

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial, E. G. V. do Sul e Sueste—Bilhetes nos tramways.

Tarifa especial n.º 9 G. V. do Minho e Douro—Transporte de fructas, legumes e hortaliças.

Tarifa especial P. n.º 12 G. V. idem—Bilhetes nos tramways.

Tarifa especial n.º 5 G. V. da Companhia Real—Logares de luxo.

Ampliação da tarifa especial n.º 1 G. V. idem—Bilhetes nos tramways de Sacavem.

Ampliação da tarifa especial n.º 3 G. V. idem—Bilhetes nos tramways entre Porto e Ovar.

Ampliação da tarifa especial n.º 11 bis—G. V. idem—Bilhetes nos tramways de Coimbra e Figueira.

SUMMARIO

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL E DA BEIRA ALTA.....	Pag. 225
CARTA DA BELGICA, por L. Kirsch.....	227
PORTE OFFICIAL — Decreto de 14 de julho de 1898 da construção do camin- hinho de ferro de Fafe.....	228
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	229
INVENÇÕES.....	229
VIAGENS EM TERRA ALHEIA—VI—Constantinopla (continuação)—por V..	230
LINHA FUNICULAR DE GLASGOW.....	230
ESTACÃO DE VIAS FERREAS EM STOCKOLMO.....	230
OS TREMVIAS E AS DESPESAS DE EXPLORAÇÃO.....	231
O FUMO DAS FABRICAS.....	231
OURO DE KLONDYKE.....	231
BANCO DA REPUBLICA ARGENTINA.....	232
PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de cami- nhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos ca- minhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	232 e 233
LINHAS PORTUGUEZAS. — Ponte do Mondego — Contractos approvados — Bellas a Idanha — Casas de Guarja.....	234
LINHAS EXTRANJEIRAS. — Hespanha. — França — Italia — Suissa — Austria — Hungria.....	234
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.—Rela- torio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal	235
NOTAS VARIAS.....	236
AVISOS DE SERVIÇO.....	237
ARREMATACÕES.....	237
CASAS RECOMMENDADAS.....	238
AGENDA DO VIAJANTE.....	238
ANNUNCIOS.....	239
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1898.....	239
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	240

AS NOVAS TARIFAS

COMPANHIA REAL E DA BEIRA ALTA

UM facto que justifica uma theoria.

Nos contractos de concessão de linhas a companhias portuguezas ha uma clausula que dispõe que as tarifas de transporte terão que ser revistas de cinco em cinco annos.

As companhias não se teem preocupado, e o governo também não, com o cumprimento d'esta clausula, porque, em qualquer epocha fóra d'aquelles periodos, sempre que reconhecem a necessidade de crear uma tarifa nova para beneficiar o publico, em beneficio também das suas receitas pelo augmento do trafego, teem-o feito, e inutil, pelo menos, seria ou demorar essa reforma para data, por vezes, afastada, ou fazel-a em praso fixo, quando d'isso não houvesse necessidade.

Mas os factos teem-se encarregado de justificar aquella disposição, porque, em periodos proximos do quinquen-

nio, a propria força das circumstancias tem ultimamente conduzido á reforma do systema tarifario das principais linhas.

Assim, em 1889 a companhia real transformou por completo o seu jogo de tarifas especiaes, pondo em vigor, como principal entre outras, a tarifa 1, em toda a rede.

Em 1892, reconhecidos os perniciosos effeitos d'essa tarifa, resolve substituil-a, restabelecendo o systema antigo, posto que modificado para um sentido mais liberal e mais vasto.

Entretanto, a natural luta de competencias entre as linhas da Beira Baixa e Oeste e a da Beira Alta vae obrigando, de um e outro lado, a modificações continuas de tarifas, e onde estas não eram bastantes, foram-se estabelecendo contractos para a disputa mutua do trafego entre as duas redes.

Completara-se o quinquennio, e o fructo d'estas rivalidades ia amadurecendo, até que a intervenção amigavel e conciliadora do ministro vem congraçar as duas companhias, pondo fim á guerra de tarifas e de contractos, em beneficio d'ellas e do publico, portanto, englobadamente, do paiz, seja qual fôr o lado por que a questão se encare.

E justo é declarar aqui que a pacificadora missão do titular das obras publicas não foi tão espinhosa como a muitos parecia, porque uma e outra das administrações das duas redes demonstraram, desde logo, o maior desejo de aplanar todas as difficuldades para se chegar a um accordo vantajoso para todos.

D'essas combinações sahiu um jogo, muito completo e muito complexo, de tarifas que brevemente vão começar e vigorar, e das quaes principiamos hoje a occupar-nos, sabendo já de antemão que não teremos espaço para falar longamente de qualquer d'ellas, nem mesmo resumidamente de todas n'um só numero.

Em quatro grupos poderemos dividir este jogo tarifario:

- I Tarifas internas da companhia real.
- II Idem da Beira Alta.
- III Combinadas entre as duas redes.
- IV Combinadas entre estas redes e outras extranhas.

D'estes quatro grupos o mais importante é o 3.º em que ha a tarifa combinada de grande velocidade, entre todas as estações de uma e outra rede, e outra de pequena velocidade, também entre todas as estações, estabelecendo uma e outra preços reduzidos até nos casos simples em que é applicavel a tarifa geral.

Um quadro foi estabelecido, em que se fixa o itinerario que o trafego deve seguir, segundo as procedencias e os destinos, fazendo esta orientação parte integrante do accordo.

As bases em que assentou este accordo tiveram, como ponto primordial, que as companhias não disputarão uma á outra o trafego que, em regra geral, deverá tomar a mais curta distancia, não só para a sua permuta

entre as duas companhias, como ainda quando, para bedecer áquelle principio, os transportes tiverem que assar, em simples transitio intermédio, sobre os carris a Beira Alta, caso que se dá nos que seguem da Beira Baixa (zona Covilhã a Sabugal, e em certos casos desde Fundão, para as estações de Mealhada ao Porto e vice-versa.

Do conjuncto de todas estas disposições, se resulta interesse para as duas companhias que, assim, trabalhando mutuamente o trafego, poderão muito melhor desenvolver-o onde elle se acha estacionario, creal-o onde elle não existe tendo condições para se radicar, para o publico o interesse não é menor, porque, independentemente das reduções de preços de que disfructa, lucrará na diminuição dos percursos, na maior brevidade e na maior facilidade dos transportes, e na diminuição das desigualdades que resultavam dos contractos particulares, pondo em antinomia interesses diversos.

Começaremos por nos occupar das tarifas internas e d'estas pelas da companhia real.

Tarifa 1 de grande velocidade.—E' menos que uma reforma da existente, applicavel ao transporte de generos frescos, comestiveis etc., limitando-se a incluir na designação dos artigos a que os seus preços se applicam aquelles que, posteriormente á publicação da tarifa, em 1890, tinham sido addicionados. Leves modificações nas condições unicamente com o fim de as tornar mais claras e expurgal-as das que respeitam á tarifa geral, e eis tudo. Pode dizer-se que ficou em um só documento o que estava disperso em outros varios—nada mais.

Tarifa n.º 7.—Bilhetes de ida e volta. Tambem é uma refundição de duas tarifas e de varias ampliações.

Em primeiro logar a tarifa 7 bis applicavel até hoje só na linha da Beira Baixa até Abrantes é incluída no conjuncto das tabellas da nova tarifa, havendo, portanto, bilhetes directos das principaes estações d'aquella linha, como Guarda, Covilhã, Fundão e Castello Branco para as principaes da rede antiga, como Lisboa, Elvas, Coimbra e Porto.

Esta modificação representa uma grande conveniencia para as povoações da Beira Baixa, ainda porque, para as condições da tarifa prevaleceram as da actual 7, que são mais favoraveis que as da 7 bis, adquirindo a Beira Baixa, mesmo no seu serviço local, vantagens nos prazos de validade dos bilhetes e na prorogação d'estes, de que até agora não gosava.

Outras modificações de preços ha, muitas para menos algumas para mais, tendentes a manter o jogo d'esta tarifa com o da sua similar combinada com a Beira Alta, de forma a não affectar o aproveitamento d'esta.

Tarifa n.º 8 de pequena velocidade. Esta tarifa, uma das mais importantes que a companhia real tem em vigor, e que mais importante se torna agora porque vae ser applicada tambem na Beira Baixa, é destinada aos transportes da chamada mercadoria grossa, como materiaes de construcção, adubos, despojos diversos, combustiveis (excepto o carvão vegetal) e varios generos de pouco valor.

Os seus preços não são alterados; na designação das mercadorias foram incluídas varias que em documentos dispersos e por assimilações logicas, já o estavam.

A condição nova que forçou á reforma da tarifa foi a necessidade de a tornar inapplicavel ás expedições da Figueira da Foz para as estações de Pampilhosa ao Porto e vice-versa, a fim de evitar a competencia com a tarifa N. B. 6 de que nos occuparemos a seu

tempo e pela qual devem ser regulados os transportes entre estes pontos.

Tarifa n.º 9 de pequena velocidade. O mesmo motivo supra foi o que originou a modificação d'esta tarifa.

Não tem mais modificação alguma, sobre a actual do que pequenas correcções na classificação que a pratica tem demonstrado necessarias para a tornar mais clara e ampla, e a extensão á linha da Beira Baixa.

Tarifa n.º 13 de pequena velocidade. Como o trafego do Porto, Figueira e vice-versa tem agora, pelos accordos entre as duas companhias, que ser feito por Pampilhosa, via mais curta, e como o principio da applicação de tarifas de cada rede ao trafego combinado, passando por estações communs, fica abolido, a actual tarifa 13, cujos principaes fins eram attrahir á via Alfarellos as expedições Porto Figueira e trazer á Pampilhosa o trafego para a Beira Alta que hoje fica facilitado por tarifas directas combinadas e economicas, estava naturalmente condemnada.

Ficou, porém, subsistindo unicamente para Coimbra e Coimbra B.—Porto e Gaia que não havia razão para deixar de manter-se.

Os preços ficaram os mesmos, mas aproveitou-se a remodelação para tirar da tarifa existente muitas mercadorias que, estando tambem incluídas em outras tarifas, davam, nas suas taxas, resultados anormais, originando-se enganos das estações e do publico.

A classificação, com os preços repetidos junto de cada artigo, ficou muito mais clara.

Tarifa n.º 16 de pequena velocidade. Desde muito que os donos de fornos de cal de Arazede e Cantanhede, buscando collocar o seu producto no norte viam ante si difficuldades de combater o producto da Figueira que, pela via Alfarellos, lhe ia fazer competencia. Esta acabou, graças á combinação de tarifas entre as duas redes, e para isso teve que ser reformada a actual tarifa d'este numero.

Mas era mister não deixar de proteger tambem os caleiros de Esposende e Villa do Conde que tomam a pedra na região da Figueira, e até hoje a teem levado, por mar, aos seus fornos, soffrendo os inconvenientes de demoras e irregularidades nos transportes, obrigação de carregamentos completos, grande desembolso de dinheiro, embaraço grave para uma industria pobre e portanto digna de protecção.

O preço da Amieira para o Porto fica reduzido agora a 17200 réis, isto é ao infimo, e deve satisfazer os industriaes da especialidade.

A applicação d'esta tarifa fica ampliada á linha da Beira Baixa, entrando, portanto, esta linha no conjuncto d'aquellas em que a actual tarifa 16 tem dado satisfactorios resultados.

Tarifa n.º 22 de pequena velocidade. E' uma tarifa completamente nova, e, como tal, e porque é grande a sua importancia, visto os percursos a que se destina e as numerosas mercadorias a que se applica merece a nossa attenção especial.

Annulleda a tarifa especial n.º 1 na linha da Beira Baixa, a companhia precisava pôr em vigor uma outra tarifa que beneficiasse os transportes entre os principaes pontos d'aquella linha e Lisboa, a exemplo do que se pratica na linha do Norte entre Porto, Coimbra, Figueira, Aveiro e Lisboa.

Castello Branco, Covilhã e Guarda, os tres pontos de maior pormuta de trafego com a capital, e ainda as intermédias grupadas n'estas, ficam com preços directos, que em muitos casos são inferiores aos actuaes, como succede ás madeiras de construcção, carvão, castanha, etc. mantendo-se outros muitos em que não havia neces-

sidade de alteração, como os preços da batata, tráfego muito importante d'aquella linha.

Seria longa a comparação entre os preços d'esta nova tarifa e os resultantes das tarifas actuaes ligadas em Abrantes a applicavel na Beira Baixa com as de Leste.

Alguns calculos que, n'este genero, fizemos deram-nos egualdade de taxas ou leves differenças.

Naturalmente se observa que, annullada a tarifa 1, a tarifa directa a Lisboa não basta; a Beira Baixa tem grandes relações commerciaes com as povoações do Norte, especialmente Coimbra, Figueira, Aveiro e Porto.

Para essas e outras ainda, foi creada a nova tarifa combinada N. B. 6 (via Guarda) e a

Tarifa n.º 23 de pequena velocidade. D'esta nos occuparemos agora.

Escolhendo os percursos em que a via Abrantes não faz competencia á via Guarda, a companhia real cria esta nova tarifa interna, com uma vasta classificação que abrange todas as mercadorias que constituem o tráfego da Beira Baixa, mesmo quando a porção a transportar não atinja mais de 50 kilogrammas, e applicação ás intermédias tanto n'um como n'outro extremo.

As procedencias fixas são: do lado da Beira Baixa, Castello Branco, Alcaide, Tortozendo e Guarda; do Norte, Taveiro, Coimbra, Aveiro, Ovar, Gaia, Porto, Amieira e Figueira.

Bem entendido que esta tarifa é só para beneficiar o tráfego entre longas distancias e pontos de mais intenso movimento; para os demais percursos ficam as tarifas actuaes 8, 9, 12, 14 a 18 de Leste e Norte que passam a reger tambem na Beira Baixa e substituem o estado actual, muitas vezes com vantagem.

Tarifa n.º 21 de pequena velocidade. E' tambem uma tarifa nova e destinada a beneficiar um tráfego puramente local—as lenhas para a Covilhã.

E' muito importante este tráfego e sendo de um artigo barato só por uma taxa economica poderia conservar-se.

Partiu-se, pois, d'esta base e, n'esse caminho, foi ainda reduzido o preço que resulta hoje da applicação dos, já bem reduzidos, typos da tarifa 1.

As procedencias de Sarnadas que hoje pagam 1\$100 réis por tonelada e as de Rodam e Fratel, 1\$200 réis, ficam pagando 1\$000; Barca da Amieira passa de 1\$325 a 1\$100, Belver, de 1\$460; Alvega, de 1\$550; Mouriscas, de 1\$595, ficam reduzidas a pagar 1\$200; Alferrarede e Abrantes que hoje pagam, respectivamente 1\$640 e 1\$730 ficam em 1\$300 réis.

Estes calculos estão feitos ainda para um minimo de 8:000 kilos, mas sendo a tarifa por wagon completo e não por tonelada, resulta que, tendo o expedidor cuidado no carregamento poderá completar cada wagon com 9 ou 10 toneladas, o que lhe reduzirá o preço em 20 por cento, o que é muito importante.

Tarifa n.º 25 de pequena velocidade. Destina-se exclusivamente ao tráfego de lãs do leste (estações de Abrantes ás extremas, Elvas e Marvão) para as de Castello Branco, Covilhã e Guarda, e intermédias pelo preço d'estas.

Para as outras procedencias ligam-se os preços d'esta tarifa desde Abrantes (2\$500 para Castello Branco, 3\$800 para Covilhã e 4\$400 para Guarda) aos até Abrantes por outras tarifas.

Assim, as procedencias das linhas de Cáceres e Madrid e de Badajoz pagam pelas tarifas M. L. N. 1 e M. L. n.º 1 A, e M. L. n.º 1 B até Abrantes, e d'alli a destino por esta tarifa 25; os preços das procedencias das linhas de Alicante, Cartagena e Valencia tarifa E. P. 3 até Abrantes são egualmente alli ligados aos da tarifa nova.

Nas procedencias de Lisboa pagam as lãs pela tarifa

22 a que acima nos referimos; as do norte pela n.º 23 e para as estações em que a mais curta distancia é pela Beira Alta fica a nova tarifa N. B. 6.

Terminamos aqui a resenha das tarifas *internas* da companhia real, que ficam agora formando uma série regular, de n.º 1 a 12 em grande velocidade e de n.º 1 a 25 em pequena, expurgada de pequenas ampliações isoladas que sempre produzem confusão.

CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 26 de julho de 1898.

O relatório acerca do movimento commercial, industrial e marítimo da praça d'Anvers durante o anno de 1897, que acaba de vir a lume, mostra que n'este anno o commercio belga attingiu o nivel mais elevado.

O transito havia recuado desde 1888 até 1894 mas recuperou 90 milhões em 1895, outros 40 milhões em 1896 e 16 milhões no ultimo anno. Esta mudança para a ascensão fez-se sentir principalmente no movimento marítimo e deve em grande parte a importante redução dos direitos de navegação. Mais accentuado teria sido ainda, principalmente no que respeita a animaes vivos, se o governo não houvesse mantido os direitos d'entrada que incidem n'estas importações e não persistisse nas medidas prohibitivas. Estas medidas fazem-nos perder annualmente mais de 100.000 toneladas effectivas e origina um prejuizo consideravel nas nossas relações com os Estados.

As nossas importações diminuíram em 1897 nos gados, cereaes, materias textis, objectos d'arte e de collecções, productos chimicos, vegetaes, e vinhos. Aumentaram em cavallos, madeiras, café, cautchuc, carvão, drogas, mineraes brutos, pelles e pedras.

Na exportação o nosso commercio teve uma diminuição em fios de lã, mercurio, ferros, cobre, vegetaes, vidros e carnes mas um augmento em cavallos, cautchuc, farrapos, drogas, machinas, materias textis brutas, pelles e assucares brutos e refinados.

A industria belga esteve em geral muito prospera em 1897. As fabricas metallurgicas e officinas de construcções trabalharam muito, principalmente para o estrangeiro onde os seus productos são cada vez mais apreciados. A expansão commercial e industrial da Belgica no estrangeiro vae augmentando sempre como o prova o numero crescente das sociedades anonymas belgas para explorações de empresas industriaes em outros paizes. Assim, constituíram-se sociedades d'estas na Grecia, em Italia, em Hespanha, no Egypto, na Persia, em Venezuela⁽¹⁾. Mas foi principalmente para a Russia que este movimento se accentuou: desde o 1.º de janeiro de 1895, cerca de 200 milhões de francos tem sido applicados a este fim. As sociedades belgas obtiveram na Turquia importantes concessões para distribuição de aguas e canalisação de gaz; estão dirigindo no Chili vastos estabelecimentos alguns engenheiros belgas, as nossas sociedades agricolas prosperam na Republica Argentina, os belgas ameaçam explorar as riquezas mineraes e florestaes da Hungria; espalham-se com successo nos Paizes-Baixos e nas colonias na França e em Algeria; na China um syndicato belga acaba de obter a concessão de uma grande via ferrea.

O governo belga prosegue activamente as negociações para renovar ou substituir os tractados de commercio denunciados. Estas negociações terminaram nos Paizes-Baixos, na Russia, e na Noruega e continuam

(1) Em Portugal, N. da R.

com a Inglaterra, a Allemanha e a Austria. O tractado de commercio entre a Belgica e Portugal foi submettido á approvação das camaras legislativas.

Inutil dizer que se espera com certa excitação e vivo interesse o exito d'estas negociações.

L. Kirsch.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de caminhos de ferro

Sendo-me presente o requerimento, datado de 20 de junho findo, de Antonio de Moura Soares Velloso, gerente e representante da companhia dos caminhos de ferro de Guimarães, pedindo para ser considerado sem effeito o alvará de 2 do referido mez de junho, pelo qual foi feita á mencionada companhia a concessão para construir e explorar o prolongamento até Fafe do caminho de ferro de Bougado a Guimarães e a sua substituição por um contrato provisorio de concessão do referido prolongamento, nos termos e condições em que por decreto de 1 de abril de 1897 foi feita concessão do caminho de ferro de via reduzida entre a estação da Regua e a fronteira por Chaves;

Considerando o fundamento e força das allegações justificativas do pedido constante d'aquelle requerimento, e tendo em vista as considerações expostas pelo conselho superior das obras publicas e minas em sua consulta de 30 do mesmo mez de junho:

Hei por bem declarar nullo e de nenhum effeito o alvará datado de 2 de junho do corrente anno, publicado no *Diario do Governo* de 3 do mesmo mez, de concessão á companhia do caminho de ferro de Guimarães, da construcção e exploração por noventa e nove annos de um caminho de ferro de via reduzida entre Guimarães e Fafe.

Outrosim, visto que se requer a isenção de impostos, conceder provisoriamente á mencionada companhia do caminho de ferro de Guimarães a auctorisação que solicita para construir e explorar por noventa e nove annos a mencionada linha ferrea de Guimarães a Fafe nas condições annexas ao presente decreto, e que baixam assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, devendo esta concessão tornar-se definitiva:

a) Depois de approvada pelo poder legislativo;

b) No caso da companhia concessionaria, dentro do praso de seis mezes, declarar que acceita as alterações que o poder legislativo queira introduzir nas clausulas e condições da concessão;

c) No caso de desistencia, dentro de um anno, a contar d'esta data, por parte da concessionaria das garantias concedidas pelas clausulas n.ºs 44.^a e 45.^a

O presidente do conselho de ministros e ministro e secretario d'estado dos negocios do reino, e os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 14 de julho de 1898.—REL.—José Luciano de Castro—Frederico Ressano Garcia—Augusto José da Cunha.

Clausulas e condições annexas ao decreto d'esta data, de concessão provisoria á companhia do caminho de ferro de Guimarães, de construcção e exploração do prolongamento do seu caminho de ferro até Fafe.

1.^a

A companhia effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, sem subsidio do estado nem garantia de juro do capital empregado, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.^o Os estudos e a construcção do dito prolongamento ao seu caminho de ferro, com todas as suas dependencias, a partir da estação de Guimarães, no caminho de ferro do mesmo nome, assente em leito proprio ou na berma das estradas, que com auctorisação do governo possa utilizar, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnisações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias e estações e officinas de grande e pequena reparação, e todas os edificios accessorios, casas de guarda, passagens de nivel, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas ou imprevis-

tas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

2.^o O fornecimento, conservação e reparação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparatus hydraulicos, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessario para manter o caminho de ferro em perfeito estado de exploração.

3.^o O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado do caminho de ferro em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e apparatus que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.^o A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.^a

Os projectos a apresentar comprehenderão: planta geral do traçado (escala de 1 para 5.000), perfil longitudinal (escala de 1 para 5.000 para os comprimentos e 1 para 500 para as alturas), perfis transversaes (escala de 1 para 200), plantas parcellares (escala de 1 para 1.000), perfil typo de via (escala de 1 para 50), dimensão e espaçamento das travessas (escala de 1 para 100), typos dos carris (escala de 1 para 50), plantas e alçados de todas as obras, apparatus e machinas necessarias para a construcção e exploração de linhas (escala de 1 para 50 para os comprimentos totaes inferiores a 10 metros, e 1 para 100 ou 1 para 200, quando esses comprimentos sejam comprehendidos entre 10 e 100 metros ou superior a 100 metros.)

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

§ unico. A companhia, se lhe convier, poderá utilizar os estudos que estejam feitos por conta do governo.

3.^a

A companhia apresentará sempre os projectos em duplicado, sendo-lhe, depois de approvado, entregue um dos exemplares devidamente authenticado na direcção geral das obras publicas e minas.

4.^a

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

5.^a

Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvados pelo governo.

6.^a

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

7.^a

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

8.^a

As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

9.^a

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

10.^a

As estações serão feitas de pedra ou tijolo. O seu numero e situação serão indicados no projecto.

§ unico. O governo, a pedido da companhia ou dos povos interessados, sendo aquella ouvida, poderá auctorisar o estabelecimento de estações provisorias ou apeadeiros nos pontos em que a sua conveniencia não esteja bem definida, e a sua suppressão, quando se mostre que os seus resultados não são convenientes para a exploração. Quando, porém, a pratica de dois annos indicar que devem subsistir, será a companhia obrigada a completar a sua construcção definitiva.

11.^a

Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino. Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente, sendo fixados pelo systema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e com previa approvação do governo.

12.^a

As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas, sendo metallicas, deverão ser da boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

13.^a

As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas machinas. As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Haverá-as de duas classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas. As carruagens deverão preencher, todas alem do que fica dito, as condições prescriptas pelo governo no interesse da seguranca publica. Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construcção.

14.^a

O caminho será techado por meio de muro, sebes vivas ou grades de madeira que o separem das propriedades contiguas com barreiras de serventia, não abrindo para dentro.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o governo, a pedido da companhia e ouvida a fiscalisação, entenda que ella é necessaria para a segurança do publico e da exploração.

15.^a

A companhia construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nivel em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminho a que alguma d'essas obras devam dar passagem.

16.^a

Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de macadam ou caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nivel, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores. Nos cruzamentos ou passagens de nivel em que a circulação de vehiculos for consideravel, ou em quaesquer outros que o governo, ouvida a fiscalisação, julgar necessario para a segurança publica, será obrigada a companhia a estabelecer barreiras, conforme os typos approvados pelo governo, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço. O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada ou caminho atravessado não poderá ser inferior a 30 graus.

17.^a

Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura de um viaducto será fixada pelo governo, em vista das circumstancias locais, sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros. Quando o viaducto fôr em arco, a distancia entre o pavimento da estrada ou caminho e o fecho do arco não será inferior a 5 metros. Se o viaducto fôr de vigas rectas, esta distancia poderá reduzir-se a 4^m,30.

(Continua.)

TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão annexos a este numero, além das tarifas da companhia real:

N.^o 5 gr. v.—logares de luxo

» 3 » »

» 11 bu. gr. v.

L. n.^o 1 » »

P. » 10 » »

todas applicaveis a bilhetes de 1.^a classe em comboios tramways,

as seguintes, de outras linhas:

Tarifa E., gr. vel. do Sul e Sueste, bilhetes de 2.^a a 3.^a classes nos comboios tramways, entre Tunes e Faro, que principiam a vigorar hoje.

Além da nova estação de Tunes, que abre breve-

mente, os comboios servem os novos apeadeiros de Fontainhas, Patã, Valle do Judeu, Vargem da Mão, Valle Formoso, S. João da Venda e Marchil.

Especial n.^o 9 do Minho e Douro—grande velocidade.—Conseguiu a agricultura ter uma tarifa que lhe é especialmente destinada. Felicitamol-a por isso e desejamos intimamente que ella lhe dê os resultados esperados.

E é de esperar que os dê, porque a nova tarifa do Minho e Douro, applicavel aos chamados «volumes agricolas» a exemplo do que se pratica na Inglaterra, e ultimamente na Belgica, é bastante beneficosa.

Um volume de 60 kilos, entre duas quaesquer estações d'aquella rêde, fica pagando 200, 300 ou 400 réis, quer dizer, que no maior percurso não chega o producto a pagar 7 réis por kilo, e no menor pagará pouco mais de 3 réis, isto é, que tão infimo preço de transporte quasi não chega a influir no preço do genero no mercado de destino, podendo este obtel-o com pequenissima differença do preço da origem.

A experiencia ahi está em vigor desde hoje e, para mais, em uma região onde a agricultura mais impera.

P. n.^o 12 do Minho e Douro.—E' a mesma P. n.^o 10 da companhia real, que já demos em annexo, e de que hoje damos a ampliação á 1.^a classe.

O Minho fez nova edição da tarifa completa.

Bicycletas nas linhas do Minho e Douro.—Desde hoje 1 de agosto, são n'estas linhas ferreas considerados como bagagem os velocipedes não acondicionados.

Para este effeito devem ser observadas as instrucções seguintes: Um passageiros não poderá transportar como bagagem mais que um velocipede de um só logar. As machinas d'este systema, de mais de um logar, só serão acceitas como bagagem mediante a apresentação de tantos bilhetes, da mesma classe e destino, quantos os logares que ellas tiverem. Não se apresentando este numero de bilhetes, taxar-se-hão como recovagens.

INVENÇÕES

Medidor de inclinações — Rochat

O engenheiro Aloys Rochat inventou e patenteou um apparelho, simples, leve e pequeno, destinado a avaliar rapida e precisamente as inclinações das rampas e declives.

Consiste n'uma pequena regua metallica ligada a um cylindro occo, no qual se suspende uma haste terminada inferiormente por um peso munido na parte superior de um arco dentado.

Esta haste funciona de perpendicular ou pendulo, o qual, por meio do arco, move um carrete, tambem dentado, cujo eixo se prolonga para fóra do cylindro sustentando um ponteiro, que reproduz, amplificado, n'um quadrante, o movimento executado pelo perpendicular interior.

N'este quadrante ha duas graduações uma para as rampas outra em sentido contrario para os declives, indo de 0 a 20 %.

O ponteiro pode fixar-se quando se deseje por meio d'uma alavanca especial.

Pode utilizar-se o instrumento empregando umas pinulas na regua e visando por ellas, ou collocando-o livremente sobre a estrada para ter a indicação do perpendicular.

Tambem se pode adaptar a uma carruagem, lendo assim em qualquer occasião o valor da inclinação da estrada que se vae percorrendo.

VIAGENS EM TERRA ALHEIA

Constantinopla

VI

(Conclusão)

Ainda não fallei e falta, para completar o esboço do quadro, dizer algumas palavras sobre a imprensa. Ha aqui jornaes turcos, gregos, armenios, inglezes, alle-mães, francezes. Quanto aos primeiros não admira, mas até os outros são submettidos á censura previa para que possam publicar-se. N'este regimen de censura a jacto continuo, convertem-se as folhas em repertorios de louvores de adulação perpetua. Louvores dithyrambicos á sabedoria, bondade, caridade, magnanimidade e justiça de Sua Magestade Imperial!

E' grotesco porque todos dão o desconto e triste porque repugna vêr a lingua ingleza e franceza desempenhar um papel tão pouco sympathico. Que extraordinario clima este! Tem havido temporaes, tempestades, furacões, tormentas de neve que dão nas ruas 50 centímetros. Um vento que nos corta e fatiga demolindo as chaminés e derrubndo as carruagens—terrivel. Tres dias depois nem um atomo de neve, um sol magnifico, com 10 graus ás 11 horas da noite. No dia seguinte de manhã, só 4 graus.

Janeiro e fevereiro são os peiores pelas incontancias do tempo e por isso os mais perniciosos mezes para a saude.

—Para terminar, ainda uns pormenores ácerca dos costumes d'aquí nas cerimonias religiosas relativos ao casamento e á morte.

A influencia turca penetrou tão intimamente os costumes das populações extranhas, que por exemplo nos armenios se adoptaram muitas praticas alheias a este povo.

As mulheres cobrem-se tambem com véos como as turcas, véos que só erguem na presença dos maridos.

E' verdade que este costume se presta a um bocadinho de romance.

Contaram-me que um dia n'uma egreja armenia devia proceder-se a 6 casamentos simultaneos, isto é, em que o sacerdote dava em globo a benção do ritual. Os homens estavam d'um lado, do outro as mulheres, veladas. Succede porém que n'estes movimentos se deu um erro vindo a ficar casado um rapaz com uma viuva rica e ainda formosa enquanto que o noivo d'esta se casou com a noiva do primeiro, bonita mas sem vintem. Vieram protestos etc.... mas o casamento estava valido e foi forçoso conformarem-se.

Com os mortos dá-se uma cousa curiosa tambem.

Os cadaveres vão para o cemiterio de rosto descoberto e em esquifes abertos. Assim atravessam a cidade. Não é alegre.

A explicação é a seguinte.

N'uma das muitas insurreições contra o dominio turco que abortou como as outras puderam escapar á morte todos os chefes e instigadores. Por que modo?

Fingindo-se mortos.

Sahia o enterro de uma casa, dirigiam-se ao cemiterio fazia-se um simulacro de exumação e algumas horas depois os falsos mortos saham dos tumulos.

Quando, já tarde, o sultão o soube, prohibiu que se fizessem enterros com caixões fechados. Só aos turcos é permittido que vão d'outra forma á ultima morada.

Pomos agora ponto final nas nossas notas. E' tempo de seguirmos com os leitores para outra terra alheia.

V.

LINHA FUNICULAR DE GLASGOW

Foi inaugurada no anno passado.

As viaturas são tiradas por um cabo que se move sobre roldanas e se liga a viatura da frente havendo disposições por meio das quaes se consegue pôr em acção os freios e suavisar o movimento no arranque.

Esta linha tem 10:500 metros e é de dupla via.

Cada par de carris está collocado n'um tunel de forma quasi circular.

Os tuneis são distanciados de 0^m,91 a 3^m,35. Tem a largura de 3^m,35 e a altura de 2^m,90.

Em 7400 são de alvenaria, no restante de gusa de ferro fundido constituindo tubos com 120.000 secções.

Geralmente de 27 em 27 metros ha communicações entre as galerias.

As estações são 15, na maxima parte ao ar livre.

Em media o nivel dos carris fica a 6^m abaixo do nivel do solo, mas deixa de estar a 37^m,7.

Os raios minimos são de 201,3 e a inclinação maxima é de 1,4 e o que se attinge quando a linha passa debaixo dos rios.

Os tuneis foram construidos pelo systema de escudo e empregando o ar comprimido.

As travessas são de madeira e assentes á distancia 0^m,8 uma das outras sobre macisso de formigão.

Os carris de aço pesam 33 kilog. por metro corrente.

Não se construiu canal para o cabo por não ser ali necessario.

O cabo tem o diametro de 33^{mm} e é formado por 6 cordas metallicas constituídas por 12, 15 e 16 fios de aço.

A officina das machinas tem 152^m por 36 com duas machinas a vapor Corliss de 1.500 cavallos vapor cada uma e 8 caldeiras Lancashire.

Ha tambem ali as machinas para a illuminação electrica das carruagens e estações.

A velocidade maxima do cabo é de 24 kilom. por hora.

Trabalha durante 18 horas ficando as 6 restantes para reparações, inspecções, etc.

N'algumas estações ha ascensores electricos.

Para combater as infiltrações de agua nos tuneis ha 3 bombas electricas de 120 cavallos vapor cada uma.

Os comboios são de duas viaturas podendo conter 100 pessoas.

Formam-se de 5 em 5 minutos.

As carruagens teem 12^m de comprimento, e na parte utilizada 9,70 por 2,30.

Na plata forma estão os travões de freio a ar comprimido e mechanico.

O freio pode trabalhar automaticamente.

As plata-formas de duas carruagens contiguas formam um estrado unico vedado por grades e cancellas.

Os signaes são do systema Saxby & Farmer.

O custo da construcção e material foi de 540.000 libras.

ESTACÃO DE VIAS FERREAS EM STOCKOLMO

A direcção das vias ferreas suecas abriu concurso internacional para um projecto da estação em Stockolmo.

O projecto aprovado como melhor terá o premio de 12:000 corôas, seguindo-se para os outros projectos, pela ordem de merito, premios de 8:000 a 4:000 corôas.

Os projectos premiados ficam constituindo propriedade do estado.

Cada projecto deverá comprehender a planta das disposições da estação e vizinhanças, com as suas linhas de bitola normal, estação de viajantes para a chegada e sahida, transportes entre as linhas de viajantes, bagagens, correspondencias, encommendas de grande velocidade, serviço de passageiros suburbanos, estação para mercadorias de chegada, sahida e transito, para mercadorias em pequena velocidade, expedição de encommendas, de vagons completos, de animaes vivos, estação de escolha ou de formação, caldeiras de locomotivas, depositos, placas rotativas, pontes girantes, officinas de reparação, linhas de resguardo, para comboios em descanço, etc.

No projecto comprehende-se: uma planta da cidade na escala de $\frac{1}{4:000}$ com todas as linhas; uma planta na escala de $\frac{1}{1:000}$ de todas as estações da cidade a construir segundo o projecto, a transformar, ou a augmentar e as estações de escolha.

Uma planta a $\frac{1}{1:000}$ de todas as disposições de maior importancia.

Os perfis longitudinaes da area destinada ás estações, na escala de $\frac{1}{1:000}$ para os comprimentos e 10 vezes maior para as alturas, os perfis das linhas de concordancia e ramaes.

Os perfis transversaes sufficientes.

Uma memoria descriptiva e justificativa das disposições tomadas.

A redacção pode ser nas linguas scandinavica, allemã, ingleza ou franceza. Todas as peças escriptas e desenhadas devem ser entregues até ao dia 31 de agosto do corrente anno.

OS TREMVIAS

E AS

DESPESAS DE EXPLORAÇÃO

As numerosas sociedades que se teem constituido nas diversas cidades, para a exploração de rêdes de tremvias, ha 20 annos a esta parte, seguem com fortuna varia, vivendo uma existencia mais ou menos accidentada.

Póde dizer-se, d'um modo geral, que a sua sorte tem sido ingrata. De facto, o coefferiente de exploração attingia sempre um valor elevado, emquanto se empregava a tracção animal.

O advento das installações electricas, com que se substituiu o antigo systema de tracção, trouxe, porém, modificações importantes, deixando presumir que em breve, com os aperfeiçoamentos que constantemente se introduzêm, virá o dia em que só se empregue, pelo menos na viação urbana, a tracção pela energia electrica.

De facto, este genero de exploração dá, como consequencias immediatas, a diminuição nas despesas para o transporte dos vehiculos e um augmento notavel no trafego. Este augmento ainda mais se accentua porque, pela diminuição nas despesas de exploração, se póde reduzir o preço dos bilhetes, o que attrahe logo maior numero de passageiros.

A cotação das acções das companhias ou empresas de tremvias dá, d'uma maneira indirecta mas apparente a demonstração do que dissémos.

Ha dois annos, as acções da *Compagnie générale de Tramways* cotavam-se a 500 francos, estão hoje a 1.050; as da *Compagnie Lyonnaise*, que estavam a 680, passa-

ram a 920; as da *Omnibus e Tramways de Lyon*, que estavam a 1.180, subiram a 2.320; as da *Compagnie des Tramways de Paris e du département de la Seine* passaram de 250 a a 560 francos.

Estes numeros só por si dizem bastante sobre o merito dos novos systemas de viação.

O FUMO DAS FABRICAS

Com os aperfeiçoamentos introduzidos nas fornalias dos geradores de vapor, apparatus fumivoros, etc., póde conseguir-se que sejam quasi supprimidas as expensas nuvens de fumo negro que sahem constantemente em novellos das chaminés das fabricas.

Este fumo constitue um incommodo grande para os vizinhos, traduz-se tambem por inconvenientes de ordem hygienica e contribue para dar um cheiro especial á atmosphaera dos centros industriaes.

Em Lisboa não se olha muito para isto nem se fazem as exigencias legaes para a altura das chaminés, e ha por isso largos e ruas com casas quasi inhabitaveis por causa do fumo, quando estão do lado dos ventos dominantes.

E' bom portanto recordar o que o perfeito da policia de Paris acaba de ordenar relativamente ao assumpto.

E' um edital com tres artigos apenas:

Art.º 1.º — No praso de 6 mezes a contar da publicação d'este edital fica prohibido fazer fumo negro, espesso e prolongado que possa chegar ás habitações vizinhas ou infectar a atmosphaera das ruas de Paris.

Art.º 2.º — As contravenções dão logar a autos que se entregarão aos tribunaes competentes.

Art.º 3.º — Ao inspector principal do serviço technico dos estabelecimentos classificados e aos inspectores seus subordinados, bem como aos engenheiros e agentes encarregados da inspecção dos apparatus de vapor compete a execução d'este edital.

Deve suppôr-se que estas exigencias venham a satisfazer-se, porque o proprio interesse dos industriaes os aconselha a empregarem realmente meios pelos quaes o fumo diminua.

Quanto mais negros forem os productos da combustão vomitados pelas chaminés das fabricas, maior é o consumo do carvão que se gasta em pura perda, pois vae para a atmosphaera reduzido a pó em vez de se combustar na fornalha.

OURO DE KLONDYKE

Nas solidões do Canadá estão surgindo, como por encanto, cidades e povoações, formadas pelos emigrantes atacados pela febre do ouro.

Shagway, na costa do Pacifico, foi fundada em setembro ultimo. Tem já milhares de habitantes, ruas largas e regulares, hoteis, etc. No porto estão-se construindo dois grandes molhes.

O governo do Canadá organisou a administração d'aquella região, que comprehende os campos auríferos, denominada Yukon-Territory.

Não se presta á agricultura esta região, agora celebre pelas suas minas e pela sua caça em que predomina a rapoza azul.

Parece que ha alli quartzos auríferos que dão mais de 50 libras de ouro por tonelada, quantidade bem superior á das minas de Transwaal, California e Australia.

A mão de obra é carissima, apesar da affluencia de mineiros.

O paiz é ingrato e duro. Em 7 mezes do anno mal se póde trabalhar, pelo frio intenso que reina alli.

A QUESTÃO LOURENÇO MARQUES

Continua a grossa nuvem da questão de Lourenço Marques a ameaçar tempestade ao nosso paiz.

Os que pelas argucias diplomaticas não lograram arrancar-nos aquella preciosa joia da corôa portugueza, comprazem-se em fazer-nos sentir que somos um paiz finaceiramente arruinado e que não merecemos as riquezas que ainda nos restam por consentirmos tamanhos vicios na nossa administração publica.

Emquanto o processo se ultima e se vae approximando a epocha da decisão, surgem de vez em quando os rebates de que se proferiu já a sentença, sempre funesta para Portugal no dizer dos alviçareiros.

Estes boatos explicam-se as vezes por manejos bolsistas, e processos politicos conhecidos, embora pouco confessaveis.

A questão está pendente e deve protelar-se ainda durante algum tempo.

Já aqui historiámos indicando brevemente as phases deste celebre processo.

Não é conhecida ainda a cifra da indemnisação a pagar, a qual nunca deverá ascender ao elevado limite que arbitram alguns novelleiros.

Ainda que a hypothese da rescisão do contracto não estivesse prevista no proprio contracto, seria de simples equidade indemnizar os concessionarios só pelas despesas que houvessem feito e não pela importancia da concessão alguns annos depois.

Esse valor, variavel com differentes circumstancias, mal pôde fixar-se.

Fixado mesmo n'uma certa occasião pelo mesmo motivo, poderia ser revisto e estabelecido de novo se o valor mudasse.

Não deverá porventura entrar-se em linha de conta tambem com os prejuizos causados ao governo portuguez pela demora na execução da linha, pelo modo imperfeito por que ella se estabeleceu, pela falta de material circulante?...

Não podem as pequenas nações, exhaustas de recursos, que mal administram os escassos haveres e lançaram em torno de si uma atmosphera ingrata de suspeições e más vontades, contar com segurança nos seus bons direitos.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de julho de 1898.

Vae-se accentuando uma pequena esperanza de melhoria da situação geral dos mercados, com os preliminares do tratado de paz entre a Hespanha e os Estados Unidos e ainda, como detalhe d'esse documento, a noticia, não desmentida, de que este paiz não imporá áquelle uma indemnisação monetaria, contentando-se em lhe tomar colonias e fazer abandonar outras.

Do mal o menos, segundo o egoismo internacional que se sentiria affectado se uma nova fonte de drenagem de ouro da Europa para a America viesse fazer encarecer o vil metal d'este lado do Atlantico.

Para a Hespanha, colonias sem esquadra ou arcas do thesouro sem metal são factos equivalentemente desgraçados que porão áquelle paiz na situação de dependencia dos outros.

Pela nossa parte, lamentando os desastres de um visinho tão querido, seria agora occasião de pensarmos maduramente nos proveitos que, d'esses desastres, nós podemos tirar.

Porque se a Hespanha, sem colonias, ou quasi, sempre tem que ficar subsidiaria das outras nações que as teem, para a obtenção dos generos coloniaes que consome na metropole, especialmente o café de que tanto gasta, seria um bem para ella e para nós, que os tomasse das nossas possessões ultramarinas, no que haveria mutua vantagem. Para esse fim, a reforma do tratado de

commercio e navegação impõe-se, e dada a situação dos dois paizes, seriam grandes as concessões que mutuamente se fariam, em beneficio de ambas as partes.

Na nossa vida interna, ou melhor, nas negociações internacionais que nos respeitam, as noticias que teem vindo das combinações para a conversão da divida estão ainda muito longe de ser decisivas.

Entretanto, com taes demoras que são, diga-se a verdade, indispensaveis porque as difficuldades são muitas, a situação vae-se aggravando gradualmente. O thesouro precisa de dinheiro e tem que recorrer ao credito, avolumando a sua conta no banco de Portugal, que, pelo mesmo balancete, já está em 26.573 contos, e augmentando este estabelecimento a sahida de papel fiduciario, cuja circulação se eleva, segundo o mesmo balancete, a uma cifra de 69 548 contos, faltando-lhe apenas menos de 2.500 contos para attingir o maximo fixado, segundo se diz, por accordo entre o governo e a direcção.

O paiz prospera, não ha duvida, na sua industria e commercio; mas as difficuldades financeiras assoberbam tudo porque a velocidade adquiridas por ellas subleva em muito ao andamento dos progressos do nosso trabalho e producção.

Parece resolvida, pelo decreto que veio na sexta feira na folha official, a questão dos cereaes, ficando satisfeitos os desejos da agricultura por uma providencia que foi recebida com geral agrado.

Segundo communicação feita pelo sr. ministro da fazenda á Junta do Credito Publico, o rendimento dos direitos de importação (tabacos e cereaes exceptuados) e exportação (fixa e ad valorem) cobrados nas alfandegas do continente e ilhas adjacentes no mez de junho ultimo, attingiu a 756:318\$824 réis que, sommados com a importancia arrecadada nos mezes anteriores do anno economico findo, prefaz 12.167:132\$974 réis, ou sejam mais réis 210:558\$592 do que no anno economico de 1896-1897.

A metade do excesso de 11.400:000\$000 réis que em harmonia com o n.º 1 do art. 14.º do decreto de 14 de agosto de 1893 tem de ser proporcionalmente dividida pelos portadores da divida externa, no anno economico corrente, é pois de 383:566\$487 réis.

A questão de Lourenço Marques, de que nos occupamos n'outro lugar, sobressaltou, durante os ultimos dias, e com razão, o espirito publico, em vista de um telegramma que nos dava como já condemnados a uma elevadissima indemnisação.

Felizmente o boato não era verdadeiro e o golpe que virá, ainda se demora.

Os cambios, com insistencia já costumada, variaram durante a quinzena, tendo resistido á procura de papel, que se accentuou durante alguns dias.

Ainda assim, para o fim do mez pioraram, como se vê da seguinte comparação do preço do cheque em 15 e 30 de julho.

Londres.....	29 3/8	29 1/16
Paris.....	970	982
Berlim.....	399	405
Madrid.....	990	990

O cambio Rio-Londres subiu de 7 3/16 a 7 11/32, tendo chegado a 14/32. O preço da libra no Rio está, pois, em 32\$681 réis, o que, dado o preço da mesma moeda em Lisboa 8\$170, dá o cambio de 400 réis, o que é vantajoso para quem tiver que mandar vir dinheiro d'aquelle paiz.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	29 3/8	—	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 0/0
» cheque....	29 3/16	29 1/16	No mercado....	6 0/0
Paris 90 d/v.....	973	—	Agio Buenos Ayres.....	176
» cheque.....	978	982	Cambio Brazil...	7 11/32
Berlim 90 d/v.....	399	—	Premio libra....	3\$690 e 3\$710.
» cheque.....	405	405		
Francfort 90 d/v...	—	—		
» cheque...	—	—		
Madrid cheque....	970	990		

LINHAS PORTUGUEZAS

Ponte do Mondego.—A grande aspiração da Figueira da Foz que é a da construção d'uma ponte que ligue as duas margens do Mondego na Morraceira, continua n'um horisonte mais ou menos vago.

Vão-se fazendo estudos. Pelos que se tem executado o perfil do rio tem 500 metros de largura no local mais proprio para a collocação da ponte.

Reclamações.—Tem havido conferencias entre o sr. ministro das obras publicas e o sr. Rouvier ministro da França ácerca das pretensões ou reclamações do empreiteiro Midulou relativa ás vias ferreas do Minho e Douro.

São as reclamações do estylo em todas as empreitadas de estrangeiros em Portugal.

Contractos approvados.—Foram approvados os contractos para a illuminação a luz electrica da estação de Campanhã nas linhas do Minho e Douro, e para o fornecimento de duas placas giratorias, agulhas etc., nos mesmos caminhos de ferro.

Bellas a Idanha.—Foi presente ao concelho superior de obras publicas e minas o requerimento do sr. Eurico Allen pedindo a concessão de um caminho de ferro da estação Queluz-Bellas a Idanha. E' um caminho de ferro de interesse local.

Casas de guarda.—A companhia real dos caminhos de ferro submetteu á approvação do governo um projecto de casas de guardas para as passagens de nivel das ruas 24 de julho e do Livramento.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Tremvias electricos em Barcelona.—Commentario do jornal hespanhol *Industria e Invenciones* a uma noticia do *Madrid Cientifico*, em que se diz que o estabelecimento da tracção electrica em Barcelona seria do systema mixto, de cabo aereo e subterraneo:

«Os desejos de muitos barcelonenses e as representações dirigidas ao *Ayuntamiento* por varias corporações continham precisamente essas idéas, mas o *Ayuntamiento* não quiz acceital-as nem modificar o projecto apresentado pela companhia, sendo, portanto, aereas todas as linhas.

«O peor é que, quando viermos a reconhecer os resultados d'esta resolução, será tarde já para se dar remedio.»

Cá e lá...

França

Lyon-Marseille.—Em virtude dos accidentes que se teem repetido na linha de Marselha, cujo tráfego é consideravel, a companhia de Lyon vae executar obras importantes. Assim a linha de Paris a Lyon, que era só de dupla via entre Paris e Roanne, vae ter os quatro carris de Roanne a Saint-Germain. De Saint Germain a Callonges, arrabalde de Lyon, collocam-se mais duas vias.

A linha em construcção de Lamure d'Ozergues a Paray le Monial e a secção de Lausanne a Lyon será tambem de via dupla.

As obras devem estar promptas por occasião da exposição de 1900.

As receitas totaes das principaes companhias ferro viarias, durante o anno de 1897, elevaram-se a 1.257.736.253 fr., havendo assim um augmento de 36.608.183 sobre o anno de 1896.

Ao *Nord* couberam 210.032.468 fr. na receita e 6.415.998 no augmento; ao *Est* 162.499.142 e 2.680.020; ao *Oeste* 165.934.082 e 2.175.822; ao *Orleans* 190.482.183 e 4.261.697; ao *Lyon e Rhône* 407.347.784 e 15.434.002; ao *Midi* 103.444.195 e 5.359.422; ao *Ceinture de Paris* 8.031.051 e 182.665; ao *Grande Ceinture* 4.965.146 e 98.537.

O comprimento total da rede explorada em fins de 1897 era de 33.095 kilometros, isto é, mais 255 kilometros do que em 1896.

Accresce a rede do Estado, que é de 2.791 kilometros.

A receita média kilometrica passou de 37.361 para 38.105 nas grandes companhias, e na rede do Estado de 15.671 a 15.859.

Compagnie des chemins de fer du Sud de la France.—No exercicio de 1897 teve esta companhia a receita de 1.071.085 francos, relativamente aos 300 kilometros das linhas de interesse geral que explora. A receita do tráfego teve um augmento de 3 % a respeito de 1896.

As despesas de exploração pouco subiram, sendo de 1.180.591 francos.

Os comboios percorreram 710.876 kilometros, com uma despesa por kilometro de 1,661 fr.

Nas linhas de interesse local, que são: a rede do Var com as linhas de Hyères a S. Raphael, de 83 kilometros, e de Cogelen a Saint Tropez; e na rede da Côte d'Or, com 208 kilometros, houve ligeiros augmentos nos rendimentos ou leves diminuições.

Italia

Do relatorio do conselho de administração das *Strada ferrata centrale e tramvie del Canavese* conclue-se que o movimento de passageiros n'estas redes foi, em 1897, de 474.835 viajantes, sendo 195.152 na via ferrea Torino-Settino-Castellamonte 60.990, percorrendo juntamente esta linha e o tremvia Rivarolo Cuorguè; 41.324 n'este tremvia só, 177.395 no tremvia Torino Volpiano.

Não se contam 60 por cento de passageiros com assignaturas. Transportaram-se 60.033 toneladas de mercadorias de pequena velocidade.

O percurso dos comboios foi de 295.980 kilometros.

O consumo de combustivel por comboio kilometro foi de 3.778 no tremvia Torino e 6.127 no tremvia Rivarolo; o consumo de lubrificantes 35 g.

As despesas por kilometro de linha foram de 6.157,62 liras para as vias ferreas, 5.237,10 e 4.271,68 para os tremvias, sendo portanto todas inferiores ás do anno anterior.

Santa Veneze a Mongiane.—Uma junta, constituida pelas communes interessadas, mandou proceder aos estudos necessarios para um projecto de via ferrea economica, partindo do porto Santa Veneze, ligando-se á ferrea *Eboli Reggio*, e passando por Monte-Leone, Soriano Calabro e Serra San Bruno.

O projecto subiu já ao ministerio das obras publicas.

A linha ligaria todas as communes do *circundario* de Monte-Leone, entre si e a respectiva capital; ao todo 32 communes.

Teria 96 340 metros, todos com leito proprio, sendo 30.268 em alinhamentos rectos.

O orçamento, em que se incluye o material movel, é de 6.500.000 liras.

Pede-se ao governo que conceda o subsidio de 4.000 liras por kilometro.

Rede do Adriatico.—A rede principal media, em 31 de dezembro ultimo, 4.307,067 kilometros, a rede complementar 1.428,207 kilometros, dando o total de 5 735.274 kilometros em exploração.

As receitas foram de 114.931.886 liras, havendo um augmento sobre 1896 de 7.225.073 liras.

A receita kilometrica foi, na rede principal 21.941,74, e na complementar 5.925,93.

O numero total de passageiros transportados foi de 15.997.200.

Suissa

E' n'este paiz que se estabelece primeiro uma via ferrea electrica de bitola normal, que terá 40 kilometros de extensão, entre Burgdorf e Konolfingen, communicando Berne com o Oberland bernense.

Esta linha, que deve ter grande importancia depois de perfurado o Simplão, utiliza a força motriz do rio Kander, que dá 4.000 cavallos vapor, parte dos quaes servirão para a illuminação de Berne.

Austria

Vão fazer-se experiencias sobre a tracção electrica em comboios de passageiros na linha ferrea local de Vienna.

O comboio terá oito carruagens com motores electricos independentes.

O primeiro comboio deve funcionar só entre Heiligenstadt e Michelbeurn, emquanto as experiencias não aconselharem a que se generalise a toda a linha.

Hungria

No anno findo a Hungria tinha uma extensão de vias ferreas de 14.878,90 kilometros, ou 81,1 por 100.000 habitantes.

7.934 kilometros são de linhas de 1.^a ordem, 6.621 de 2.^a ordem, 322 de via reduzida.

12.192 kilometros dependem immediatamente do Estado.

O movimento foi de 57.351.825 passageiros e 31.385,050 toneladas de mercadorias.

O tráfego está em progressão ascenden

Austria

O desenvolvimento das linhas férreas austriacas em exploração é actualmente de 16.392 kilometros sendo 7.401 de linhas do Estado.
Ha ali 4.221 locomotivas.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

RELATORIO
DO
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
E PARECER DO
CONSELHO FISCAL
APRESENTADOS Á
Assembléa Geral dos Accionistas
DE
11 de Julho de 1898
(Continuação)

Assignaturas

Especialmente nas circumvisinhanças de Lisboa as assignaturas vão em augmento sensivel, como se vê pelo quadro seguinte, que igualmente dá a conhecer os primeiros resultados da nova tarifa de assignaturas, posta em vigor no 1.º de novembro de 1897, e que estabeleceu assignaturas para toda ou parte da rede—assignatura de estudantes e assignatura de operarios.

Pormenores	Quantidades		Productos		Differença para 1897	
	1896	1897	1896	1897	Quantidades	Productos
Lisboa a Villa Franca.....	210	238	5:521\$080	4:419\$785	28	1:101\$295
Lisboa a Cintra.....	485	520	12:745\$270	11:329\$525	35	1:415\$745
Lisboa a Cascaes.....	583	810	17:250\$870	12:660\$080	227	4:590\$790
Para toda a rede (a)		4	475\$500	—	4	475\$500
Linha de Cintra-Torres.....		5	152\$500	—	5	152\$500
Linha de Cascaes.....		6	135\$750	—	6	135\$750
Outras linhas.....		4	76\$250	—	4	76\$250
Hebdomadarios (b)		94	49\$000	—	94	49\$000
Individuaes		294	154\$400	—	294	154\$400
Outras linhas.....		104	53\$500	—	104	53\$500
Mensaes (individuaes)		2	6\$000	—	2	6\$000
Linha de Cintra-Torres.....		7	12\$000	—	7	12\$000
Linha de Cascaes.....		—	—	—	—	—
Outras linhas.....		—	—	—	—	—
Collectivos.....		—	—	—	—	—
Total.....	1.278	2.088	36:632\$120	28:409\$390	810	8:222\$730

(a) A venda de estes bilhetes começou no 1.º de novembro de 1897.

O conjuncto dos precedentes numeros mostra quam animadores se offerecem os resultados da exploração das nossas linhas suburbanas. Manifesta-se ali uma fonte de augmento de receita, em que podemos fundar serias esperanças, empregando-se a particular attenção e todos os esforços da Companhia para a desenvolver.

Serviço de banhos de mar

Os bilhetes de banhos de mar apresentaram tambem no anno de 1897 augmento apreciavel, graças principalmente, ao accordo que obtivemos com a Companhia de exploração das linhas de Madrid-Caceres Portugal e do Oeste de Hespanha, para a criação, entre Madrid e as praias de Portugal, de comboios bi-hebdomadarios, circulando a horas mais commodas para o publico do que a dos comboios correios.

Os resultados geraes do serviço de banhos foram os seguintes

	1897	1896	Differença a favor em 1897
Numero de bilhetes vendidos	22.562	18.965	3.595
Productos	83:491\$668	65:937\$478	17:554\$190

O comboio directo em vigor todos os annos, tres vezes por semana, no verão, na linha de Oeste, entre Lisboa e Caldas da Rainha, e que em 1896 havia sido prolongado até Leiria, teve em 1897 novo prolongamento, até a extremidade da linha, na Figueira da Foz, praia cada vez mais frequentada.

Modificação ae horarios

Resta, enfim, assignalar a realisação, desde 8 de outubro de 1897, de importantes modificações no conjuncto dos nossos horarios, as quaes tiveram por effeito accelerar a maior parte dos comboios de passageiros, designadamente o «sud-express» e os comboios correios em todas direcções e obter novas correspondencias. Proseguimos sempre afincadamente n'este proposito, na certeza de que ainda ha por este lado grandes progressos a fazer e muito a ganhar.

2.º — Mercadorias — Grande velocidade

Temos a registrar augmento importante nas mercadorias em grande velocidade relativamente a 1897, como passamos a mostrar no quadro seguinte :

Annos	Tonelagem — Kilogrammas	Productos liquido de impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno precedente
1895.....	18.119.915	170:412\$309	—\$—
1896.....	19.597.396	162:708\$411	— 7:703\$898
1897.....	23.013.030	181:383\$411	+ 18:675\$000

N. B. No relatorio de 1896 deu-se um erro material no quadro correspondente, onde foram indicadas toneladas em vez de kilogrammas.

O augmento em 1897 provem principalmente das expedições de peixe para Hespanha. Ali está, com effeito, um ramo de trafego muito remunerador, susceptivel, ao que parece, de ser desenvolvido por meio de judiciosas providencias, designadamente pela acceleração dos transportes e por apropriados horarios.

3.º — Mercadorias — Pequena velocidade

O augmento dos transportes em pequena velocidade representa a maior parte da elevação das receitas em 1897. O quadro anexo sob o n.º 20 fornece a este respeito circumstanciados esclarecimentos, que são em resumo, como se segue :

Annos	Peso — Toneladas	Productos correspondente réis	Augmento sobre o anno precedente
1895.....	640.637	1.479:440\$369	—\$—
1896.....	721.419	1.550:256\$233	70:815\$864
1897.....	787.836	1.703:268\$299	153:012\$060

O augmento diz principalmente respeito ás madeiras (exportação de madeiras para minas pela linha de oeste), ao carvão, ás lãs, aos cereaes, ás farinhas e forragens, aos vinhos, ao gado, aos artigos diversos, etc.

As boas colheitas de 1897 contribuíram bastante para estes satisfactorios resultados. Podemos, todavia, sem optimismo, attribuil-os em larga escala aos esforços envidados com o fim de accelerar a rotação do material.

Importantes progressos tem sido effectivamente realizados n'este sentido nos ultimos tempos pelo nosso serviço do movimento com satisfação do publico. A rapidez e a regularidade dos transportes é uma vantagem dos caminhos de ferro, que para nós deve ser elemento essencial de bom exito na luta contra a concorrência da navegação, maritima e fluvial.

Bilhetes de assignaturas

NOTAS VARIAS

Doca fluctuante.—Foi lançada ao mar em Barcelona, uma secção da nova doca fluctuante do typo das de Nicolaieff e Vladivostock, isto é, doca *fluctuante e deponente*, que levanta os navios e os ergue até os collocar n'uma altura superior ao nivel das mais altas aguas.

A sua construcção deve-se á casa «Machinista Terrestre e Maritima», muito conhecida já por importantes trabalhos que teem realisado no vizinho reino. Foi contractada por um milhão de duros.

A doca deve ter tres secções cada uma das quaes com cerca de 39 metros de comprimento e uma força de fluctuação de 2:000 toneladas.

As secções podem funcçãoar unidas ou independentes.

*

Telegraphia electrica.—Foi inventado recentemente por M. Arder um novo aparelho registrador para communicações telegraphicas por cabos submarinos, o qual parece ser mais sensivel e exigir portanto correntes menos extensas do que o conhecido receptor com iman de espelho, ou do que *siphão recorder* de lord Kelvin.

Funda-se na acção exercida por um campo magnetico sobre um elemento de corrente. O campo é dado por um forte iman, em cujos polos ha um fio atravessado pelas correntes do cabo.

O movimento d'este fio executa-se n'um ou n'outro sentido, segundo o sentido das correntes do cabo.

Os registos d'estas oscillações é feito pela acção da luz d'um candieiro passando atravez d'uma fenda em frente do fio, de modo que a sombra d'este fio se projecta n'uma tira de papel sensibilizado.

A leitura da tira photographica dá o telegramma.

Nas experiencias executadas já se tem reconhecido que com este aparelho se pode expedir um numero de signaes muito superior ao d'aquelles que se consegue entender com os outros receptores.

*

Tunnel em Berlim.—Construe-se actualmente n'esta cidade um tunnel metallico debaixo do rio Spree. O tunnel deve ter 460 metros, sendo 204 sob o rio. Passa a 7,62 abaixo do seu leito. E' um verdadeiro tubo cylindrico com o diametro de 3,^m96, formado por aneis de 0,60 cada um, feitos de 9 peças d'aço ligadas entre si por cavilhas de parafuzos com a espessura de 0,10. O tubo é envolvido por uma canaada de cimento com 0,08 que se injecta ao lado da parte metallica á medida que se collocam os aneis.

A construcção faz-se pelo systema de escudo e pelo ar comprimido.

As difficuldades são grandes porque as areias são muito permeaveis d'agua.

*

Liquefacção de gazes.—No mez passado, o physico inglez James Dewar conseguiu liquefazer o hydrogenio em grande porção.

Até então apenas se podia obter algumas gotas d'este gaz, que por tanto tempo resistiu á liquefacção, utilizando a perda de temperatura devida á sua subita expansão depois de comprimido á pressão de 150 atmosferas, sob o arrefecimento produzido pela evaporação do oxygenio e azote liquidos.

Dewar submete o hydrogenio á pressão de 180 atmosferas e á temperatura de 205°

O liquido que assim se consegue, 1 litro por minuto, recolhe-se em recipientes de dupla parede, entre as quaes se faz o vasio.

O hydrogenio liquido é incolor como a agua, limpido. Turva-se, porém, quando em contacto com o ar porque este se solidifica e cae n'elle em flocos.

O helio, novo corpo, liquefaz-se quando está dentro do hydrogenio liquido.

No ar liquido o alcool solidifica-se promptamente.

Estes liquidos, em contacto com a pelle, desorganizam os tecidos, dando feridas como de queimaduras.

A sua acção chimica diminue todavia. Assim o fluor liquido não se combina com o mercurio, o chloro não ataca os metaes e guarda-se em recipientes d'aço.

Vão tendo interessantes applicações industriaes os gazes liquidos.

*

Demographia.—A população total da Europa é de 380 milhões de habitantes, o que dá uma densidade media de 37 habitantes por kilometro quadrado de territorio, cifra superior á que accusava o anno de 1887, que era apenas de 34.

	Total	Por kilometro quadrado
Allemanha.....	52,3 milhões	97 habitantes
A Austria Hungria..	43,5 »	69 »
Belgica.....	6,5 »	220 »
Bulgaria.....	3,3 »	36 »
Dinamarca.....	2,3 »	60 »
França.....	38,5 »	72 »
Grã Bretanha.....	39,8 »	126 »
Grecia.....	2,4 »	38 »
Hespanha.....	18,0 »	36 »
Hollanda.....	3,9 »	149 »
Italia.....	31,3 »	169 »
Luxemburgo.....	0,2 »	84 »
Portugal.....	5,0 »	55 »
Rumania.....	5,6 »	42 »
Servia.....	2,5 »	49 »
Suecia.....	5,0 »	11 »
Norwega.....	2,0 »	6 »
Suissa.....	3,0 »	73 »

Desde 1887 a Russia augmentou 17,4 milhões de habitantes, a Allemanha 5,4, a Austria Hungria 3,4, a Grã-Bretanha 2,5.

*

A Oxilina. E' o nome d'um novo producto succedaneo ou imitador do *cautchuc*.

Dizem d'elle maravilhas que a pratica não confirmou ainda e oxalá não confirme, pois soffria um golpe profundo este rico producto colonial—a borracha, uma das boas fontes de riqueza das nossas possessões ultramarinas.

A oxilina obtem-se pela oxydação do oleo de linhaça e juntando ao producto assim obtido desperdícios triturados de juta ou de outras fibras textis.

Fabrica-se já em Inglaterra e na Allemanha.

Parece ser de util applicação nos empanques de machinas, nos isoladores de electricidade, revestimento de cabos, toldos, e em tapetes, oleados, etc.

Até nos cabos submarinos se pretende que substitua o *cautchuc*, mas a experiencia ainda não disse nada sob o ponto de vista da sua duração nas aguas.

*

Gaz natural.—A companhia americana Philadelphia natural Gas Company de Pittsburg está procedendo á collocação d'uma canalisação de gaz, que é a maior do mundo, e cujo custo orça por 10.000:000 de francos.

Tem 100 kilometros e é constituída por tubos com 0,90 de diametro, durante uma parte do percurso, e de 0,45 em outra.

Sabe-se que n'alguns pontos d'este rico paiz em que a terra opulenta fornece as fontes de petroleo, os grandes jazigos metallurgicos e as feracissimas produções de um solo uberrimo, apparece tambem, brotando espontaneo das fendas da terra, o gaz natural.

Aproveita-se este gaz para illuminação e combustivel em varias povoações.

E' este gaz que a companhia mencionada canalisa até tão longe.

★

Immigração. Durante os ultimos 16 annos entraram em S. Paulo, no Brasil 620:823 immigrants. Este numero decompõe-se assim: 455:417 italianos, 72:418 hespanhoes, 61:196 portuguezes, 14:051 austriacos, 6:933 allemães, 851 russos, 2:071 francezes, 1:070 dinamarquezes, 851 belgas, 791 inglezes, 689 suecos, 471 canadianos, 300 suissos, 201 irlandezes, 984 de diversas nacionalidades.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Abertura de apeadeiros

Pelo novo serviço de comboios estão abertos desde 1 do corrente, unicamente ao serviço de passageiros sem bagagem, os seguintes apeadeiros:

Santa Iria — ao kilometro 14,9 da linha de Leste, entre as estações de Sacavem e Pova.

Preços applicaveis. — Destinos de Santa Iria: Os de Pova no sentido ascendente; os de Sacavem no sentido descendente. Procedencias de Santa Iria: Os de Sacavem no sentido ascendente; os de Pova no sentido descendente.

Este novo apeadeiro está incluído com preços proprios na ampliação da tarifa especial L. n.º 1 de grande velocidade de 30 de junho de 1898—serviço dos comboios tramways.

Cacia — ao kilometro 278,8 da linha do Norte entre as estações de Aveiro e Estarreja.

Preços applicaveis. — Destinos de Cacia: Os de Estarreja no sentido ascendente; os de Aveiro no sentido descendente. Procedencias de Cacia: Os de Aveiro no sentido ascendente; os de Estarreja no sentido descendente.

Santo Amaro — ao kilometro 15,9 da linha de Cascaes entre as estações de Paço d'Arcos e Oeiras.

Preços applicaveis. — Destinos de Santo Amaro: Os de Oeiras no sentido ascendente; os de Paço d'Arcos no sentido descendente. Procedencias de Santo Amaro: Os de Paço d'Arcos no sentido ascendente; os de Oeiras no sentido descendente.

Nos referidos apeadeiros só tem paragem os comboios que indicam o cartaz horario D-82, em vigor desde 1 do corrente.

Lisboa, 15 de julho de 1898.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

SERVICÓ DE VIA E OBRAS—TAREFA N.º 70

Fornecimento de 150.000 travessas de pinho

(Deposito provisorio para cada lote rs. 100\$000)

No dia 17 de Agosto proximo pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 15 lotes de travessas de pinho nacional, composto cada lote de 10.000 travessas.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apollonia) com a indicação exterior no sobrescripto «Proposta para o fornecimento de travessas» e redigido segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado residente em..... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro

Portuguezes.....lotes de travessas de pinho nacional, composto cada um de 10.000 travessas, sendo 1.000 da 1.ª cathegoria pelo preço de.....réis cada travessa; 3.000 da 2.ª cathegoria pelo preço de.....réis cada travessa; 6.000 da 3.ª cathegoria pelo preço de.....réis cada travessa; (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

Lisboa, 19 de Julho de 1898.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 8 de Agosto proximo em presença do Ex.º Administrador do Bairro Oriental d'esta cidade se hade proceder ao concurso publico para o fornecimento de tres mil toneladas de carvão proprio para machinas locomotivas para os Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na Caixa Geral de Depositos ou na sua delegação n'esta cidade o deposito provisorio de quinhentos mil réis.

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

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

Porto 14 de Julho de 1898.



REAL COMPANHIA VINICOLA

DO

NORTE DE PORTUGAL

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 2\$150 réis cada garrafa.

↔ VINHOS DE MESA ↔

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

→ VINHOS ESPUMOSOS ←

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva.....	garrafa	1\$000
» » » secco	»	1\$000
» » » extra secco	»	1\$000
» » Grande vinho espumante Extra-reserva	»	1\$200
» » » » » «Primordial»	»	1\$200
» » » » » «Bruto»	»	1\$200
» » » » » «Nectar»	»	1\$400
» » » » » «Assis Brazil»	»	1\$200
» » » » » «Victoria»	»	1\$200
Amarante tinto meio espumante.....	»	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

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

Antuerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

Lisboa.—Ad. Seghers—Rua dos Retrozeiros, 142, 1.º

Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.

Lisboa.—C. Mahony & Amaral—Rua Augusta, 70, 2.º

Lisboa.—José F. Canha—Rua d'El-Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondan-
ce en français, anglais, allemand, espagnol et italien).

Lisboa.—Casa Portuguesa de Manuel da Silva, papelaria e ty-
pographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.

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

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

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

Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.

Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousi-
nho da Silveira, 134.

Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente inter-
nacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

LISBOA Francfort Hotel.—No centro da cidade—Apo-
sentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4
e 6 horas da tarde, 500 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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

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

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

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

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

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

**CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonen-
se.**—Estabelecimento de pri-
meira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.
Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

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

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.—Ma-
gnificas accomodações, aceio
inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira
para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão

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

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro.—Praça 8
de Maio. Estabelecimento de primeira ordem, no
centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confor-
taveis e inexcedivel aceio. Casa de banhos, preços modicos Pro-
prietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central.—Um dos
melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, ba-
nhos. 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.—Prop. Adriano & François.

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

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

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe.—Proprietarios Ric-
ca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus
nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para fa-
milias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italia-
no e allemão.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid.—Principal estabe-
lecimento de Sevilha—illuminação electrica—lu-
xuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

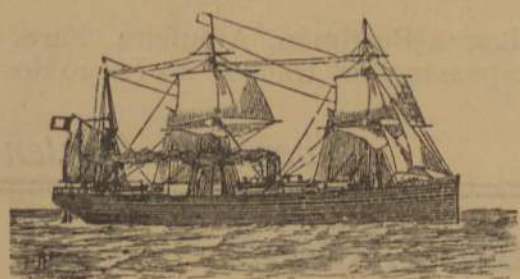
**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Es-
pañol.**—Situado á entrada da cidade.—Co-
zinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar
a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo
Sacarello.

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

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

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Cherbourg e SouthamptonO paquete **CLYDE**, esperado a 9 de agosto.

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

AGENTESEm Lisboa: — **JAMES RAWES & C.^a** — R. dos Capellistas, 31, 1.^oNo Porto: — **W. G. TAIT & C.^a** — Rua dos Ingleses, 23, 1.^o**LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL**

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social Rs. 2.400:000\$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz

e raio, a premies reduzidos

EQUATEUR-ATLANTIQUE & UNION-MARITIME

Companhias francezas de seguros

contra os riscos de transportes

de qualquer natureza

DIRECTORES EM LISBOA

LIMA MAYER & F.^{os}RUA DA PRATA, 59, 1.^o

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	6-45 m.	6-15 m.	7-20 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-30 m.
7-40 m.	8-15 m.	7-45 m.	8-50 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-0 m.
9-10 m.	9-45 m.	9-15 m.	10-20 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-30 m.
10-10 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-50 m.
10-45 m.	11-59 m.	11-25 m.	12-0 t.
12-10 t.	12-45 t.	12-15 t.	1-20 t.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-30 t.
1-40 t.	2-15 t.	1-45 t.	2-50 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-0 t.
3-10 t.	3-45 t.	3-15 t.	4-20 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-30 t.
4-40 t.	5-15 t.	4-45 t.	5-50 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-0 t.
6-10 t.	6-45 t.	6-15 t.	7-20 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-30 t.
7-40 t.	8-15 n.	7-45 t.	8-50 n.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-0 n.
9-10 n.	9-45 n.	9-15 n.	10-20 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-30 n.
10-40 n.	11-15 n.	10-45 n.	11-50 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-0 n.
12-10 n.	12-45 n.	12-15 n.	1-20 n.
12-15 n.	1-20 n.	12-55 n.	1-30 n.

Os que partem aos 10 e aos 40 m. do Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são directos.

C. Sodré Algés	Algés C. Sodré
5-5 m.	5-25 m.
5-45 m.	6-10 m.
6-35 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.
8-5 m.	8-25 m.
8-45 m.	9-10 m.
9-35 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.
11-5 m.	11-25 m.
11-45 m.	12-10 t.
12-35 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.
2-5 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.
3-35 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.
5-5 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.
6-35 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.
8-5 n.	8-25 n.
8-45 n.	9-10 n.
9-35 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.
11-5 n.	11-25 n.
11-45 n.	12-10 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	P. Arcos	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.
7-0 m.	7-25 m.	7-35 m.	8-0 m.
8-30 m.	8-55 m.	9-5 m.	9-30 m.
10-0 m.	10-25 m.	10-35 m.	11-0 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.
4-0 t.	4-25 t.	4-35 t.	5-0 t.
5-30 t.	5-55 t.	6-5 t.	6-30 t.
7-0 t.	7-25 t.	7-35 t.	8-0 n.
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.

Só param d'Algés até P. Arcos.

Lisboa Cintra	Cintra Lisboa
7-30 m.	8-34 m.
8-10 m.	8-50 m.
8-30 m.	9-38 m.
9-30 m.	10-44 m.
11-15 m.	11-55 m.
11-30 m.	12-38 t.
12-30 t.	1-36 t.
1-30 t.	2-38 t.
3-30 t.	4-40 t.
4-30 t.	5-10 t.
4-35 t.	5-42 t.
5-30 t.	6-30 t.
6-45 t.	7-25 t.
8-0 n.	9-7 n.
9-15 n.	10-20 n.
10-45 n.	11-58 n.
12-15 n.	1-22 n.

Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa
6-45 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-29 m.
8-45 m.	9-29 m.
9-45 m.	10-29 m.
12-0 t.	12-44 t.
2-0 t.	2-44 t.
7-5 t.	7-49 t.
8-30 m.	9-14 t.
10-0 m.	10-45 t.

Lisboa Povoá	Povoá Lisboa
12-45 t.	1-43 t.
3-15 t.	4-13 t.
4-45 t.	5-43 t.
5-45 t.	6-43 t.
12-30 n.	1-28 t.

Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa
7-0 t.	7-59 t.
	5-25 m.

Lisboa Porto	Porto Lisboa
7-0 m.	9-15 n.
8-30 m.	10-50 n.
10-30 m.	12-10 n.

Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa
10-30 m.	6-0 t.
8-20 n.	6-50 m.

Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa
10-30 m.	8-20 n.
8-20 t.	7-10 m.

Lisboa Figueira	Figueira Lisboa
7-0 m.	2-32 t.
7-15 t.	5-43 m.

Lisboa Alfaiellos	Alfaiellos Lisboa
7-0 m.	2-55 t.
7-15 t.	5-35 m.

Caldas Alfaiellos	Alfaiellos Caldas
2-0 t.	8-10 n.
	5-55 m.

Alcant. M. Cacem	Cacem Alcant. M.
6- m.	7-13 m.
6-45 t.	8-7 n.

Lisboa Santarem	Santarem Lisboa
6-30 m.	8-53 m.
10-50 m.	12-56 t.

Lisboa Entronc.	Entronc. Lisboa
1-30 t.	5-7 t.
4-40 t.	8-12 n.

Alfaiellos Porto	Porto Alfaiellos
3-15 t.	9-15 n.
	7-48 m.

Aveiro Porto	Porto Aveiro
3-50 m.	6-18 m.
	11-0 n.

Entronc. Guarda	Guarda Entronc.
2-55 m.	11-7 m.
12-30 t.	11-35 n.

Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa
6-30 t.	11-22 n.

Coimbra Figueira	Coimbra Lisboa
6-50 m.	8-37 m.
5-0 t.	6-47 t.

Ovar Porto	Porto Ovar
8-25 m.	9-44 m.
1-30 t.	2-54 t.
6-25 t.	7-35 t.

Espinho Porto	Porto Espinho
7-40 m.	8-23 m.
11-40 m.	12-33 t.
3-40 t.	4-34 t.
5-45 t.	6-35 t.
8-45 n.	9-40 n.
11-40 n.	12-43 n.

SUL E SUESTE

Lisboa Setubal	Setubal Lisboa
6-50 m.	8-23 m.
8-0 m.	10-10 m.
4-30 t.	6-20 t.
6-0 t.	8-0 n.

Lisboa Faro	Faro Lisboa
6-0 t.	6-30 m.
	5-30 t.

Lisboa Extremoz	Extremoz Lisboa
8-0 m.	3-45 t.
6-0 t.	12-40 n.

Lisboa Pias	Pias Lisboa
8-0 m.	5-0 t.
6-0 t.	2-10 n.

P. Novo Setubal	Setubal P. Novo
4-37 m.	5-0 m.
3-15 t.	3-42 t.

Casa Branca Evora	Evora Casa Branca
3-40 m.	4-30 m.
5-0 t.	6-0 t.

Casa Branca Faro	Faro Casa Branca
6-30 m.	7-15 t.
	6-30 m.

BEIRA ALTA

Figueira Pamp.	Pamp. Figueira
5-35 m.	7-5 m.
4-40 t.	6-15 t.

Pamp. V. Formoso	V. Formoso Pamp.
8-25 m.	4-12 t.
11-28 n.	5-12 m.

Pamp. Mangualde	Mangualde Pamp.
7-10 t.	10-40 n.
	4-0 m.

Mangualde Guarda	Guarda Mangualde
11-10 n.	2-20 m.
	12-40 n.

MINHO E DOURO

Porto Braga	Braga Porto
4-45 m.	7-50 m.
6-35 m.	8-40 m.
8-0 m.	10-50 m.
10-55 m.	1-20 m.
5-15 t.	8-25 n.

Porto Valença	Valença Porto
8-0 m.	1-30 t.
10-55 m.	3-25 t.
5-15 t.	11-25 n.

Porto Vianna	Vianna Porto
4-45 m.	10-0 m.
	5-15 t.

Vianna Valença	Valença Vianna
7-0 m.	9-15 m.
	6-0 t.

Nine Braga	Braga Nine
5-25 t.	6-0 t.
	9-0 m.

Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto
7-23 m.	3-15 t.
	10-40 m.

Porto Tua	Tua Porto
4-0 t.	10-15 n.
	3-15 n.

Porto Juncal	Juncal Porto
4-20 m.	8-36 m.
	5-43 t.

Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa
6-20 m.	12-5 t.
	3-50 t.

Os que partem aos 10 e aos 40 m. do Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são directos.

C. Sodré Algés	Algés C. Sodré
5-5 m.	5-25 m.
5-45 m.	6-10 m.
6-35 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.
8-5 m.	8-25 m.
8-45 m.	9-10 m.
9-35 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.
11-5 m.	11-25 m.
11-45 m.	12-10 t.
12-35 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.
2-5 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.
3-35 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.
5-5 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.
6-35 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.
8-5 n.	8-25 n.
8-45 n.	9-10 n.
9-35 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.
11-5 n.	11-25 n.
11-45 n.	12-10 n.
12-35 n.	12-55 n.

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vapor allem. **König**. Sahirá a **12** de agosto.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Anvers e Havre vapor franc. **St. Jean**. Sahirá a **6** de agosto.
H. Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Bahia e Rio de Janeiro, vap. inglez **Sirius**. Sahirá a **3** de agosto.
Agente, Garland Laidley. Rua do Alecrim, 10.



Bahia, Rio e Santos, vapor allemão **Cintra**. Sahirá a **3** de agosto.
Agente, E. George—R. da Prata, 8.



Bordeaux, vapor francez **La Plata**. Sahirá a **2** de agosto.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Oropesa**. Sahirá a **2** d'agosto.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a C. Sodré, 64, 1.^o



Havre e Anvers, vap. franc. **St. Paul**. Sahirá a **14** de agosto.
H. Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.



Iquitos, (directo), vap. inglez **Bolivar**. Sahirá a **15** de agosto.
Agente, Garland Laidley, Rua do Alecrim, 10.



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambrissette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e para as ilhas de Cabo Verde, Bissau e Bolama, vap. portuguez **Loanda**. Sahirá a **6** de agosto.
Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.^o



Maranhão e Ceará (directo), vap. brasileiro **Bragança**. Sairá a **14** de agosto.
Agente, Garland Laidley, Rua do Alecrim, 10.



Pará e Manaos (via Madeira), vap. inglez **Hubert**. Sahirá a **2** de agosto.
Agente, Garland Laidley. Rua do Alecrim, 10.



Paranagua, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Paranagua**. Sahirá a **6** de agosto.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Pará e Manaos (via Madeira), vap. portuguez **Dona Amelia**. Sahirá a **3** de agosto.
Agente, J. P. A Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 5.^o



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Ville de Buenos-Ayres**. Sahirá a **2** de agosto.
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Marxburg**. Sahirá a **4** de agosto.
Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 5.^o



Pernambuco, (descarregando dentro do porto), Maceió, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. inglez **La Plata**. Esperado a **5** de agosto.
Agente, James Rawes & C.^a—R. d'El-rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. franc. **Matapan**. Sahirá a **9** de agosto.
Sociedade Trolades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabello), vap. inglez. **Inventor**. Sahirá a **10** de agosto.
Agente, Garland Laidley, Rua do Alecrim, 10.



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão **Amazonas**. Sahirá a **16** de agosto.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e Santos, vap. franc. **Corrientes**. Sahirá a **14** de agosto.
Agente, Augusto Freire—19, Praça do Municipio.



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calhetas), Lages do Pico, Fayal e Flores, vap. port. **Açor**. Sahirá a **5** de agosto.
Agente, G. Arnaud. Caes Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Buenos-Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Oravia**. Sahirá a **3** de agosto.
Agente, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, e Buenos-Ayres, vap. ingl. **Thames**. Sahirá a **8** de agosto.
Agente, James Rawes & C.^a—Rua d'El-rei, 31, 1.^o



Valencia, Barcelona, Cette e Marselha, vap. franc. **St. Thomas**. Sahirá a **6** de agosto.
H. Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10.

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL E — GRANDE VELOCIDADE

Approvada por despacho ministerial de 2 de julho de 1898

Bilhetes de 2.^a e 3.^a classe a preços reduzidos

ENTRE

TUNES E FARO

E

PARAGENS INTERMEDIAS

Desde 1 de agosto de 1898

PREÇOS DOS BILHETES

Estações	Classes	Tunes	Albufeira	Fontainhas	Patã	Boliqueime	Valle do Judeu	Vargem da Mão	Loulé	Valle Formoso	S. João da Venda	Marchil
Albufeira	2. ^a	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fontainhas..... (ap. ^o)	2. ^a	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patã	2. ^a	140	100	50	-	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	90	60	30	-	-	-	-	-	-	-	-
Boliqueime	2. ^a	180	140	100	50	-	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	120	90	60	30	-	-	-	-	-	-	-
Valle do Judeu (ap. ^o)	2. ^a	220	180	140	100	50	-	-	-	-	-	-
	3. ^a	150	120	90	60	30	-	-	-	-	-	-
Vargem da Mão ... (ap. ^o)	2. ^a	260	220	180	140	100	50	-	-	-	-	-
	3. ^a	180	150	120	90	60	30	-	-	-	-	-
Loulé	2. ^a	260	220	220	180	140	100	50	-	-	-	-
	3. ^a	180	150	150	120	90	60	30	-	-	-	-
Valle Formoso. (ap. ^o)	2. ^a	300	260	260	220	180	140	100	50	-	-	-
	3. ^a	210	180	180	150	120	90	60	30	-	-	-
S. João da Venda.. (ap. ^o)	2. ^a	340	300	300	260	220	180	140	100	50	-	-
	3. ^a	240	210	210	180	150	120	90	60	30	-	-
Marchil..... (ap. ^o)	2. ^a	380	340	340	300	260	220	180	140	100	50	-
	3. ^a	270	240	240	210	180	150	120	90	60	30	-
Faro	2. ^a	460	420	380	340	300	260	220	180	140	100	50
	3. ^a	330	300	270	240	210	180	150	120	90	60	30

N. B. — Esta tarifa só se tornará extensiva á estação de Tunes quando for opportunamente annuciado.

CONDIÇÕES

- 1.^a — Estes bilhetes são validos sómente para os comboios tramways.
- 2.^a — Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio, será nullo. O passageiro que for alem do ponto de destino indicado no seu bilhete, terá que pagar novo bilhete desde este ponto até áquelle em que termine a viagem.
- 3.^a — Não se concede meios bilhetes nem transporte gratuito de bagagem, alem dos volumes que os passageiros podem transportar nas carruagens. As creanças de mais de tres annos pagam bilhete inteiro.
- 4.^a — Não são permittidas as mudanças de classe, sendo considerados sem bilhete os passageiros encontrados em 2.^a classe com bilhete de 3.^a
- 5.^a — São validos para os comboios tramways os bilhetes de ida e volta em 2.^a e 3.^a classe da tarifa especial A.
- 6.^a — Ficam em tudo o mais em vigor as disposições das tarifas geraes, em tudo que não seja contrario ás da presente.

Lisboa, 4 de julho de 1898.

O engenheiro director,

Pedro Ignacio Lopes.

TARIFA ESPECIAL N.º 9 — GRANDE VELOCIDADE

APPLICAVEL AO TRANSPORTE DE

FRUCTAS, LEGUMES VERDES E HORTALIÇAS

(Approvada por despacho ministerial de 19 de julho de 1898)

E EM VIGOR DESDE 1 DE AGOSTO DE 1898

REMESSAS DE PEZO NÃO EXCEDENTE A 60 KILOGRAMMAS

*De qualquer das estações d'estas linhas ferreas para as de CAMPANHÃ
e PORTO, sem reciprocidade*

PREÇOS	Até 60 kilometros	200 réis
	De 61 a 120 kilometros	300 »
	Além de 120 kilometros	400 »

N'estes preços estão comprehendidas todas as despesas accessorias, incluindo o imposto de sêllo

CONDIÇÕES

1.ª E' indispensavel que as expedições se apresentem acondicionadas de fôrma que permittam o carregamento dos volumes, uns sobre os outros, sem lhes prejudicar o conteúdo.

2.ª Cada volume deve indicar distinctamente a marca e destino, para evitar que se confunda com outros de identica fôrma e natureza. Estas marcas devem ser especificadas nas respectivas notas de expedição.

3.ª E' obrigatoria a applicação d'esta tarifa, sempre que d'ahi resulte vantagem para o expedidor, salvo quando este designar na nota de expedição outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria e ao percurso a que esta se destina.

4.ª A Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro declina toda a responsabilidade pelas avarias resultantes de mau acondicionamento das remessas ou da propria natureza do genero, e pelas que resultem de casos de força maior.

5.ª Estas remessas só serão accites em porte pago á partida.

6.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições das respectivas tarifas geraes, em tudo que não fôr contrario ás disposições da presente tarifa.

Porto, 20 de julho de 1898.

O Engenheiro-Director,

Augusto Cezar Justino Teixeira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com o Minho e Douro

Ampliação da Tarifa Especial P n.º 10—Grande Velocidade
em vigor desde 8 de agosto de 1897

DESDE 1 DE JULHO DE 1898

Preço dos bilhetes de 1.ª classe

Da estação de S. Bento ás abaixo indicadas ou vice-versa	Preços	Da estação de S. Bento ás abaixo indicadas ou vice-versa	Preços
Porto-Campanhã	80	Espinho	380
General Torres (apeadeiro)...	150	Pedreira (apeadeiro)	450
Gaia	150	Sisto (apeadeiro)	450
Magdalena (apeadeiro)	230	Paramos (apeadeiro).....	470
Valladares	230	Esmoriz	470
Francellos (apeadeiro).....	300	Cortegaça (apeadeiro).....	600
Gulpelhares (apeadeiro).....	300	Carvalheira (apeadeiro)	600
Arcozello (apeadeiro).....	380	Ovar	680
Granja	380		

Ficam em vigor as condições da tarifa especial P. n.º 10 de grande velocidade.

Lisboa 30 de Junho de 1898.

O Director Geral da Companhia

C. IAPUY



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

TARIFA ESPECIAL N.º 5 — GRANDE VELOCIDADE

APPLICAVEL EM TODAS AS LINHAS DA COMPANHIA

Compartimentos alugados, Logares de luxo, Salões

Desde 15 de Julho de 1898

Artigo 1.º — Material pertencente á Companhia.

§ 1.º — **Compartimentos alugados.** — O preço de cada compartimento alugado de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe, é o dos logares que indique a sua lotação, menos dois; mas se esses dois ou algum d'elles fôr occupado, deverá igualmente ser pago.

§ 2.º — **Coupés, Coupés-leitos, Toucadores-camas.**

Quadro das sobretaxas a satisfazer, por logar, além do custo de um bilhete inteiro, de 1.ª classe, da Tarifa Geral ou de qualquer tarifa especial que expressamente se declare válida para a utilização de logares de luxo.

Percursos	Coupé simples	Coupé-leito	Toucador-cama
Até 300 kilometros.....	500 réis	1\$000 réis	1\$500 réis
De 301 a 400 kilometros	700 »	1\$400 »	2\$100 »
» mais de 400	900 »	1\$800 »	2\$700 »

§ 3.º — **Salões.**

Quadro das sobretaxas a satisfazer, por vehiculo, além do custo de tantos bilhetes inteiros, de 1.ª classe, da Tarifa Geral ou qualquer tarifa especial que expressamente se declare válida para a utilização de logares de luxo, quantos se estipulam a seguir:

Percursos	Salões de peso não superior a 8 toneladas. N.ºs 1 a 5 da Companhia Real 10 bilhetes	Salões de 9 a 10 toneladas. N.ºs 8 a 10 da Companhia Real 12 bilhetes	Salões de mais de 10 toneladas. N.ºs 6 e 7 da Companhia Real 15 bilhetes
Até 200 kilometros.....	10\$000 réis	15\$000 réis	20\$000 réis
De 201 a 400 kilometros	20\$000 »	30\$000 »	40\$000 »
» mais de 400	40\$000 »	60\$000 »	80\$000 »

CONDIÇÕES

1.ª A Companhia não é obrigada a pôr compartimentos alugados, logares de luxo ou salões, á disposição do publico. Só o fará quando os tenha disponiveis e as circumstancias lh'o permittam.

2.ª Os pedidos de compartimentos alugados, logares de luxo ou salões, deverão ser apresentados com 4 horas de antecipação nas estações de Lisboa, 12 nas estações situadas até 50 kilometros de distancia de Lisboa (Caes dos Soldados, Alcantara ou Rocio) e 24 horas em quaesquer outras.

3.ª E' da Companhia a escolha dos logares a occupar.

4.^a Os compartimentos alugados, logares de luxo e salões só podem ser tomados para o ponto de destino indicado nos bilhetes dos passageiros, sendo as sobretaxas estabelecidas segundo as escalas de percurso que constam dos quadros de preços d'este artigo.

5.^a Se nos salões transitarem passageiros em numero superior ao indicado no respectivo quadro de preços, todos e quaesquer, que o excederem, pagarão bilhetes inteiros de 1.^a classe nas condições da presente tarifa, mas sem sobretaxa alguma.

6.^a Poder-se-ha, a pedido do passageiro e quando o serviço o permitta, fraccionar ou interromper em curso a viagem para a qual um salão seja alugado. N'esse caso, porém, accrescerá aos preços do § 3.^o, uma taxa suplementar de 5\$000 réis por paragem e periodo indivisivel de 24 horas.

a) Saindo o salão da rede da Companhia, contar-se-ha esta paragem desde que o vehiculo seja entregue a outras linhas até que estas o restituam á Companhia,

b) Tratando-se de viagem de ida e volta, só será devida a taxa suplementar de paragem quando a partida, á volta, se realizar depois de 24 horas, contadas do principio da viagem.

Em todo o caso, as sobretaxas do § 3.^o serão pagas pela somma dos percursos de ida e de volta.

7.^a Não é permittido aos passageiros de compartimentos alugados ou de logares de luxo e salões, occupar outras carruagens. Se o fizerem, serão considerados, para todos os effeitos, como passageiros sem bilhete.

8.^a A applicação dos preços d'esta tarifa entre estações pertencentes a linhas de differente concessão será feita pelas sommas das distancias de applicação percorridas em cada uma d'essas linhas.

Artigo 2.^o—Material pertencente a outras administrações.

§ 1.^o—Wagons camas (Sleeping-cars).

Sobretaxas que a Companhia Internacional dos Wagons-camas e Grandes Expressos Europeus percebe, por logar, além do custo de um bilhete inteiro, de 1.^a classe da Tarifa Geral ou de qualquer tarifa especial que expressamente se declare válida para a utilização de logares de luxo.

Comboio da linha de Leste (Lisboa-Badajoz ou Valencia d'Alcantara)	Réis 2\$000
» » do Norte (Lisboa-Porto)	» 2\$300
» » da Beira (Lisboa-Guarda)	» 2\$500

Sendo estes logares tomados com antecedencia, nos escriptorios ou agencias para esse fim estabelecidas, accresce aos preços supra 200 réis por logar.

Nota. Salvo aviso em contrario, esta tarifa não tem applicação ao comboio *Sud-Express* nem a qualquer outro analogo que seja posto em circulação.

§ 2.^o—Coupés, Toucadores-camas, Salões, etc.

1.^a A pedido dos passageiros e com assentimento prévio das administrações proprietarias, poderá a Companhia, quando as circumstancias lh'o permittam, consentir que circulem na sua rede carruagens de luxo que não lhe pertençam, se:

- 1.^o as suas dimensões não ultrapassarem as regulamentares;
- 2.^o não lhes reconhecer qualquer defeito ou particularidade que comprometta a segurança do serviço;
- 3.^o estiverem munidas do freio automatico adoptado pela Companhia, ou de tubos de comunicação ao mesmo adaptaveis;
- 4.^o forem illuminadas a azeite;
- 5.^o tiverem estribos corridos que permittam a passagem para as outras carruagens.

2.^a Os passageiros que se utilizarem d'estas carruagens não pertencentes á Companhia, pagarão, além dos preços applicaveis, segundo a presente tarifa, ao material analogo da Companhia Real, **20 réis por kilo metro e por vehiculo**, pelo percurso que estas façam na rede da Companhia, tanto para conduzir os passageiros, como para os ir buscar, ou para regressar vazias ao ponto em que devam ser entregues á administração proprietaria.

3.^a Se, por vontade dos passageiros e consentimento da administração proprietaria, estes vehiculos estacionarem na rede da Companhia, ficarão a cargo dos passageiros quaesquer despesas de conservação, de aluguer ou de outra proveniencia que a Companhia tenha a satisfazer á administração proprietaria.

4.^a As condições do art. 1.^o, excepto a 2.^a, são applicaveis ao art. 2.^o

Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigôr as condições da Tarifa Geral. Ficam nullas e sem effeito, desde que a presente estiver em vigôr: a tarifa n.^o 5 de grande velocidade que vigora desde 15 de novembro de 1889, a tarifa n.^o 40 de grande velocidade de 15 de abril de 1887 e a tarifa n.^o 40 bis de 40 de março de 1896.

Lisboa 16 de Junho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Ampliação da tarifa especial L n.º 1 — Grande velocidade

EM VIGOR DESDE 11 DE JANEIRO DE 1898

Desde 1 de Julho de 1898

Preços dos bilhetes de 1.ª classe até Sacavem e das tres classes d'esta estação até Povoá

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa	Lisboa-Rocio	Campolide	Sete-Rios (apeadeiro)	Larangeiras (apeadeiro)	Rego-Jardim (apeadeiro)	Entre-Campos (apeadeiro)	Arieiro (apeadeiro)	Chellas (apeadeiro)	Marvilla (apeadeiro)	Braço de Prata	Cabo Ruivo (apeadeiro)	Olivaes	Sacavem	Santa Iria (apeadeiro)
Campolide.....	80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sete-Rios (apeadeiro)	80	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Larangeiras (apeadeiro).....	80	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rego-Jardim (apeadeiro).....	80	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Entre-Campos (apeadeiro)	80	50	50	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arieiro (apeadeiro)	80	80	80	80	80	50	-	-	-	-	-	-	-	-
Chellas (apeadeiro)	120	120	120	120	120	80	50	-	-	-	-	-	-	-
Marvilla (apeadeiro)	120	120	120	120	120	120	80	50	-	-	-	-	-	-
Braço de Prata.....	120	120	120	120	120	120	80	80	50	-	-	-	-	-
Cabo Ruivo (apeadeiro)	150	150	150	150	150	150	120	120	80	50	-	-	-	-
Olivaes	150	150	150	150	150	150	120	120	80	80	50	-	-	-
Sacavem	230	230	230	230	230	230	180	150	120	120	120	80	-	-
Santa Iria (apeadeiro) {	1.ª classe...	350	350	350	350	350	270	230	230	230	230	200	120	-
	2.ª "	220	220	220	220	220	180	150	150	150	150	120	80	-
	3.ª "	150	150	150	150	150	120	100	100	100	100	80	50	-
Povoá	1.ª "	350	350	350	350	350	270	230	230	230	230	200	120	120
	2.ª "	220	220	220	220	220	180	150	150	150	150	120	80	80
	3.ª "	150	150	150	150	150	120	100	100	100	100	80	50	50

Ficam em vigôr as condições da tarifa L. n.º 1, de grande velocidade.

Lisboa, 30 de Junho de 1898.

Director Geral da Companhia

Chapuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

em vigor desde 8 de Agosto de 1897

DESDE 1 DE JULHO DE 1898

PREÇOS DOS BILHETES DE 1.ª CLASSE

Das estações e apeadeiros abaixo aos da frente ou vice-versa	Porto-Campanhã	General Torres (ap.)	Gaia	Magdalena (ap.)	Valladares	Francellos (ap.)	Gulpelhares (ap.)	Arcozello (ap.)	Granja	Espinho	Pedreira (ap.)	Sisto (ap.)	Paramos (ap.)	Esmoriz	Cortegaça (ap.)	Carvalheira (ap.)
General Torres (apeadeiro)	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gaia	90	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Magdalena (apeadeiro)....	150	150	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valladares	150	150	120	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Francellos (apeadeiro)....	240	150	150	150	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gulpelhares (apeadeiro) ..	240	240	240	150	150	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arcozello (apeadeiro) ...	300	240	240	150	150	150	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granja	300	300	240	240	150	150	150	90	-	-	-	-	-	-	-	-
Espinho	300	300	300	240	220	150	150	150	90	-	-	-	-	-	-	-
Pedreira (apeadeiro)	390	300	300	300	240	240	240	150	150	90	-	-	-	-	-	-
Sisto (apeadeiro)	390	390	390	300	300	240	240	240	150	120	90	-	-	-	-	-
Paramos (apeadeiro)	390	390	390	360	300	300	300	240	150	120	120	90	-	-	-	-
Esmoriz	390	390	390	360	300	300	300	240	150	120	120	120	90	-	-	-
Cortegaça (apeadeiro)	540	540	540	450	390	390	390	300	240	240	240	240	150	120	-	-
Carvalheira (apeadeiro)...	540	540	540	450	450	450	450	390	300	300	300	300	240	150	90	-
Ovar	600	600	600	540	540	540	540	450	390	300	300	300	300	240	150	90

Ficam em vigor as condições da tarifa n.º 3 de grande velocidade.

Lisboa, 30 de Junho de 1898



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Ampliação da Tarifa especial n.º 11 bis—Grande Velocidade

em vigor desde 4 de Setembro de 1895

DESDE 1 DE JULHO DE 1898

Preço dos bilhetes de 1.^a classe

Percurso n'uma só zona.....	120
» em duas zonas	200
» » tres zonas.....	300
» » quatro zonas.....	380
» » cinco zonas.....	450
Bilhetes de ida e volta da 1. ^a para a 5. ^a zona e vice- versa, válidos para ida e regresso no mesmo dia...)	800

Ficam em vigor as condições da tarifa especial n.º 11 bis de grande velocidade.

Lisboa 30 de Junho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy