (Porto) . . . . .	60	40	Pedreira. . . . .	300	150
General Torres . . . . .	100	50	Sixto. . . . .	300	150
Gaya. . . . .	100	50	Paramos . . . . .	360	180
Magdalena (apeadeiro) . . . . .	160	80	Esmoriz . . . . .	360	180
Valladares . . . . .	160	80	Cortegaça . . . . .	400	200
Francellos (apeadeiro) . . . . .	200	100	Carvalheiro . . . . .	400	200
Gulpilhares (apeadeiro). . . . .	200	100	Ovar. . . . .	460	230
Arcozello (apeadeiro) . . . . .	260	130	Avanca . . . . .	560	280
Granja . . . . .	260	130	Estarreja. . . . .	660	330
Espinho . . . . .	260	130	Aveiro . . . . .	860	430

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Os bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe só são validos nos comboios tramways; os de 3.<sup>a</sup> só para estes e para os mixtos curtos, que tenham logar entre Porto e Aveiro, Ovar ou Espinho, e não para os mixtos, correios, ou quaesquer outros que se realizem entre Porto e Entroncamento ou Lisboa.

2.<sup>a</sup> Mudanças de classe — Nos comboios ordinarios cobra-se a differença para os preços da tarifa geral; nos comboios tramways cobra-se a differença segundo os preços da presente tarifa.

3.<sup>a</sup> As creanças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

4.<sup>a</sup> O passageiro que for além do ponto de destino indicado no seu bilhete terá que pagar novo bilhete, desde esse ponto até áquelle a que se destine.



5.<sup>a</sup> Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens, sendo, porém, permittidos os volumes de mão (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis ou regulamentos), que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro. Nos demais comboios a que se refere a condição 1.<sup>a</sup> é, além d'isto, permittido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, sendo os excedentes taxados pela tarifa geral.

6.<sup>a</sup> Ficam em tudo mais em vigor as disposições das tarifas geraes que não sejam contrarias ás da presente.

Porto, 20 de julho de 1897.

**O Engenheiro-Director,**

*Augusto Cezar Justino Teixeira.*