

# 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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiais n.<sup>o</sup> 7 grande velocidade; 8, 13, 16, 22 e 25, pequena velocidade, da Companhia Real;

Tarifas especiais n.<sup>o</sup> 2 grande velocidade; 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 pequena velocidade da Beira Alta.

Tarifa especial N. B. n.<sup>o</sup> 1, grande velocidade, combinada entre as duas companhias.

N. B. As restantes tarifas novas, internas e combinadas, serão dadas com o numero seguinte.

A CANHONEIRA CHAIMITE.....	24
PARTE FINANCEIRA — Revue de la Bourse de Paris — Boletim financeiro — Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguesas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes.....	248 e
COMMERÇIO PORTUGUEZ.....	249
TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA.....	250
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	250
LINHAS PORTUGUEZAS. — Movimento extraordinario—Gondomar—Tremvia das Devesas — Ponte internacional — Zambeia — Valle do Corgo — Atravez d'Africa — Mirandella e Vizeu — Coocurso annullado — Credito para construções.....	251



GRANDE HOTEL DO MONT'ESTORIL. (VIDE PAG. N.<sup>o</sup> 246)

## SUMMARIO

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL E DA BEIRA ALTA.....  
CARTA D'INGLATERRA, por W. N. Cornett.....  
PARTE OFFICIAL — Conclusão do alvará de concessão da linha de Guima-  
rãe a Fafe.....  
O MONT'ESTORIL.....

LINHAS EXTRANGEIRAS. — Hespanha.—Suissa—Turquia—Congo—Trans- waal—Canadá—Brazil—China.....	251
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.—Rela- tório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (conti- nuação).....	251
PROGRESSOS SCIENTIFICOS.....	253
AVISOS DE SERVIÇO.....	253
ARREMATAÇÕES.....	253
CASAS RECOMMENDADAS.....	254
AGENDA DO VIAJANTE.....	234
ANNUNCIOS.....	230
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1898,.....	255
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	256

## AS NOVAS TARIFAS DA Companhia Real e da Beira Alta

(Continuação)

### II GRUPO

#### *Internas da Beira Alta*

ESTA companhia não creou tarifas novas — não teve necessidade d'isso — contentando-se com modificar as que tinha, amoldando-as ás circunstancias; pelo mesmo motivo por que a companhia do norte e leste alterou as suas.

Assim são nove as suas tarifas reformadas, a saber: Grande velocidade:

**Tarifa n.º 2.—Transporte de generos frescos.** — Suprimida a procedencia Pampilhosa, tanto para os destinos Figueira como para os da Beira Alta, nos preços especiaes; nos outros destinos foram feitas pequenas alterações, para mais ou para menos, no sentido de os harmonizar melhor com as exigencias do trafego.

Na classificação foram incluidos novos artigos.

A modificação do minimo de peso que, em 1896, foi feita, de 30 para 10 kilogrammas, é mantida, como mantidas as mais condições da tarifa.

Pequena velocidade:

**Tarifa n.º 2.** — Também d'esta tarifa foram retirados os preços especiaes do § 2.º que se applicavam á cal da Figueira e estações até Murtede para Pampilhosa e Guarda-transito, porque, pelo novo regimen, as tarifas especiaes internas não são applicaveis ao trafego combinado, e, para que competencias não possam dar-se pela via maritima, foram elevados os preços do paragrapho 3.º (agora 2.º) para a pedra para cal, de Figueira a Arazede, Cantanhede e Murtede.

As condições ficaram as mesmas, ampliando apenas o regresso gratuito aos saccos vazios, empregados nos transportes de cal, concessão que não havia.

**Tarifa n.º 3.** — Applicavel, como a actual, ao transporte de madeiras e lenhas; foi suprimido o destino de Guarda-transito e elevados um pouco os preços para Guarda-local, para evitar as reexpedições que poderiam prejudicar o fim com que todo este jogo de tarifas foi criado.

As condições não são alteradas.

**Tarifa n.º 4.** — Os transportes de cereaes, farinhas e legumes secos, a que é applicavel esta tarifa, ficam subordinados aos mesmos preços, sendo apenas retirados, dos preços especiaes, os que facilitavam a penetração nas linhas vizinhas por Figueira, Pampilhosa e Guarda, e o preço local para Figueira levemente alterado, para que, por meio de reexpedições, não se iludem as bases combinadas. Condições sem alteração.

**Tarifa n.º 5.** — A nova é o puro restabelecimento da antiga, ficando, portanto, nullas as ampliações que lhe haviam sido feitas por puro espirito de competencia de trafego, as quaes não tem, agora, razão de ser, porque só eram applicaveis a transportes que se destinavam ás linhas do Norte, Oeste e Beira Baixa, ou que d'estas procediam.

**Tarifa n.º 6.** — Equal operação sofreu esta tarifa de diferentes mercadorias. Os seus §§ 2.º, 3.º e 4.º, aquelle que era a defesa dos transportes pela Beira Alta, indo da B. Baixa para o Norte ou vice-versa; estes, que encaminhavam pela Pampilhosa o trafego de batatas, castanhas, fructas e arroz, deixaram de existir.

Manteve-se, todavia, um attendivel beneficio para os transportes de batatas destinados á Figueira, desclassifi-

cando-os, quando feitos por wagons completos, da 2.ª para a 3.ª categoria, isto é, dos typos de 19, 18 e 17 réis para os de 16, 15 e 14, segundo os percursos são até 125, 200 ou mais de 200 kilometros.

**Tarifa n.º 7.** — Os transportes de sal, na linha da Beira Alta, a que esta tarifa é e continua a ser, applicavel, ficam regulados pelos mesmos preços com pequenas alterações forçadas de se englobarem os destinos Luso e Mortagua no preço de St.ª Comba e o de Cannas no de Nellas.

Isto porque, pela tarifa combinada, o sal de Aveiro para estes pontos fica pagando os mesmos preços que o da Figueira.

Em compensação, e boa compensação ella é para os exportadores d'este ponto, o preço para Guarda é reduzido em 110 réis por tonelada e os dos destinos além d'esta passam de 3.º 610, 3.º 880 e 4.º 000 réis á 3.º 500 réis.

Já se vê que deixam de applicar-se os preços que, pela ampliação da actual tarifa, se cobravam em expedições destinadas a Guarda-transito, visto que esta especialidade de transportes se regula por tarifa combinada.

**Tarifa especial n.º 8.** — E' tambem a mesma que hoje vigora, com leves modificações de preços, sendo annullada a ampliação de 1 de Junho de 1896 sobre expedições da Figueira da Foz para Guarda-transito que já não podia ter logar.

**Tarifa n.º 9.** — Transportes de vinhos. — Apenas a nova edição retira da actual os preços de Pampilhosa-transito e Guarda-transito, hoje inuteis e inapplicaveis, e de Figueira a Murtede (que é inutil) mantendo-se Murtede á Figueira com uma insignificante diferença de preço.

★

Tratemos agora de suppressão de tarifas, antes de nos referirmos ás tarifas combinadas.

Na Companhia Real são annulladas:

A n.º 13 de grande velocidade que era uma perfeita tarifa de competencia á linha da Beira Alta e que não tinha, portanto, agora razão de substituir.

A n.º 1 de pequena velocidade na Beira Baixa, onde passa a ser substituida, no trafego d'aquelle linha com as principaes estações das outras, por tarifas directas, ou internas da companhia ou combinadas com a Beira Alta; e para o trafego interno ou de e para estações para as quaes não ha tarifas directas, pelas tarifas em vigor na antiga rede que, apesar de serem hoje as publicadas em edição de 1892, são, com pequenas alterações tendentes a favorecer o publico e desenvolver os transportes, as que vigoravam desde 1873, e tão bem acceptas foram sempre pelo publico, mesmo quando, n'aquelle tempo, as povoações servidas pelas linhas que constituiam aquelle rede estavam em condições muito menos vantajosas do que o estão hoje as da Beira Baixa, em relação ao seu commercio e producção agricola e industrial.

Estas tarifas, todas de pequena velocidade são as n.os:

- 8 — mercadorias grossas.
- 9 — " diversas.
- 12 — palha acondicionada.
- 14 — cereaes, farinhas e legumes secos.
- 15 — cebolas e alhos. "
- 16 — cal.
- 17 — batatas.
- 18 — carvão vegetal, cortiça e casca.

## III GRUPO

*Combinadas entre a Companhia Real e a Beira Alta*

D'estas tarifas logo a primeira é importantissima. E' a

**N B n.º 1 de grande velocidade** e comprehende 4 paragraphos.

1. *Mercadorias de todos os generos.* — E' a applicação do typo de 70 réis por tonelada e kilometro entre todas as estações das duas rôdes.

As companhias, adoptando este typo uniforme, que é o 2.º das suas tarifas geraes, desprezaram o primeiro typo de 110 réis por tonelada e kilometro.

A reducção é, pois, muito importante, porque, sendo as expedições de grande velocidade em geral de pequenos pesos até 40 kilogrammas, o abatimento resultante é de 36 por cento.

Uma remessa até 40 kilos de Villar Formoso a Lisboa, por exemplo, fica beneficiada da seguinte forma no seu preço de transporte (*via Guarda*):

	Preço actual	Preço futuro	A menos
10 kilos	500	350	150
20 "	700	600	300
30 "	1.030	890	490
40 "	1.0780	1.0130	690

De Covilhã ao Porto

	Preço actual	Preço futuro	A menos
10 kilos	400	310	90
20 "	700	470	220
30 "	1.030	670	360
40 "	1.0780	880	900

Tratamos só de preços de transporte, porque as despesas accessoriais ficam as mesmas.

Nas expedições além de 40 kilos a reducção mantém-se a mesma, porque incide sempre sobre os primeiros 40 kilos.

2.º *Generos frescos.* E' a ligação das tarifas internas de cada linha, mantendo os mesmos preços que actualmente, mas sempre pelo percurso mais curto. No mesmo caso está o

3.º *Peixe fresco*, a que é accrescentado o *salgado* para que pequenos fornecimentos de bacalhau, atum, etc., possa aproveitar d'esta tarifa.

No § 2.º tambem foram introduzidos algumas mercadorias, igualando-se a sua classificação á das tarifas internas, n.º 1 da Companhia Real e n.º 2 da Beira Alta.

4.º *Dinheiro e valores.* E' a ligação das tarifas geraes de cada rôde, com a diferença de se applicarem sem o minimo de 100 kilometros, e reduzindo-se o typo a 50 por cento nas expedições de mais de 30 contos.

**N B 2 de grande velocidade.** — E' uma tarifa para bilhetes directos, bagagens e cães das estações de Porto até Mealhada para a Figueira da Foz ou vice-versa, adoptando-se os mesmos preços, tanto pela via Pampilhosa como pela de Alfarellos.

Como o percurso é mais curto por Pampilhosa, beneficiam de uma certa reducção os passageiros que, seguindo por comboios que não teem ligação por aquella via, teem que tomar a via Alfarellos.

Esta tarifa já existia hoje, mas menos completa.

**N.º 4. Materias inflammaveis.** — Pouca importancia tem, a não ser para os transportes do Estado.

**N.º 5. Gado vaccum.** — Manteem-se os preços actuaes reduzidos para o mercado de Lisboa, pela ligação das tarifas vigentes, e não se altera o demais existente.

**N.º 6. Mercadorias diversas.** — E' esta das mais importantes tarifas d'esta combinação.

As companhias não se limitaram a conceder reducções especiaes a determinadas mercadorias que mais

influencia teem no trafego combinado entre as duas rôdes.

Com o fim de desenvolver as relações entre todos os pontos de producção e consumo, ligaram entre si todas as estações de umas e outras linhas por meio de preços directos applicaveis a toda a generalidade de artigos das suas tarifas geraes, adoptando os preços d'estas com uma reducção normal de 10 por cento e algumas, em casos isolados de pequenos percursos, de 5 por cento, e de 15 por cento nas grandes distancias.

Os transportes, seguindo a mais curta distancia, gosam ainda, por isso, de uma grande vantagem.

Farinhas, cereaes, tecidos, lâs, materiaes de construção, liquidos, sal etc. ficam sendo transportados por preço muito reduzido, tendo o sal de Aveiro para a Beira Baixa eguaes preços aos que, pela tarifa 7 da Beira Alta, resultam ao procedente da Figueira.

Outras muitas vantagens são concedidas por esta tarifa, verdadeiramente importante, que recommendamos ao estudo de todos que teem que fazer expedições nos percursos a que ella respeita, e mesmo aos que, não as fazendo actualmente, poderão, pelo estudo dos preços de transporte, encontrar novos pontos de producção para diversos generos em que fazem negocio, ou novos mercados de consumo para os que produzem.

Finalmente a

**N. B. n.º 7 de grande velocidade** (na série N. B. as duas velocidades são communs n'uma só numeração) é applicavel a bilhetes de ida e volta entre as estações mais importantes das duas rôdes, conservando-se os bilhetes para os mercados de Coimbra e outros.

Segue o

## IV GRUPO

*Combinadas entre as duas companhias e outras administrações*

Por hoje apenas trataremos de duas d'estas tarifas, que já estão aprovadas, visto que são entre linhas todas portuguezas. Ha mais quatro já aprovadas também pelo nosso governo, mas que, sendo combinadas com a linha de Salamanca, e ainda não estando aprovadas pelo governo hespanhol, não pôdem, por isso, ser postas, por emquanto, em vigor.

As duas tarifas, ambas de pequena velocidade, são:

**P. n.º 1, taras vasias**, combinada tambem com o Minho e Douro.

E' a actual E. P. n.º 4 com pequenas alterações, ficando applicavel entre quaesquer pontos das tres rôdes.

**P. n.º 11, transportes de lâs e tecidos**, combinada com o Sul e Sueste. E' a reforma da actual N. B. S. n.º 8 com muitas ampliações em estações de procedencia e destino, sendo todo o trafego encaminhado pela Beira Baixa para Guarda, e por Pampilhosa para Mangualde e Gouveia.

\*

Como se vê, o conjunto d'estas **27 tarifas novas**, a alteração importante na linha da Beira Baixa, deixando de ser n'ella applicavel a tarifa n.º 1 e passando a applicar-se alli as internas da companhia real n.ºs 8, 9, 12 e 14 a 18, e ainda, a restricção de não serem applicaveis aos transportes directos entre as duas rôdes as tarifas internas de cada uma d'ellas, representa uma quasi radical transformação do systema tarifario d'estas companhias, tão notavel como poucas se teem operado no nosso paiz.

Estas novas combinações começam *todas* a vigorar desde 20 do corrente.

As tarifas da Beira Alta e algumas da Companhia Real já as damos com este numero e com o seguinte daremos as restantes.

## CARTA DE INGLATERRA

*Liverpool, 12 de agosto de 1898.*

Londres possue agora o seu segundo caminho de ferro electrico. E' uma linha curta, mas muito interessante, que vae da Estação Waterloo até o centro da cidade, sendo a sua extensão d'uma milha e meia. E' construida em dois tunneis collateraes — um para o serviço ascendente, outro para o descendente — e passa sob o rio Tamisa, achando-se em alguns pontos a uns trinta pés debaixo da linha subterranea do District Railway. A sua construcção durou quatro annos e o capital empregado é d'umas 750.000 libras.

\*

Bem que ainda não se desenvolveu muito o emprego do automotor, para o trafego de mercadorias, tem feito grandes progressos o seu uso para o transporte de passageiros. A exhibição de omnibus e carroagens de praça que ha pouco teve logar em Londres demonstrou amplamente que não ha de passar muito tempo sem que desapareça de tal classe de vehiculos, até um ponto que é difficil conceber, a tracção animal. Uma vantagem importante do novo vehiculo será a sua economia. O custo de montar um cavallo está fóra do alcance da maior parte dos homens, mas não o seria o d'uma carroagem a petroleo que percorreria umas cem milhas sem mais despeza da que a que consiste na compra de dois ou tres gallões de petroleo.

\*

Fala-se em acelerar a velocidade, durante a actual temporada *touriste*, dalguns dos expressos da companhia *London & North Eastern*, e é provavel que se verifiquem alguns percursos longos a grandes velocidades. Tem-se provado nas experiencias, que se pôde fazer sem paragem o percurso de Euston (Londres) até Carlisle — 300 milhas — e haverá menos paragens para os comboios de grande velocidade entre Liverpool, Manchester e Holyhead.

\*

Acaba de aparecer uma nova invenção engenhosa, para aumentar a força das locomotivas.

Consiste em uns imans poderosos que se fixam á armação da machina, de sorte que quando se abre a corrente attrahem os carris d'aço. Tem isto o mesmo efecto que teria o collocar por cima de cada roda motriz o peso de 2.000 ou 3.000 libras. Affirmam os peritos que por meio do aumento de adhesão das rodas poderá uma locomotiva puxar de tres a cinco wagons carregados mais do que agora é possivel.

\*

Entre a nossa legislação secundaria é das mais importantes a que se refere a caminhos de ferro, cujos regulamentos exercem uma influencia directa e poderosa sobre as nossas comunidades. Todos viajamos, mais ou menos, e sentimos o efecto de regulamentos que podem fazer faceis e agradaveis ou fastidiosas e exasperadoras as nossas viagens. Não será, pois, pouco o interesse que inspirará o novo codigo de regulamentos ou leis que a companhia *North Eastern* acaba de apresentar ao *Board of Trade*, para a sua approvação, e que depois servirão de modelo para as demais companhias. Uma comparação do novo codigo com o anterior parece mostrar que o publico viajante viverá no futuro sob uma regulamentação mais severa, mas é de

suppôr que, para a maior parte das pessoas, a função mais importante dos novos regulamentos será a de lhes fazer a existencia das velhas disposições, hoje esquecidas. E' possivel, por exemplo, que não se saiba geralmente, que em todas as estações intermedias as companhias vendem os bilhetes condicionalmente em relação a haver ou não logar no comboio para o qual se emittem; e que se ha poucos logares ou falta d'elles se dá a preferencia aos viajantes que queiram ir a maior distancia.

Bem curioso é o novo regulamento que diz que, «salvo permissão especial do conductor do comboio, não viajará nem tentará viajar n'um compartimento reservado para senhoras, nenhuma pessoa do sexo masculino que tenha ou pareça ter oito annos.»

E' interessante notar a que poucos annos o homem se converte n'um animal perigoso.

*W. N. Cornett.*

## PARTE OFICIAL

**Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria**

**Direcção Geral das Obras Publicas e Minas**

**Repartição de caminhos de ferro**

(Conclusão)

18.<sup>a</sup>

Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada pelo governo, em vista das circumstancias locaes, sem que possa ser inferior a 4 metros. Quando o viaducto fôr em arco, a distancia entre a face superior do carril e a abobada não será inferior a 4<sup>m</sup>.30. Se o viaducto fôr de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4<sup>m</sup>.30.

19.<sup>a</sup>

Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que fôr substituido. O governo, sob proposta da companhia, poderá alterar esta regra.

20.<sup>a</sup>

A largura dos subterraneos será, pelo menos, de 4 metros. A distancia vertical entre o intra-dorso e a parte superior dos carris não será inferior a 4<sup>m</sup>.30, nem a altura do fecho da abobada ao plano tangente á superficie superior dos carris será inferior a 5 metros.

21.<sup>a</sup>

Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a companhia construirá as precisas obras provisorias, para que a circulação não seja interrompida.

22.<sup>a</sup>

A companhia restabelecerá e assegurará, á sua custa, o curso das aguas, que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

23.<sup>a</sup>

As aquisições, que a companhia tiver que fazer, de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente, pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

24.<sup>a</sup>

Quaesquer indemnisações devidas por prejuizos resultantes de trabalhos ou de exploração ficam a cargo da companhia.

25.<sup>a</sup>

O projecto completo será apresentado no prazo de seis meses, a contar da data da lei, que aprovar definitivamente esta concessão. Os trabalhos da construcção devem começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que fôr publicada a portaria de approvação do projecto, devendo estar concluída no prazo de tres annos.

26.<sup>a</sup>

A linha poderá ser aberta á exploração por troços successivos. Não poderá, porém, ter lugar, senão com a auctorisação do governo, e depois de examinados por uma commissão de engenheiros.

27.<sup>a</sup>

O governo fará fiscalizar por agentes seus, e pela fórmula que se estabeleça, os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro.

28.<sup>a</sup>

A companhia sujeitará á approvação do governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma sem nova approvação.

§ unico. Em quanto as tarifas propostas não forem approvadas, vigorarão os preços das existentes no caminho de ferro do Bougado a Guimarães.

29.<sup>a</sup>

As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo governo serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

§ unico. Todas as fixações ou modificações de horários ou de condições de serviço deverão ser approvadas pelo governo, antes de serem anunciadas ao publico pela companhia, nas estações ou por qualquer outra fórmula.

30.<sup>a</sup>

A companhia fica obrigada a prestar ao governo os serviços seguintes :

1.<sup>o</sup> Transporte em compartimento de 2.<sup>a</sup> classe de qualquer comboio de passageiros, que a direcção dos serviços telegrapho-postais designar, das malas de correspondencia pública e dos seus condutores ;

2.<sup>o</sup> O transporte de material dos correios e telegraphos ;

3.<sup>o</sup> Transporte dos empregados da direcção geral das obras públicas e minas, que tiverem a seu cargo a inspecção e fiscalisação da construcção e exploração do caminho de ferro e dos funcionários do ministerio das obras públicas, que o respectivo ministro designar ;

4.<sup>o</sup> Licença para a collocação das linhas telegraphicas e telephonicas do governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicas ou telephonicas do caminho de ferro.

31.<sup>a</sup>

Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagaráo apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

32.<sup>a</sup>

A companhia fica obrigada a pôr á disposição do governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

33.<sup>a</sup>

A companhia fica sujeita :

1.<sup>o</sup> Aos regulamentos actuaes e aos que o governo publicar para o serviço telegrapho-postal ;

2.<sup>o</sup> As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

34.<sup>a</sup>

A companhia fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, e especificamente sobre a fiscalisação da construcção e exploração de caminhos de ferro.

35.<sup>a</sup>

A companhia deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo fôr destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da companhia, o governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas em dinheiro ou titulos da dívida publica, pelo seu valor no mercado.

36.<sup>a</sup>

Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a companhia entregará ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o material fixo e seus edificios e dependencias, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnisação alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este, como o do carvão de pedra e de outros quaequer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliaçao de louvados.

37.<sup>a</sup>

Em qualquer epocha, depois de decorridos 35 annos da data da concessão, terá o governo a faculdade de resgatar esta concessão. Este resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os annos ainda não decorridos da concessão, que será determinada, tomando o rendimento liquido obtido pela companhia durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve effectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento e achando a media dos cinco restantes. Essa annuidade, porém, nunca poderá ser inferior á que fôr necessaria para amortisar, no prazo de setenta e cinco annos e á taxa de 5 por cento, o capital efectivo, despendido na construcção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos projectos approvados pelo governo.

38.<sup>a</sup>

O uso da linha telegraphica ou telephonica será permittida gratuitamente para os despachos officiaes e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela companhia de acordo com o governo.

39.<sup>a</sup>

A companhia não poderá transferir para outrem, sem consentimento do governo, os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

40.<sup>a</sup>

A companhia, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos em tudo que disser respeito á construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

41.<sup>a</sup>

O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica, servirão de garantia para o estado da execução das presentes condições.

42.<sup>a</sup>

A companhia prestará aos agentes do governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatistica da linha e a conta do capital despendido na construcção.

43.<sup>a</sup>

Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a companhia sobre a execução e interpretação das clausulas d'este contrato, serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo governo e dois pela companhia. Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando accordo para esta nomeação, será ella deferida ao supremo tribunal de justiça.

44.<sup>a</sup>

Concede o governo á companhia :

1.<sup>o</sup> Isenção, durante o periodo da concessão, de qualquer imposto especial sobre o caminho de ferro ;

2.<sup>o</sup> Isenção de qualquer contribuição geral, districtal, municipal ou parochial nos primeiros vinte e quatro annos da concessão, incluindo-se n'esta isenção a contribuição industrial sobre os vencimentos do pessoal empregado na construcção e exploração do caminho de ferro ;

3.<sup>o</sup> Isenção do pagamento de direitos de importação para todos os materiaes destinados á construcção da linha, e para o carvão, máquinas e carruagens que forem importadas para o serviço da exploração durante os dois primeiros annos depois de aberta á circulação ;

4.<sup>o</sup> Transporte no caminho de ferro do Minho para todo o material necessário á construcção e exploração da linha por uma tarifa especial, cuja base seja 8 réis por tonelada e kilometro.

45.<sup>a</sup>

O governo não cobrará o imposto de transito, enquanto o caminho de ferro não estiver aberto á exploração até Fafe, e só então será esse imposto acrescentado aos preços que vigorarem para o transporte de passageiros e mercadorias, ficando a companhia obrigada á cobrança d'este imposto nas condições que estiverem em vigor nas demais linhas ferreas do paiz.

46.<sup>a</sup>

Concede mais o governo á mesma companhia a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea, a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contrato com o governo, e sem que este lhe dê qualquer subsidio ou garantia diferente das concedidas por este contrato.

47.<sup>a</sup>

Quando, porém, o governo julgar necessário construir alguns d'esses ramaes ou fazer novas concessões de caminho de ferro, nos districtos atravessados pela linha, que faz objecto d'este contracto, ou esses caminhos sejam paralelos á mesma linha em menos de 30 kilometros, ou a atravessem, ou n'ella venham a entroncar, a companhia não pôde, por pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, nem tem direito a indemnisação alguma, sendo-lhe contudo reservado o direito de construir os ramaes, nos termos da condição anterior, ou de optar pelas concessões que porventura se façam.

48.<sup>a</sup>

A concessão caducará:

- 1º Quando sejam excedidos os prazos da condição 25.<sup>a</sup>;
- 2º Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de auctorizada pelo governo;
- 3º Se iniciada a exploração a companhia a interromper por espaço superior a um mez;
- 4º Se a companhia não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

49.<sup>a</sup>

Nos casos previstos na clausula antecedente, o governo porá em hasta publica, e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pele espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela companhia, como tambem todo o material fixo e circulante, perdendo, portanto, a mesma companhia todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

50.<sup>a</sup>

O preço da arrematação será entregue á companhia, depois de deduzidas quaequer despezas que o governo tiver feito, incluindo as de fiscalisação.

51.<sup>a</sup>

Não havendo adjudicatario tomará o governo posse das obras e de todos os materiaes, continuando a exploração da linha por conta da companhia, na parte que já estiver aberta ao transito publico, e, se findo o prazo de dezoito mezes, a companhia se não mostrar habilitada para continuar a construcção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despezas que se tiverem feito, entrará o governo immediatamente na posse definitiva do caminho de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnisação alguma.

52.<sup>a</sup>

Exceptuam-se das disposições da clausula precedente os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

53.<sup>a</sup>

A linha em exploração do Bougado a Guimarães, comprehendendo todo o seu material fixo e circulante, servirá de garantia, como deposito até á quantia de 8:000\$000 réis, ao exacto cumprimento d'estas condições.

§ unico. Esta garantia cessará logo que a companhia prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro da mencionada quantia de 8:000\$000 réis, passando então estas obras a servir de caução á nova concessão.

Secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, 14 de julho de 1898.— Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 6 de junho findo, de um typo de taboleiro metallico de 2<sup>m</sup>,10 de abertura, para substituição dos taboleiros de igual vão, existentes nas linhas ferreas de leste e norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer de 4 do corrente, do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, com a condição porém de que um dos lados dos pontões d'este typo, que forem substituidos, seja estabelecido um pequeno passadiço para assegurar a passagem dos empregados e operarios, que transitarem na linha ferrea.

Paço, em 15 de julho de 1898.— Augusto José da Cunha.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 28 de maio ultimo, de um typo de taboleiro metallico de 2<sup>m</sup>,26 de abertura para substituir os taboleiros dos pontões de igual vão das linhas ferreas do leste e norte, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, aprovar o referido projecto, com a condição, porém, de que a um dos lados d'este taboleiro seja estabelecido um pequeno passadiço para assegurar a passagem dos empregados e operarios em transito na linha.

Paço, em 15 de julho de 1898.— Augusto José da Cunha.

## O MONT'ESTORIL

### I O Grande Hotel

Não nos cabe, n'este numero, tratar d'esta deliciosa localidade do estio que, de anno para anno, mais aumenta em concorrencia e animação. E' assumpto de que trataremos no proximo numero.

Hoje limitamo-nós a falar da grande novidade com que o Mont'Estoril este anno convida os visitantes a demorar-se alli algumas horas mais.

Referimo-nos ao Grande Hotel, que abriu no dia 1 d'este mez, do qual bem se pôde applicar a phrase com que antigamente se apresentavam os jornaes novos:—veiu preencher uma lacuna.

Com efecto nos annos anteriores só havia alli um restaurant no chalet, com um pequeno serviço, relativamente caro e relativa má vontade ou pouco bom modo da parte dos seus empregados.

Que o diga quem, em maio do anno passado, lá assistiu ao almoço dos engenheiros franceses...

Um hotel é uma necessidade n'estas pequenas povoações, porque nem todos querem ou podem alugar uma casa e installar vida propria durante tempos n'um sitio. Ha muito quem deseje passar uns dias e quem mesmo, dispondo-se a permanecer semanas ou meses no mesmo local, não quer ter os incommodos inherentes a uma casa especial.

D'essa falta se resentem ainda Paço d'Arcos, Oeiras, Caxias, etc., tudo estações balneares onde não se pôde ir senão no intervallo das comidas, porque nem restaurants lá existem, capazes; a menos que se não esteja na dependencia de acceitar a comida em casa de pessoa de amizade... que a offereça.

No Mont'Estoril ha um hotel e não um hotel vulgar como existe nas nossas provincias, mas uma casa de primeira ordem como só duas ha em Lisboa, o Bragança e o Avenida-Palace, e como os que vemos nas capitais estrangeiras.

O edificio de que damos hoje a gravura pela qual se vê a elegancia da sua construcção, foi feito expressamente para o hotel, com todos os confortos de um estabelecimento o mais moderno e o mais completo, no seu genero, constando de parte principal e um annexo, debruçando-se sobre a estrada que conduz ao apeadeiro do caminho de ferro e dando de face com o mar.

A parte principal compõe-se de pavimento rez-do-chão, dois andares e um em mansardas.

No rez-do-chão fica a sala de visitas, a de leitura e 9 espacosos quartos, todos com largas janellas aos quatro ventos.

N'este pavimento que fica ao nível da sala de jantar, installado no annexo, estão tambem o escriptorio e pequenas dependencias.

O 1.<sup>o</sup> andar é dividido ao meio por um corredor para o qual abrem 18 quartos, quasi todos independentes, havendo só 4 que ficam ligados aos pares, para familias.

Communica este andar com o grande terraço superior ao annexo, onde podem estar centenas de pessoas.

E' deliciosa a vista que se disfructa d'este terraço, sobranceiro a uma grande parte do monte, vendo-se á direita Cascaes e o mar immenso, á esquerda a curva da linha ferrea com as multiplices povoações que a bordam, desde Parede.

No 2.<sup>o</sup> ha o mesmo numero e disposição de quartos e tres casas de banhos.

O 3.<sup>o</sup> andar é, como dissemos, de mansardas, com-

portando só 9 quartos mais modestos, mas ainda em melhor situação para quem quiser muito ar e bons panoramas. Ao todo 54 quartos.

No annexo ha, no rez-do-chão, a cozinha e dependencias de serviço; no 1.º andar a copa, a grande sala de jantar, comportando 100 pessoas, e outra sala em que podem jantar mais 30.

A mobilia, os estofos das janella e portas, o forro das paredes são da mais apurada elegancia e do mais moderno gosto.

A illuminação é toda a luz electrica.

O serviço irreprehensivel estando o hotel a cargo do sr. E. Estrade, dono do café Montanha que tomou aquella casa de arrendamento por alguns annos, tensionando tel-a aberta verão e inverno.

Cozinha genuinamente franceza, portanto. O fornecimento de vinhos dos mais finos completa as condições de, como dissemos, um hotel de primeira ordem em toda a extensão da palavra.

A sociedade que o frequenta é, por isso, a mais escolhida, vendo-se ao jantar — muito concorrido sempre — numerosos estrangeiros que muito bom é que, vindo ao nosso paiz, encontrem um estabelecimento assim, onde as exigencias de quem quer viver bem pôdem ser satisfeitas.

E não se julgue, todavia, que os preços são exagerados. Para um serviço assim são até mais economicos do que em toda a parte.

Na França, na Belgica, na Suissa, não se tem logar n'um hotel assim por menos de 25 francos, enquanto que no Mont'Estoril se paga apenas igual numero... mas de tostões.

Terminando esta noticia que ninguem nos pediu e muito menos nos encommendou, não devemos esquecer que a amabilidade do sr. Estrade para com os seus hóspedes e frequentadores da casa é mais um attractivo para se ir alli, e serve de exemplo aos empregados que são attenciosissimos.

E' tambem esta uma condição que nem em toda a parte se encontra.



## A CANHONEIRA CHAIMITE

Entrou nas aguas do Tejo, no dia 3 do corrente, o quarto e ultimo barco construido com o producto da subscricção nacional aberta em 1891 por occasião das nossas questões com a Inglaterra.

D'estes barcos só o *Adamastor* foi construido no estrangeiro; dos restantes desempenhou-se a industria nacional, brilhantemente representada pelo estaleiro dos srs. Parry & Son, no Gingal, hoje a cargo do sr. Cannell, um dos mais activos industriaes que são uma honra para o paiz em que trabalham.

Já no nosso n.º 232, respectivo ao anno passado, a pag. 242, démos a descrição da *Chaimite*, que então estava em construcção n'aquelle estaleiro.

Então, como agora, visitámos as officinas do sr. Cannell e se não vimos alli as sumptuosidades, os enor-missimos machinismos que fazem a estupefacção dos visitantes, porque alli a modestia parece reflectir-se por toda a parte, irradiando do proprio dono da casa, não deixamos de reconhecer a importancia d'aquellas officinas e de trazer d'ellas a impressão mais agradavel ao examinar as varias dependencias do estabelecimento, unico no paiz, ao ver a actividade que alli se desenvolve e a boa vontade com que se trabalha e se produz.

Dir-se-hia que aquelles 150 operarios são outros tantos irmãos, ajudando-se mutuamente com afan, á voz imperiosa, posto que sempre amigavel, do velho pae, o

sympathico velho que os estima a todos e por todos é adorado.

E' ver como a menor das suas ordens é cumprida á risca, como todos se disputam por serem os primeiros a executal-a. A mesma palavra que existe para o mais humilde existe para o principal mestre.

Na maneira por que o estaleiro Parry & Son se desempenhou da construcção da *Chaimite* é testemunho da perfeita honradez que preside aos negocios d'aquella casa.

O material empregado foi todo do melhor; a mão de obra a mais perfeita, o acabamento dos menores detalhes é absolutamente completo. São d'esse testemunho os distinctos officiaes de marinha e os membros da commissão executiva que foram fiscaes da construcção.

A *Chaimite* é o primeiro barco d'aquella qualidade e dimensões construido no paiz, e em nada inferior ao melhor que se faz lá fóra onde as condições de producção são muito mais favoraveis e o consumo muito maior.

Está n'isto a honra d'aquellas officinas que assim prestaram á nossa industria um verdadeiro serviço, não sendo menor o que a subscricção nacional tem que lhes agradecer pela economia que lhe facilitaram.

A descrição que já fizemos das dimensões e armamento do novo barco, temos apenas a accrescentar que as suas dependencias interiores constam de sala, á poppa, ladeada de quatro beliches, para os officiaes, onde ha lavatorio, guarda-fato, mesa para escripta e commoda; uma casa de banho, escriptorio do commandante, vasta camarata, á prôa, para a marinagem.

A installação das machinas, que serão duas da força de 480 cavallos cada uma, e dos dynamos para a luz electrica, não está ainda completa.

O armamento, que será fornecido pelo Estado, também ainda não está no navio.

A cerimonia da inauguração foi um acto tocante.

A grande massa de ferro e aço estava sustida na sua carreira por pequenas cunhas de madeira, em communicação com as ringeiras, sistema que pela primeira vez é usado em Portugal.

Retiradas estas ringeiras e dado um pequeno impulso ao barco, este deslisou pela calha com uma suavidade pasmosa, entrando na agua como se já muitas vezes o tivesse feito.

Do peito de todos os assistentes saiu um bravo entusiastico.

O vapor *Victoria*, onde a grande commissão da subscricção nacional, da qual a nossa folha faz parte, havia ido assistir a esta cerimonia, largou então do caes do Gingal, e entre saudações de entusiasmo foi passar proximo do novo barco que se ostentava sobre a agua, dirigindo-se depois a Belem a passar ao lado do *Adamastor*, sendo, durante o trajecto, servido um delicado lunch offerecido pelo sr. Duque de Palmella, presidente da commissão, e pela ex.<sup>ma</sup> sr.<sup>a</sup> Marqueza de Pomares, que fôra a madrinha da *Chaimite*, fazendo-se ao champagne entusiasticos brindes.

Assim foi a cerimonia da ultima das embarcações que a subscricção nacional deu ao paiz, a qual em breve será entregue ao Estado, ficando assim concluidos os trabalhos, que por parte da commissão executiva e especialmente do seu secretario o sr. dr. Eduardo d'Abreu, foram verdadeiramente benemeritos, por notavelmente dedicados.

Os subscriptores podem afoutamente dizer que o seu dinheiro foi sempre empregado com justezza e absoluto criterio.

Não tem que arrepender-se de terem concorrido para estas obras.

## PARTÉ FINANCEIRA

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 13 août 1898.

Il est grand temps dans l'intérêt général que les difficultés soulevées par le conflit Hispano-Américain soient terminées ; notre place en particulier ne peut que bénéficier de la conclusion d'un accord définitif entre les deux belligérants, et la spéculation, qui hier se tenait encore sur la réserve, car on croyait que la réponse de mr. Sagasta était une acceptation en principe, mais qu'elle contenait des restrictions et des réserves et pouvait soulever des objections sur plusieurs points, s'est mise à l'œuvre, car les disponibilités abondent et les dispositions sont excellentes.

Le marché de nos fonds nationaux reste ferme : le 3% perpétuel se représente à 103,55 l'amortissable à 102 fr. et le 3 1/2 coupon détaché à 106,20 fr.

*L'Italien* a eu meilleure allure à 92,55

La *Rente Exterieure Espagnole*, soutenue par les nouvelles relatives aux négociations pour la paix, monte à 43,50 fr.

Les *Cuba* 6% valent 235 ; les 5% 170. Actuellement il est impossible de prévoir ce qui sera fait de ces titres, s'ils suivront purement et simplement la rente extérieure non estampillée ou s'ils auront un traitement à part. Notre diplomatie aura sans doute une occasion excellente de prendre la défense des intérêts français, car un grand nombre de Billéts de Cuba figurent dans les portefeuilles de nos compatriotes.

Les *Fonds Russes* se maintiennent assez fermement malgré les inquiétudes se rattachant aux difficultés d'Extreme-Orient.

La nouvelle *Rente Brésilienne* 5% garantie par les douanes désignée sous le nom de *Funding Loan* se négocie activement à 79 fr.

Les *Fonds Portugais* refletent la reprise générale. Le 3% s'avance à 18,75 et le 4 1/2 à 153 fr. L'obligation des *tabacs* reste à 475. Les ventes effectuées depuis le commencement du huitième exercice (1 avril 1898 au 31 mars 1899) jusqu'au 31 juillet, montent à ..... kilog. 697.519 réis 2.762:803 \$455

Période correspondante du précédent exercice ..... » 687.432 » 2.725:482 \$249

Différence en faveur de 1898. » 10.087 » 37:321 \$206

Les *actions* se maintiennent à 520 fr. Par décision de l'assemblée générale du 1 courant, le dividende du 7<sup>e</sup> exercice clos le 31 mars dernier a été fixé à 12% du capital versé, soit 5.400 réis. Ce dividende est payable à Paris à raison de 16,50 fr. contre remise du coupon n° 7 des actions au porteur. Les *Parts fondateur* ont un dividende de 6.333 réis, payable à Paris à raison de 19 f. 35 contre le coupon n° 3.

Rien à dire des *Fonds Ottomans* assez haut cotés, tout au moins pour le moment.

Les *Etablissements de Crédit* pour lesquels cet automne ou entrovoit une période d'affaires, se montrent plus animés et conservent une très bonne allure.

*Chemins de fer*. — Les cours sur nos grandes compagnies sont généralement restés stationnaires, mais fermes.

La plus value des recettes du 1 janvier au 15 juillet s'élève à 23.720.000 fr. toutes les compagnies participent à cette augmentation. On cote *Le Lyon* 1960 fr., *l'Est* 1100 fr., *le Midi* 1450 fr., *le Nord* 2165 fr. *l'Orléans* 1910 et *l'Ouest* 1265 fr.

Dans le groupe algérien, *l'Est* vaut 725 fr. *l'Ouest* 670 et le *Bone-Guelma* 805 fr. Cette dernière société vient de faire l'acquisition du petit chemin de fer de Tunis à la Goulette. On n'a pas oublié à quelle lutte diplomatique a donné lieu la possession de cette voie ferrée au moment où la France allait établir son protectorat sur la Tunisie.

Les obligations de *Chemins portugais* attirent l'attention ; au cours actuel avec le développement du trafic et le revenu qu'elles donnent ces obligations sont avantageuses.

Les 3% premier rang se traitent à 238 fr. les 4% à 315 fr.

Le marché de *Chemins Espagnols* vient de bénéficier d'une reprise assez marquée.

*Le Nord l'Espagne* passe à 78 fr. *le Saragosse* à 150 fr., et les *Andalous* à 92 fr.

*Valeurs Industrielles*. L'animation n'a pas fait défaut sur les valeurs du groupe *Suez* — l'action passe à 3715 fr., la *part de fondateur* à 1415 fr. et la *part civile* vers 2510 fr.

Du 1 Janvier au 31 Juillet 1898, les recettes se chiffrent par 51.695.634 francs, contre 43.075.260 fr. pour la période correspondante de 1897. — Le nombre des navires en route, en charge ou en partance pour le canal de Suez au 30 Juillet 1898 s'élevait à 588 contre 526 en 1897.

*Panama* il reste sous la bonne influence des combinaisons sur chantier, en vue de l'achèvement du canal.

L'ensemble des actions de navigation est bien tenu — Les *Messageries* s'inscrivent à 695 fr. la *Transatlantique* à 355 fr. les *Charreurs Réunis* entre 1525 et 1530 et la *Hayraise Peninsulaire* à 550 fr.

L'activité a persisté dans le groupe des valeurs *Métallurgiques*. La physionomie du marché des valeurs Sud-Africaines s'est modifiée d'une façon sensible ; les cours se retrouvent en amélioration notable et les transactions ont eu dernièrement pendant plusieurs séances l'ampleur du temps jadis. A cette époque de l'année il ne faut pas être très exigeant, car la plupart des spéculateurs sont en villégiature.

La *Chartered* cote 65 fr. et la *Mossamèdes* 8 fr.

La *Moçambique* fait preuve de fermeté à 56 fr. — Le bruit court que des négociations seraient entamées pour la cession des territoires adjacents dans lesquels se trouve Delagoa-Bay.

Les valeurs cuprifères se présentent en hausse. — *Rio Tinto* clôture à 725 *Tharsis* vers 178 fr. et le *Cape* à 123 fr.

L. C.

### BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de agosto de 1898.

As negociações levadas a feliz exito (ou infeliz, vistas as desgraçadas condições) para a paz entre os dois países em guerra, tiveram uma favorável influencia nos mercados, beneficiando os fundos e a cotação dos cambios.

Já se vê que o maior benefício é para a Hespanha que viu a sua divisa Paris descer gradualmente de 67 a 53%.

Mas nós, que não temos guerra, apenas melhoramos uns maiores 4 réis em 3 francos, ou seja de 976 a 972, o que bem pouco é, sendo assim para admirar que peores não estejamos, vistos os manejos dos baixistas, dos que procuram por todas as formas depreciar a nossa situação financeira.

Todavia é animador que estes denodados campeões sentissem na quinzena finda, uns certos receios, o que os fez descarregar das carteiras uma boa porção de papel cambial que foi tomado sem avidez o que, portanto, fez melhorar o cambio.

As cotações dos fundos públicos também melhoraram.

Deixámos as inscrições a 29,60 e fechou no sábado a bolsa com elas a 29,85 ; as obrigações dos vários empréstimos, 4 e 4 1/2% mantiveram ou elevaram um pouco os seus preços ; das acções de bancos subiram 1.000 réis as do Commercial e as do Lisboa e Açores 1.500 réis ; estes dois valores, de primeira ordem incontestavelmente, tem ainda que subir bastante para corresponder à garantia que dão.

Nos títulos de caminhos de ferro accentuou-se uma alta importante nas obrigações 1.º grau da Companhia Real, passando de 75\$500 a 77\$000 réis e mesmo nas de 2.º se notou certa alta, sendo natural que para este efeito concorresse a notícia do «Economista» (autoridade no assunto) em que se declara que, se não fosse a subida dos cambios, até as acções d'esta companhia teriam dividendo dentro de 3 ou 4 anos, e se deixa antever uma lisongeira esperança aos portadores d'esse papel, se o cambio, por uma esperada operação financeira do governo, se fixar n'uma taxa mais rasoavel.

No numero d'hontem assegura o mesmo estimável collega que não só o coupon como toda a amortização de 1898 estão assegurados. Isto é importante.

Correm boatos, confirmados, de proxima modificação ministerial, o que, para os políticos, será de muito fagueiras esperanças, mas não nos parece que seja de equivalentes vantagens para a solução do problema financeiro que nos afflige. Veremos.

A questão dos trigos continua a agitar os agricultores e, por seu lado, os moageiros, para facilitar a solução e não levantar mais poeira (muito natural tratando-se de farinhas) compraram ao governo todo o resto da que elle mandara vir.

Está convocada para o dia 20 uma assembléa especial do Banco de Portugal, para a gerencia d'esse estabelecimento esclarecer certas duvidas que 20 accionistas expuseram como motivo para requererem essa reunião, que deve ser interessante posto que não pareça que, na actual conjunctura, não virá mais que levantar novas dificuldades ao Estado.

### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	29 1/2	29 7/16	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque....	29 3/8	29 3/16	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v....	970	971	No mercado....
» cheque....	972	975	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v....	398	399	178
» cheque....	400	401	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v....	398 1/2	399 1/2	Premio libra.....
» cheque....	400 1/2	401 1/2	3 \$600 e 3 \$650.
Madrid cheque ....	1020	1040	

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

BOLSAS	JULHO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	-	-
Lisboa: Inscripç. de assent..	29,65	29,70	29,80	29,90	29,97	30,10	30,10	30,06	29,92	29,80	-	29,83	-	-
" coupon.	29,68	29,69	-	29,90	30,75	30,10	30,10	-	29,87	29,80	29,75	29,82	-	-
Obrig. 4% 1888.....	-	14.500	14.500	14.500	-	-	-	-	-	14.450	14.500	-	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35.800	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	35.500	-	-	-	-	-	-	-	35.800	-	36.000	35.900	-	-
" 4% 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	-	40.100	40.100	40.500	-	-	40.800	40.800	-	40.800	40.500	40.600	-	-
" 4 1/2 % coup. int...	-	40.900	-	-	-	41.300	41.300	41.300	41.000	41.000	41.500	41.000	-	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	121.300	121.000	121.000	121.200	121.300	121.300	121.200	121.200	121.000	121.300	121.000	-	-	-
" " Commercial....	-	-	120.500	120.500	-	120.700	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	-	103.600	103.500	-	103.600	-	-	103.400	-	-	-	103.400	-	-
" Tabacos coupon...	-	88.500	88.000	82.600	83.200	83.400	-	82.600	82.200	81.600	-	80.100	-	-
" Comp a Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	96.000	96.500	96.500	96.000	-	-	96.500	-	96.400	-	96.500	-	-	-
" " 5% .....	93.300	-	93.300	93.300	93.300	93.300	93.300	93.500	93.300	93.400	-	93.500	-	-
" G. Real 3% 1º grau	75.500	75.600	76.100	78.000	77.600	77.500	-	77.500	-	-	77.000	-	-	-
" " " 2% 2º grau.	-	14.100	14.100	14.300	14.450	14.700	15.500	14.450	14.100	14.200	14.200	14.200	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	68.800	68.600	-	-	68.800	68.700	68.600	68.500	68.300	68.200	68.200	-	-	-
Paris: 3% portuguez.....	17,87	18,05	18,75	18,30	18,70	18,50	18,75	18,50	18,60	18,70	-	18,40	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	-	-	-	-	33	40	-	40	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	15	-	-	16,75	-	-	16,50	17	17,25	17	17,50	17,25	-	-
" Norte Hespanha..	73	73	75	76	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza...	146,50	147	149	148,50	148,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	85	83	88	90	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau.	235	236	239,50	238	238	240	240	239	240	239	239	239	-	-
" " " 2º grau	45	43,75	45	47,50	48	48	47	46	45	45,20	45	44,50	-	-
" " " antigas.	-	-	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta .....	52	52	52,52	53	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.....	55	55	59	58	59	58	-	58	58	58	58	58	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp) ..	219	219	222	220,50	220	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez ....	-	18,12	18,50	18,62	18,50	18,25	18,50	18,50	18,50	18,50	18,50	18,50	-	-
Obrig. Atravez Africa .....	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	43	-	-	-	-	-	42,75	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	43,95	42,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESPDE 1 DE JANEIRO					
		1898			1897			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1898	1897	1898	1897	1898	1897
COMPANHIA REAL	de a Jul.	693	Réis 73:557.000	Réis 106.142	693	Réis 68:135.932	Réis 98.320	Réis 1.847:493.000	Réis 1.692:704.355	Réis 154:788.645	Réis -	Réis -	Réis -
Antiga rede e nova não garantida.	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida.	16 22 Jul.	380	9:100.000	23.947	380	8:531.068	22.450	214:089.000	204:726.645	9:362.355	-	-	-
Sul e Sueste...	16 22 »	475	15:951.720	33.582	475	15:764.510	33.188	496:315.430	398:701.360	97:614.070	-	-	-
Minho e Douro.	14 20 »	19:677.252	55.742	353	20:029.269	56.740	367:739.722	361:029.115	6:710.607	-	-	-	-
Beira Alta....	16 22 »	19:017.744	53.874	»	19:690.569	55.780	386:757.466	380:719.684	6:087.782	-	-	-	-
Nacional—(Mirandella e Vizela).....	23 29 »	19:679.395	55.748	»	21.206.276	60.074	406:436.857	401:925.960	4:510.897	-	-	-	-
Guimarães....	18 24 Jun.	4:816.165	19.036	253	7:157.070	28.289	143:809.102	159:502.167	-	-	15:693.065	-	-
Norte de Hespanha.....	15 21 Jul.	1:311.051	12.486	105	1:142.827	10.884	31:143.527	33:148.322	-	-	15:327.346	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	23 29 »	4:831.342	19.096	»	4:722.943	18.668	153:988.410	169:207.357	-	-	15:218.947	-	-
Zafra a Huelva.	23 29 Jul.	985.753	9.388	»	1:113.047	10.600	32:129.280	34:261.369	-	-	2:004.795	-	-
Andaluzes....	2 8 »	1:616.830	47.553	34	1:809.730	53.227	35:127.859	34:117.816	1:010.043	-	-	-	-
Guimarães....	25 1 Jul.	1:663.208	48.917	»	1								

## COMMERCIO PORTUGUEZ

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

### Importação para consumo (Valores em mil réis)

	1897	1898
Animaes vivos .....	1.004:482	1.301:160
Materias primas para as artes e industrias	6.638:182	8.391:417
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	2.339:355	2.665:000
Substancias alimenticias .....	7.284:625	5.062:887
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	775:579	1.148:729
Manufacturas diversas .....	1.254:480	1.528:906
Taras .....	45:224	31:236
Somma.....	19.341:927	20.129:335
Ouro e prata em barra e em moeda.....	132:855	895:033
Total .....	19.474:782	21.024:368

### Exportação nacional e nacionalizada

	1897	1898
Animaes vivos .....	1.396:315	1.331:453
Materias primas para as artes e industrias	2.355:921	2.052:230
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	585:749	782:868
Substancias alimenticias .....	6.475:044	6.697:207
Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	30:611	31:157
Manufacturas diversas .....	656:493	696:563
Somma.....	11.500:133	11.641:478
Ouro e prata em barra e em moeda.....	1.265:259	803:389
Total .....	12.765:392	12.444:867

### Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias .....	Reexportação .....	3.234:563	5.436:267
	Transito .....	689:225	924:906
Total .....		3.923:788	6.361:173

## TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA

Está já aprovado pelo governo o contracto entre a camara municipal e a companhia carris de ferro, para a exploração, por 99 annos, das linhas hoje existentes e de muitas mais por meio da tracção electrica por cabo aereo.

Esta concessão torna-se notável porque *em parte alguma do mundo* ha uma outra companhia que tenha tão larga nem tão vantagosa concessão.

A unica modificação que foi feita é a restricção da camara poder, passados 20 annos, impôr á companhia a modificação do seu sistema de tracção, e no caso d'ella não aceitar, a camara no prazo de um anno... questionará e... veremos então.

Não nos dá o espaço para as considerações que este negocio nos suggere.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Tratado pratico de Escripturação commercial e operações de bolsa*, pór Magalhães Peixoto. Completou-se ha pouco a publicação d'esta obra em que o conhecido professor soube reunir tudo quanto ha de mais interessante e mais pratico sobre as operações de escripta commercial, como já o havia feito no seu primeiro livro sobre contabilidade.

A obra está já á venda e terá igual sucesso ao que teve o outro volume, porque é em verdade notável e util.

Agradecemos os exemplares que temos recebido.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Movimento extraordinario.**—Foi enorme o movimento de passageiros nas linhas que partem de Lisboa, durante os dois dias 13, 14 e 15.

Para a linha de Cintra foram nesses dias cerca de 10.000 pessoas, para a de Cintura 9.000; nos comboios do Oeste foram 5.000 e nos de Cascaes não menos de 18.000 nos do Norte 4.000, além de 800 no especial de excursão ao Porto, e nos do Sul e Sueste uns 4.000. Um total de cerca de 50.000 passageiros?

**Gondomar.**—Foi prorrogado até ao fim de setembro o prazo para os concessionarios do caminho de ferro de Gondomar effectuarem o deposito de 30 contos, sem o que lhe não pôde ser passado o alvará de concessão.

**Tremvia das Devesas.**—Foi aprovado pelo conselho superior de obras publicas e minas a transferencia da concessão do tremvia do Porto ás Devesas a favor do conhecido photographo o sr. Emilio Biel.

**Ponte internacional do Minho.**—Foi inaugurada a illuminação electrica n'esta ponte. Tem 21 lampadas, sendo 19 de 20 velas e 2 de 100 velas nos extremos da ponte.

**Zambezia.**—O *Diario* publicou, em data de 5, o decreto autorizando o governo a contractar, com a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, a construcção e exploração da linha de Quelimane ao Ruo, seguindo as bases que tambem inseriu.

O contracto foi assignado no dia 8, sendo, por parte do governo, nomeado commissario regio o sr. conde de S. Januario e administradores os srs. Lourenço Cayolla, Frederico Ramires e Telles de Vasconcellos. Daremos este diploma no proximo numero.

— A assembléa geral d'esta companhia reuniu há dias sob a presidencia do sr. Jayme Couvreur para apreciar o relatorio da gerencia de 1895-98 e auctorou esta a assignar o contracto com o governo. A assembléa delegou para este efecto os poderes necessarios nos srs. Paiva de Andrade e Jacintho Parreira.

A eleição dos corpos gerentes deu os seguintes resultados : *Conselho de administração*.—Edmond Bartissol, Georges Ochs, Jacintho Parreira, Jayme Couvreur, Joaquim Carlos Paiva de Andrade, Lewis Peter Ford, Manuel Emygdio da Silva e Théodore Berger. *Conselho fiscal*.—Conselheiro Augusto Gomes de Araujo, Carlos Ferreira dos Santos e Silva e José Antonio Ferreira Madaill.

**Atravez d'Africa.**—Depois de varias sessões da commissão de estudo á situação financeira, partiram para o Porto o sr. conselheiro Madeira Pinto e o distinto engenheiro sr. Xavier Cordeiro, afim de procederem aos estudos da situação da companhia pela escripturação existente na sua séde no Porto.

**Mirandella e Vizeu.**—Por portarias de 6 do corrente, que publicaremos no proximo numero, foram aprovadas as liquidações das garantias de juro d'estas duas linhas, respectivas ao anno economico passado, d'aquelle na importancia de 31:257\$243 réis e d'esta na de 31:498\$208 réis.

**Concurso annullado.**—Mandou-se considerar sem efecto o concurso publico de 25 de junho ultimo para o fornecimento de 250 toneladas de carvão de forja para os caminhos de ferro do Sul e Sueste.

**Credito para construções.**—Por decreto de 4 do corrente foi aberto um credito especial de 40:000\$000 réis a favor do ministerio das obras publicas para despesas de construção e reparação de caminhos de ferro.

**Pedido de concessão.**—O sr. Raymundo Fausto Netto requereu licença para construir um caminho de ferro de via reduzida entre a mina da Orada e a esta-

ção de Serpa do caminho de ferro do sul e sueste e outro entre o sitio do Pequito, freguezia de Pedrogão, concelho da Vidigueira, e a estação de Cuba, ambos para transporte de minério, mercadorias e passageiros.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### Hespanha

*Concessão.*—Foi auctorizada a concessão á companhia da linha ferrea de Valdepeñas á Calzada de Calatrava, do prolongamento da linha da Calzada de Calatrava a Puertollano.

*Norte.*—A companhia da via ferrea do Norte, em virtude da lei geral do orçamento vigente, resolveu estabelecer um addicional de 40% sobre o imposto anterior de 15% nos bilhetes ordinarios e de 7,5% nos bilhetes de juro reduzido.

*Tremvia.*—Foi pedido á direcção das obras publicas a concessão d'um tremvia electrico em Madrid desde a glorieta de S. Vicente á ponte de Toledo com um ramal da dita ponte ao passeio dos Embajadores.

*Central de Aragão.*—Estão muito adeantadas as obras da secção Lyorbe a Sarriou. O viaducto de Alventosa tem já corredos 5 traços do lado de Teruel. Está perfurado o tunnel de Jerica y Claudiel, havendo começado o seu revestimento.

*Madrid, Zaragoza e Alicante.*—Segundo o relatorio da companhia d'esta via ferrea as receitas no exercicio de 1897 foram de 2.446.496,47 pesetas. O comprimento das linhas exploradas é de 2.927 kilometros.

As receitas totaes da companhia foram 60.289.693,23 pesetas, ou mais 1.810.168,66 do que em 1896. As despesas 36.982.138,26 ou mais 1.900.668,55 do que no anno anterior.

Os lucros liquidos foram de 2.446.496,47 pesetas ou menos 763.488 do que no anno passado.

O aumento de 1.797.642,34 pesetas no trafego distribue-se assim: Grande velocidade, 508.163,43 e pequena velocidade, pesetas 1.289.478,91.

*Andaluzes.*—Segundo o relatorio apresentado á assembléa geral a receita do trafego foi em 1897, 15.881.472 pesetas; e a despesa, 7.155.697 pesetas.

Juntando á diferença outros rendimentos foi a receita livre de 9.187.023 pesetas.

Os encargos de exploração, das obrigações, cambios, impostos juros e descontos absorveram 7.998.782 pesetas, ficando o excedente de 1.177.241 pesetas. No exercicio de 1896 tinha havido um deficit de 847.896 pesetas.

### Suissa

O grão conselho do cantão de Genebra resolveu construir uma linha ferrea de via dupla, que deve servir Plainpalais e Caronge e ligando a estação de Cornavin na margem direita do Rhodano, testa das linhas Lião-Genebra e Genebra-Lausanne, com a estação das Eaux-vives, d'onde partem as linhas de Saboia.

Votou a somma de 20:000 fr. para os estudos. Pretende-se executar a construcção enquanto se perfura o Simplão.

Calcula-se que as despezas não serão inferiores a 10 milhões entrando a construcção da ponte sobre o Rhodano.

### Turquia

Produziu impressão o iradé do sultão suspendendo as concessões de novas linhas na Asia Menor.

Como se sabe e as nossas *Viagens em terra alheia* explicam, os allemaes iam alargando a sua influencia e construindo linhas n'esta parte do imperio.

Pretendiam prolongar a linha ferrea de Anatolia por Amgara até ao Euphrates e obter uma linha de comunicação com o Golfo Persico.

A Inglaterra, porém, não via com bons olhos estes melhoramentos, entre outras razões pelo damno que o commercio do canal do Suez podia soffrer.

D'ahi a proibição, que provavelmente não será mantida durante muito tempo.

### Estado Livre do Congo

Foi inaugurada a via férrea do Congo a que já aqui nos referimos. Assistiu á cerimonia por parte do governo portuguez o nosso governador do districto do Congo. Este funcionario participou

já ao governo que fôra recebido com muitas distincções pelas auctoridades do Estado Livre.

### Transvaal

A companhia neerlandesa, que explora o caminho de ferro do Transvaal, diminuiu as tarifas para o transporte do carvão, com o fim de promover o estabelecimento no porto de Lourenço Marques d'um deposito de carvão.

Espera-se muito da exploração dos jazigos carboníferos do districto de Middelburgo, e d'ahi esta resolução da companhia, com o que muito poderá lucrar a nossa importante e cubicada cidade.

Oxalá que os melhoramentos do porto não prejudiquem este bom desejo.

### Canadá

As vias ferreas d'esta região riquissima, que em 1845 apenas mediafm alguma milhas n'um só tronco ferro viario, teem-se desenvolvido constantemente, favorecendo o augmento da população e da expansão nas zonas agrícolas, e valorisando cada vez maiores tractos de terreno.

No anno de 1855 havia já 71 milhas, em 1866 estavam construidas 2.150, em 1876 subiam a 5.157, em 1886 contavam-se 10.697, em fins de 1897 chegava-se a 16.550.

O governo canadiano concorre com 1.117 milhões de dollars para estas obras.

### Brazil

A rede ferro-viaria do Estado de S. Paulo, comprehendendo os tremvias a vapor de S. Paulo a Santo Amaro, de S. Vicente a Santos, e da Cantareira era 3.035 kilometros, sendo 1.107 de concessão federal.

As linhas do caminho de ferro central teem 274 kilometros, sendo 84 da bitola de 1,6 e 190 de 1m,0.

A linha de S. Paulo tem 139 kilometros de 1m,6; a do caminho de ferro Paulista 791 kilometros, sendo 279 de 1,6, 471 da bitola de 1m,0 e 41 de bitola de 0,6.

As linhas de Sorocabana e Ituana medem 790 kilometros, sendo 510 de 1m,0 e 280 de 0,96.

### China

Um grupo financeiro franco-belga obteve do governo do celeste imperio a concessão do Grande Central Chinez que deve ir de Han-Koon a Pekin.

Esta linha deve ter o desenvolvimento de 1400 kilometros, com numerosas obras d'arte, havendo algumas importantes, como um viaducto metallico de 7 kilometros de comprimento sobre arrozaes.

## 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)

### TRANSITO COM HESPAÑHA

O quadro annexo sob o n.º 23 dá os resultados do transito com a Hespanha pela fronteira de Valencia de Alcantara (direcção de Madrid) e pela de Badajoz.

Pela primeira, temos ainda este anno a registar diminuição, que é de 593 passageiros e 1233 toneladas de mercadorias (grande e pequena velocidade), diminuição esta que corresponde ao producto para menos de 2.714\$500 réis.

Em compensação, pela fronteira de Badajoz houve a mais 281 passageiros e 5.114 toneladas de mercadorias, que deram maior producto de receitas na importancia de 14.100\$000 réis, ou seja, a final, para o conjunto das duas fronteiras, no augmento de réis 11.585\$900 nas receitas.

No futuro esperamos obter, pela modificaçao e pela acceleracao no comboio correio Lisboa-Madrid, actualmente em via de estudo, augmento considerável do trafego por Valencia de Alcantara.

## OBSERVAÇÕES SOBRE OS DIFFERENTES SERVIÇOS

## Exploração

Importantes melhoramentos se acham actualmente em via de realização n'este serviço, no tocante á utilização methodica, e á acceleracao da rotação do material, tanto de passageiros como de mercadorias. á suppressão de percursos inuteis d'este material, á completa utilisação de tracção dos comboios, á simplificação do trabalho de escripturação das estações, á boa distribuição do pessoal ao emprego de vigilancia activa nas estações pelo pessoal dos inspectores, reduzidos até agora a funcções quasi sedentarias; etc.

N'este sentido impunham-se-nos reformas para nos permitir fazer face, ainda por algum tempo, com o material, relativamente muito restricto, de que dispomos, ao crescimento do trafego.

## Via e obras

Achar-se-hão mais adeante os pormenores dos trabalhos complementares de primeiro estabelecimento effectuados em 1897 e que o desenvolvimento do trafego tornava indispensaveis.

O quadro annexo n.º 27 dá, por outro lado, a importancia das despezas feitas para a restauração das pontes metallicas. Estes importantes trabalhos approximam-se do seu termo.

Continuamos a substituição dos pilares da ponte do Tejo, que ficará terminada no corrente anno.

Entre Entroncamento e Pampilhosa, na extensão de 50 kilómetros, foram substituidos os carris de 30 pelos de 40 kilogrammas. trabalho este em que é indispensavel proseguir pelo menos até Pampilhosa. O quadro n.º 28 indica a despesa, effectuada sob esta rubrica, em 1897.

Na conservação da via e dos edifícios, continuamos a trabalhar com a mesma actividade.

Empregamos em 1897 :

148:782 travessas creosotadas a 14,693 kilogrammas
3:227 travessas de carvalho, não creosotadas
1:113 travessas de eucalyptos
Total 153:122 travessas ;

isto é, mais 20:750 do que 1896.

A balastragem, na qual se haviam empregado, em 1896, 30:366 metros cubicos de areia e 23:601 de pedra britada, fez com que em 1897 applicassemos 16:162 de areia e 22:687 metros cubicos de pedra britada.

Alguns annos decorrerão ainda, antes que se tenha inteiramente recuperado o perdido por motivo de insuficiencia de conservação no passado. Não obstante, o estado da via pode já ser considerado como satisfactorio, graças aos sacrificios importantes que teem sido feitos n'este capítulo durante os ultimos annos.

## Material e tracção

Os quadros annexos a este relatorio, dando conta do funcionamento do serviço de Material e Tracção e do estado do nosso material, fazem sobressair a situação, que se tornaria inquietante se o Conselho de Administração não tivesse energicamente, em 29 de outubro de 1897, adoptado importantes providencias, de molde a prover de remedio sobre este ponto, dentro de determinado prazo.

Vem aqui a propósito recordar que na noite de 31 de outubro de 1895 as nossas officinas geraes de reparação do material em Lisboa sofreram grande incendio, e em grande parte foram destruidas.

Em seguida a esse incendio, houve a ideia de transportar essas officinas para fóra de Lisboa, mas a situação financeira tornára forçoso o adiamento do projecto. Maior atrazo na restauração das officinas teria tido funestas consequencias; portanto, foi decidido, em 29 d'outubro de 1897, o seu restabelecimento, como provisorio, no sitio actual, trabalho este que está em via de conclusão e bem assim foi resolvida a aquisição da alfaia necessaria, mas só agora pôde começar a recepção das respectivas machinas-ferramentas.

O estado do nosso material, sobretudo no que diz respeito a locomotivas, resentido do afrouxamento que sofreram as reparações, consequencia d'aquella situação.

E' verdade que, desde 1895, uma parte do material a reparar tem sido levada ás pequenas officinas, justificadamente criadas nos depositos, mas as escassas ferramentas d'estas officinas não permitem as grandes reparações, mormente aquellas que dizem respeito á caldeiraria em ponto grande, as quaes, por esse motivo, teem sofrido atrazo grave.

N'este momento cerca da quarta parte do nosso material efectivo de locomotivas carece, para serviço efectivo, de reparações indispensaveis, o que já representa por si proporção inteiramente anormal; mas, além d'esse numero, ainda outras locomotivas, immobilisadas, esperam, por falta de logar, a sua vez de entrada nas officinas.

Sómente quando a restauração provisoria das officinas estiver

terminada e ellas se acharem munidas das indispensaveis machinas-ferramentas, encommendadas, como dissemos, ha alguns meses, será possivel vencer o atrazo que a conservação do material tem tido nos ultimos annos; e durante, pelo menos, os tres mais proximos não serão de mais todos os recursos das officinas restauradas, para restabelecer as nossas locomotivas aproveitaveis em estado normal de conservação, o que, por outro lado, importará despesa supplementar de certa importância n'este capitulo.

Alem d'isso, era indispensavel, n'estas condições, para não nos acharmos na impossibilidade de ocorrer ao desenvolvimento do trafego, aumentar o numero efectivo das nossas locomotivas.

A solução, que, como acima dizemos, pareceu mais vantajosa, foi limitarmo-nos a encommendar 4 locomotivas de grande força, carimbadas para 15 kilogrammas; estas locomotivas ser-nos-hão entregues no fim do corrente anno e prestar-nos-hão valioso auxilio, principalmente para o serviço dos comboios pesados ou rapidos nos perfis accidentados das nossas linhas.

O conjunto das decisões tomadas permite, pois, ainda por este lado, arrostar confiadamente o futuro, sob o ponto de vista technico, sem disfarçar, todavia, os esforços que devemos ainda fazer para repôr em estado satisfactorio o nosso material de máquinas.

No tocante, enfim, ás carruagens e wagons, é indispensavel igualmente dar grande impulso á sua conservação.

Um dos quadros exarados no documento n.º 29 põe especialmente em relevo que, em 1897, enquanto que se dispenderá réis 16:853\$535 com as carruagens de 1.ª classe, e 13:250\$136 réis com as de 2.ª, não se applicou senão 5:575\$980 ás de 3.ª, ainda assim quantia dupla da correspondente no anno precedente.

O estado geral d'estas ultimas carruagens deixa a desejar, e no proprio interesse da sua conservação importa prover de remedio a este estado.

## Carvão

A despesa em carvão, que em 1896 havia sido de 205:282\$060 réis, elevou-se em 1897 a 274:682\$275. O aumento é devido, por um lado, ao maior percurso dos comboios, e por outro lado ao encarecimento do carvão, cujo preço por tonelada ascendeu de 4\$859 réis em 1896 a 5\$115 réis em 1897.

## Segunda parte

## CONTA D'ESTABELECIMENTO

Foi importante a modificação feita na arrumação das verbas que constituem esta conta.

Extornámos d'ella todas as contapartidas de operações, que já estavam e ficaram representadas n'outras contas do nosso activo.

Creámos uma conta especial de «despezas complementares de estabelecimento desde 1895», despezas que teem sido pagas pelos nossos excedentes de receitas d'exploração, desde a reconstituição da companhia, logo que entrou em execução o convenio de 4 de maio de 1894.

Fizemos sahir dos excedentes de receita, desde 1895, como de facto sahiram, as quantias necessarias para pagamento dos nossos coupons.

Com efeito, a datar de 31 de dezembro de 1894 até 1 de Janeiro de 1896, tivemos que pagar ou preparar os fundos para os seguintes coupons, a saber :

2 coupons do anno de 1894: um pago desde 1 de Janeiro, e o segundo desde 2 de Abril de 1895, na importancia de	1.472:298\$866
1 coupon do 1.º semestre de 1895, pago a datar do 1.º de outubro de 1895.....	736:149\$433
	2.208:448\$209

Depositado nos bancos estrangeiros em 31 de dezembro de 1895 o coupon do 2.º semestre de 1895, começado a pagar em 1 de janeiro de 1896, na importancia de .....	736:149\$433
--	--------------

Total ouro.....	2.944:597\$732
-----------------	----------------

Os recursos que a Companhia teve para pagar estes encargos foram :

Saldos em caixa no paiz e nos bancos estrangeiros :

	Moeda corrente:	Ouro
Em 31 de dezembro de 1894.....	236:524\$071	864:290\$919
Receitas liquidas da exploração em 1895 ..	2.188:367\$023 2.424:891\$094	

Esta quantia, convertida em ouro com o premio d'ouro de 30 %, produziu.....	1.865:300\$841
---	----------------

Era, assim, em ouro a quantia de que dispunhamos.....	2.729:591 \$760
Logo deficit ouro .....	215:005 \$972
ou com o premio de 30 %, representando papel.....	279:507 \$763

quantia que foi realmente paga pelos excedentes da receita, não obstante ter sido levada á conta do 1.º estabelecimento, d'onde agora foi extornada.

A criação da conta especial complementar d'estabelecimento era uma necessidade, para que do nosso balanço constasse qual era realmente a applicação que tinham tido os excedentes da receita e de como, d'essa applicação, resultaria aumento do nosso activo.

Foram encerrados tambem pelo fundo de reserva especial todos os adeantamentos para obras de renovação de pontes e de via, que estavam sendo successivamente pagos pelas despezas annuas de exploração.

Os titulos diversos pertencentes á Companhia foram considerados no balanço pela sua cotação em 31 de dezembro de 1897.

As obrigações de 3 % 1.º grau, ainda não postas em circulação, foram escripturadas sem valor, até á sua collocacão e em conta de reserva extraordinaria.

Finalmente as contas de fundo de reserva só serão estabelecidas, no nosso balanço, á medida que a diferença real a maior do activo sobre o passivo as justifique, quer pela quota parte dos excessos disponíveis das receitas d'exploração ou outros quaesquer recursos, quer pela realização de fundos e bens, destinados pelo nosso convenio a constituir esses fundos de reserva.

## PROGRESSOS SCIENTIFICOS

Segundo a auctorizada revista scientifica *La Nature*, os progressos mais notaveis realizados depois do encerramento da exposição Universal de Paris de 1889 nas artes e nas sciencias foram os seguintes:

- 1.º Os melhoramentos da *bicyclette*,
- 2.º Os inventos e aperfeiçoamentos nos *automobiles* de petroleo e electricos;
- 3.º As vias *ferreas electricas* que devem modificar as condições da exploração das grandes linhas no proximo seculo.
- 4.º As correntes *polyphasicas* que permitem distribuir e conduzir as forças naturaes a qualquer distancia.
- 5.º A *turbina Laral* que utilisa o vapor em alta pressão.
- 5.º O *motor Diesel* de combustão interior, o mais economico actualmente.
- 7.º A descoberta e as applicações do *carboneto de calcio*, materias primas para a producção do azetylenc, que é o gaz de illuminação do futuro.
- 8.º A invenção do *cinematographo* que vae tendo varias applicações scientificas interessantes:
- 9.º A descoberta e as applicações medicas dos raios *Roentgen*.
- 10.º Os processos de *liquifacção dos gазes* e *hydrogenio*.
- 11.º A *photographia das cores*;
- 12.º A *telegraphia sem fios*;
- 13.º A *luz fria* obtida pela luminiscencia de gазes rarefeitos.
- 14.º As correntes de alta frequencia.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Excursão de Porto ao Bussaco (Luso) em 21 de agosto  
e 4 de setembro de 1898

Preços de ida e volta de Porto, Gaia, Granja e Espinho 1\$500 réis em 2.ª classe e 1\$000 réis em 3.ª classe.

### Horario dos comboios especiaes em 21 de agosto e 4 de Setembro

Partida do Porto, ás 6,30 da manhã. Chegada a Luso, ás 9,30 da manhã. Volta de Luso, ás 7,50 da tarde. Chegada ao Porto, ás 10,43 da tarde.

### Excursão de Porto á Batalha e Figueira da Foz em 28 de agosto de 1898

Preços de Porto, Gaia, Granja e Espinho — 2.ª classe 4\$500 — 3.ª classe 3\$000.

Preços de Ovar : — 2.ª classe 4\$000 — 3.ª classe 2\$500.

Preços de Aveiro : — 2.ª classe 3\$000 — 3.ª classe 1\$700.

Ida — via Alfarellos.

Volta — via Figueira e Pampilhosas.

### Horario de comboio especial

Partida de Porto — 12,25 da noite de 27 de agosto.

Chegada a Leiria — 5,45 da manhã.

Partida de Leiria — 1,30 da tarde de 28 de agosto.

Chegada a Figueira — 2,50 da tarde de 28 de agosto.

Chegada a Porto — 2,45 da manhã de 29 de agosto.

O numero de logares é limitado a 120 de 1.ª classe e 360 de 2.ª classe.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 1 de agosto de 1898.

### Festas de Nossa Senhora da Agonia em Viana do Castello

nos dias 15 a 21 d'Agosto de 1898

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos para ida nos dias 14 a 19; volta nos dias 16 a 22.

Preços dos bilhetes de Lisboa (Rocio ou Santa Apolonia) a Viana do Castello e volta: 2.ª classe 5\$000 réis, 3.ª 3\$400 réis.

Para mais esclarecimentos veja-se os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 12 d'agosto de 1898.

## ARREMATAÇÕES

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Concurso para o fornecimento de 50.000 toneladas inglezas de carvão de pedra

No dia 31 d'agosto proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, terá lugar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de 50:000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Lancaster's Griffin Nantyglo, Riska, Newport Abercarn Black-vein, Albion, Cambrion Navigation, Nixons Navigation, Ferndale, Cyfarthfa, Lewis Merthyr, Hood's Merthyr, Dowlais Merthyr, Ocean Merthyr, Cory's Merthyr, Standard, Naval, Tredegar, Great Western, Western Walley Black-vein.

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

Lisboa, 30 de julho de 1898.

#### Fornecimento de ferros diversos e chapas

No dia 14 de setembro proximo futuro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros diversos e chapas.

As condições e cadernos d'encargos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 11 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue de Châteaudun.—Lisboa, 10 d'agosto de 1898.

### Companhia do caminho de ferro de Guimarães

#### Fornecimento de 10:000 travessas de pinho

Até ao dia 25 do corrente mez de agosto, recebem-se proposetas no escriptorio d'esta companhia, á rua de Cedofeita, n.º 291, como tambem na repartição de via e obras em Santo Thyrso, onde se encontrarão patentes as condições d'este fornecimento.

Porto, 4 de agosto de 1898.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES<sup>M</sup>**  
**RECOMMENDADAS**  
**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS**  
**RECOMMANDÉES**

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

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

## AGENDA DO VIAJANTE

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

### AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

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

**LISBOA Braganza-Hotel.**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1<sup>er</sup> ordre—Propri. Victor Sassetti.

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

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

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

**CASCAES Hotel Central.**—De 1<sup>er</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

**CASCAES Hotel Victor.**—Appartements pour familles.—Vue splendide sur la mer. Service de 1<sup>er</sup> ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

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

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

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

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

**PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club.**—Magnificas accommodações, aceio 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 confortaveis e inexcedivel aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

## VIAJANTE

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

**PORTO Hotel Continental.**—R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1<sup>ª</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhos.

**PORTO Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

**PORTO Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1<sup>ª</sup> ordem.—Propri. Adriano & François.

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador**

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

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

**NAZARETH Grande Hotel Club.** Reabriu no dia 1 de agosto fornecendo aos seus hóspedes as melhores commodidades, com economia de preços, os quais 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.<sup>m</sup> Sr. Manuel Marques d'Oliveira, Caldas da Rainha, faz-se ajuste de trens e valem-se bilhetes para as carreiras de Cella ou Vallado à Nazareth, garantindo-se os lugares a quem comprar os bilhetes na vespera. Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Proprietario, Antonio de Souza Romão.

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

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

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

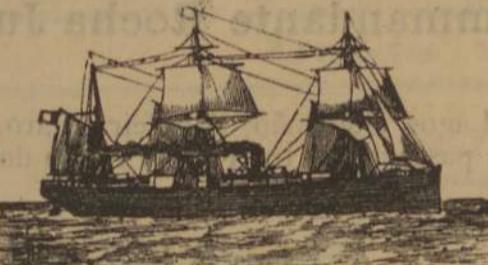
**GIBRALTAR Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

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

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

# ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



## (MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil  
Cherbourg e Southampton

O paquete NILE, esperado a 24 de agosto.

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

### AGENTES

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

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

### HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 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.
10-40 m.	11-15 m.	10-45 m.	11-50 m.
10-45 m.	11-50 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.	6-0 m.	6-20 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.
8-45 m.	9-10 m.	9-30 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 t.	12-20 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-55 n.

#### Lisboa V. Franca

#### V. Franca Lisboa

<sup>a)</sup> directos — <sup>b)</sup> pela linha do Oeste — <sup>c)</sup> Lisboa Caes dos Soldados — <sup>d)</sup> Porto-Campanhã — <sup>e)</sup> só aos sábados — <sup>f)</sup> excepto aos sábados — <sup>g)</sup> ás 3.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras — <sup>h)</sup> ás 2.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras — <sup>i)</sup> só no dia 23 de cada mez — <sup>j)</sup> aos domingos e dias santos — <sup>k)</sup> ás 5.<sup>as</sup> e domingos — <sup>l)</sup> 5.<sup>as</sup> e sábados — <sup>m)</sup> 2.<sup>as</sup> feiras — <sup>n)</sup> 5.<sup>as</sup> feiras.

#### Lisboa V. Alcant.

#### V. Alcant. Lisboa

#### Lisboa V. Povoa

#### Povoa Lisboa

#### Lisboa Sacavém

#### Sacavém Lisboa

#### Lisboa Setúbal

#### Setúbal Lisboa

#### Lisboa Faro

#### Faro Lisboa

#### Lisboa Extremoz

#### Extremoz Lisboa

#### Lisboa Porto

#### Porto Lisboa

#### Lisboa Badajoz

#### Badajoz Lisboa

#### Lisboa Caldas

#### Caldas Lisboa

#### Lisboa Alfarelos

#### Alfarelos Lisboa

#### Lisboa Entrono.

#### Entrono. Lisboa

#### Lisboa Guarda

#### Guarda Entrono.

#### Lisboa Pampilhosa

#### Pampilhosa Lisboa

#### Lisboa Figueira

#### Figueira Lisboa

#### Lisboa Novo Setúbal

#### Setúbal P. Novo

#### Casa Branca Evora

#### Evora Casa Branca

#### Casa Branca Faro

#### Faro Casa Branca

#### Caldas Alfarelos

#### Alfarelos Caldas

#### Alcant. M. Cacem

#### Cacem Alcant. M.

#### Lisboa Santarém

#### Santarém Lisboa

#### Lisboa Entronc.

#### Entronc. Lisboa

#### Ovar

#### Porto Ovar

#### Aveiro Porto

#### Porto Aveiro

#### Entronc. Guarda

#### Guarda Entronc.

#### Porto Braga

#### Braga Porto

#### Porto Valença

#### Valença Porto

#### Porto Vianna

#### Vianna Porto

#### Nine Braga

#### Braga Nine

#### Porto Barca d'Alva

#### Barca d'Alva Porto

#### Porto Tua

#### Tua Porto

#### Porto Regoa

#### Regoa Porto

#### Regoa Barca d'Alva

#### Barca d'Alva Regoa

# FABRICA DE H. Schalck, Successores

## Calçada do Cascão

### LISBOA

Premiado em todas as exposições

### DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup>

Porto: Rua da Fabrica, 25

### PRODUCTOS

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

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



**S**AHIRÁ no dia 1 de setembro, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.<sup>a</sup>

### Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Africa Oriental**, pelo canal de Suez, va-  
por allemão **Général**.  
Sahirá a 26 de agosto.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. portu-  
guez **Malange**. Sahirá a 17 de  
agosto.  
Mala Real Portugueza.—P. do Municipio, 6.

**Bahia**, Victoria, Rio e Santos, vapor allemão  
**Tucuman**. Sahirá a 17 d'agosto.  
Agente, E. George—R. da Prata, 8.

**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão  
**Coblenz**. Sahirá a 20 de agosto.  
Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoei-  
ros, 135, 1.<sup>o</sup>

**Bahia**, Rio e Santos, vap. allemão **Anto-**  
**nina**. Sahirá a 31 de agosto.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

**Barcelóna**, Cette e Marselha, vapor franc.  
**St. André**. Sahirá a 19  
de agosto.  
Agente, H. Burnay & C.<sup>a</sup>—Rua dos Fanquei-  
ros, n.<sup>o</sup> 10.

**Bordeaux**, vapor francez **Cordillère**.  
Sahirá a 17 de agosto.  
Sociedade Trolades. Agente das Messageries  
Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>

**Cabo da Boa Esperança**, Lourenço  
e Beira, vap. franc. **Ville de Maceió**.  
Sahirá a 22 de agosto.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.

**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vap. inglez  
**Orcana**. Sahirá a 30 d'agosto.  
Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> C. Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

**Dakar**, Rio de Janeiro Montevideo e Buenos-  
Ayres, vap. francez **La Plata**.  
Sahirá a 29 de agosto.  
Sociedade Trolades. Agente das Messageries  
Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>

**Havre** e Liverpool, vap. inglez **Jerome**.  
Sahirá a 22 de agosto.  
Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> Rua do Ale-  
crim, 10.

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

**Madeira**, vap. inglez **Cametense**. Sa-  
hirá a 21 de agosto.  
Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> Rua do Ale-  
crim, 10.

**Pará** e Manaos vap. inglez **Cametense**.  
Sahirá a 21 de agosto.  
Agente, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> Rua do Ale-  
crim, 10.

**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Ja-  
neiro e Santos, vap. franc.  
**Ville de San Nicolas**. Sahirá a 19  
de agosto.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.

**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-  
tevideo e Buenos-Ayres, vap.  
inglez **Danube**. Sahirá a 23 de agosto.  
Agente, James Rawes & C.<sup>a</sup>—R. d'El-rei, 31, 1.<sup>o</sup>

**Pernambuco**, Rio e Santos, vapor allemão  
**Itaparica**. Sahirá a 24  
de agosto.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

**Pernambuco**, Rio e Santos, vapor allemão  
**Patagonia**. Sahirá a 7  
de setembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.

**Rio de Janeiro** e Santos, vap. franc. **Cor-**  
**sica**. Sahirá a 26 de  
agosto.  
Agente, Augusto Freire—19, Praça do Municipio.

**S. Thiago**, S. Thomé, Cabinda, Santo An-  
tonio do Zaire, Ambriz, Loanda,  
Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vap.  
port. **Cazengo**. Sahirá a 23 de agosto.  
Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>

**S. Vicente**, Rio de Janeiro e mais portos  
do Pacifico, vap. inglez **Orel-**  
**lana**. Sahirá a 17 de agosto.  
Agente, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré,  
64, 1.<sup>o</sup>

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

Tarifa especial n.º 7 — Grande velocidade

## BILHETES DE IDA E VOLTA

Desde 20 de agosto de 1898

Procedências

Lisboa — Rocio

Lisboa — Caes dos Soldados

Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS			Procedências	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS		
		1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe				1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
Campolide .....	1	200	150	100		Quintans .....	4	8.700	7.000	4.200
Braço de Prata .....	1	350	300	200		Aveiro .....	4	8.900	7.200	4.300
Olivaes .....	1	350	300	200		Estarreja .....	4	9.500	7.600	4.600
Sacavem .....	1	450	350	250		Ovar .....	5	9.800	7.800	4.700
Povoa .....	1	700	550	380		Esmoriz .....	5	10.200	8.100	4.900
Alverca .....	1	900	650	460		Espinho .....	5	10.400	8.300	5.000
Alhandra .....	1	1.000	760	530		Granja .....	5	10.500	8.400	5.100
Villa Franca .....	1	1.200	870	620		Valladares .....	5	10.700	8.600	5.200
Carregado .....	1	1.350	1.030	720		Porto ou Gaya .....	5	11.000	8.800	5.300
Azambuja .....	1	1.700	1.270	900		Porto (S. Bento) .....	5	11.480	8.940	5.440
Reguengo .....	1	1.900	1.600	1.000		Sabugo .....	1	1.000	700	500
Sant'Anna .....	1	2.200	1.800	1.150		Mafra .....	1	1.200	1.000	650
Santarem e Valle de Santarem .....	1	2.600	2.100	1.350		Malveira .....	1	1.400	1.200	750
V. de Figueira .....	1	2.900	2.400	1.500		Pero Negro .....	1	1.700	1.400	900
M. de Miranda .....	3	3.200	2.600	1.650		Dois Portos .....	1	1.900	1.600	1.000
Torres Novas .....	3	3.500	2.800	1.800		Runa .....	1	2.100	1.700	1.100
Entroncamento .....	3	3.600	2.900	1.900		Torres Vedras .....	1	2.200	1.800	1.150
Abrantes .....	3	4.500	3.600	2.500		Bombarral .....	1	3.000	2.400	1.550
Crato .....	4	6.600	5.300	3.700		S. Mamede .....	3	3.200	2.600	1.650
Portalegre .....	4	7.400	5.700	4.000		Obidos .....	3	3.400	2.700	1.750
Elvas .....	4	8.700	7.000	4.800		Caldas .....	3	3.600	2.900	1.900
T. das Vargens .....	3	5.800	4.600	3.300		S. Martinho .....	3	3.900	3.200	2.100
Pezo .....	4	6.700	5.400	3.800		Cella .....	3	4.200	3.400	2.300
Castello de Vide .....	4	7.300	5.900	4.100		Vallado .....	3	4.400	3.500	2.500
Payalvo .....	3	4.200	3.400	2.300		Marinha Grande .....	3	5.000	4.000	2.900
Chão de Maçãs .....	3	4.400	3.500	2.500		Leiria .....	3	5.300	4.300	3.000
Pombal .....	3	5.800	4.600	3.300		Amieira .....	4	6.700	5.400	3.800
Soure .....	3	6.200	5.000	3.350		Figueira da Foz .....	4	7.100	5.700	4.000
Alfarellos .....	4	6.600	5.300	3.400		Castello Branco .....	4	7.500	5.940	4.470
Coimbra ou Coimbra B. ....	4	7.200	5.800	3.500		Castello Novo .....	4	8.490	6.690	4.740
Pampilhosa .....	4	7.600	6.400	3.700		Alpedrinha .....	4	8.620	6.800	4.790
Mealhada .....	4	7.800	6.300	3.800		Fundão .....	4	9.210	7.270	5.130
Mogofores .....	4	8.400	6.500	3.900		Covilhã .....	5	9.780	7.720	5.450
Oliveira do Bairro .....	4	8.300	6.700	4.000		Guarda .....	5	11.270	8.870	6.260

Lisboa — Rocio

Lisboa — Caes dos Soldados

Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS			Procedências	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS		
		1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe				1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
Braço de Prata .....	1	200	160	120		Aveiro .....	4	8.700	7.000	4.200
Olivaes .....	1	230	180	130		Estarreja .....	4	9.200	7.400	4.500
Sacavem .....	1	320	260	200		Ovar .....	5	9.600	7.700	4.600
Povoa .....	1	580	450	320		Esmoriz .....	5	10.000	8.000	4.800
Alverca .....	1	740	550	400		Espinho .....	5	10.200	8.400	4.900
Alhandra .....	1	840	660	470		Granja .....	5	10.300	8.200	5.000
Villa Franca .....	1	1.000	770	560		Valladares .....	5	10.500	8.400	5.100
Carregado .....	1	1.490	930	660		Gaia ou Porto .....	5	10.800	8.600	5.200
Azambuja .....	1	1.510	1.170	840		Porto (S. Bento) .....	5	10.980	8.740	5.310
Reguengo .....	1	1.760	1.360	980		Sabugo .....	1	1.000	700	500
Sant'Anna .....	1	1.960	1.520	1.090		Mafra .....	1	1.200	1.000	650
Santarem e Valle de Santarem .....	1	2.400	1.900	1.300		Malveira .....	1	1.400	1.200	750
V. de Figueira .....	1	2.700	2.200	1.400		Pero Negro .....	1	1.700	1.400	900
M. Miranda .....	3	3.000	2.400	1.550		Dois Portos .....	1	1.900	1.600	1.000
Torres Novas .....	3	3.300	2.600	1.700		Runa .....	1	2.100	1.700	1.100
Entroncamento .....	3	3.400	2.700	1.750		Torres Vedras .....	1	2.200	1.800	1.150
Abrantes .....	3	4.300	3.400	2.400		Bombarral .....	1	3.000	2.400	1.550
Crato .....	4	6.400	5.100	3.600		S. Mamede .....	3	3.200	2.600	1.650
Portalegre .....	4	6.900	5.300	3.900		Obidos .....	3	3.400	2.700	1.750
Elvas .....	4	8.500	6.800	4.700		Caldas .....	3	3.600	2.900	1.900
T. das Vargens .....	3	5.600	4.500	3.200		S. Martinho .....	3	3.900	3.200	2.100
Pezo .....	4	6.500	5.200	3.700		Cella .....	3	4.200	3.400	2.300
Castello de Vide .....	4	7.400	5.700	4.000		Vallado .....	3	4.400	3.500	2.500
Payalvo .....	3	3.900	3.200	2.400		Marinha Grande .....	3	5.000	4.000	2.900
C. de Maçãs .....	3	4.200	3.400	2.300		Leiria .....	3	5.300	4.300	3.000
Pombal .....	3	5.500	4.400	3.100		Amieira .....	4	6.700	5.400	3.800
Soure .....	3	6.000	4.800	3.20						

Procedências	Destinos ou vice-versa	PREÇOS			Procedências	Destinos ou vice-versa	PREÇOS				
		Dias de validade	1.ª Classe	2.ª Classe			Dias de validade	1.ª Classe	2.ª Classe		
Santarem e V. de Santarem	Lisboa-Caes dos Soldados.....	1	2.400	1.900	1.300	Santarem e V. de Santarem	Elvas .....	3	6.400	4.900	3.400
	Lisboa-Rocio .....	1	2.600	2.400	1.350		T. das Vargens .....	3	3.300	2.600	1.700
	Braço de Prata.....	1	2.300	1.900	1.200		Pezo .....	3	4.200	3.400	2.300
	Olivaes .....	1	2.200	1.800	1.150		Castello de Vide .....	3	4.700	3.800	2.700
	Sacavem .....	1	2.400	1.700	1.100		Payalvo .....	1	1.600	1.300	850
	Povoa .....	1	1.900	1.600	1.000		Chão de Maçãs .....	1	1.800	1.500	950
	Alverca .....	1	1.700	1.400	900		Pombal .....	1	3.100	2.500	1.600
	Alhandra .....	1	1.600	1.300	850		Coimbra ou Coimbra B. ....	3	4.700	3.800	2.200
	Villa Franca .....	1	1.500	1.200	800		Pampilhosa .....	3	5.000	4.000	2.400
	Carregado .....	1	1.300	1.100	700		Mealhada .....	3	5.200	4.200	2.500
	Azambuja .....	1	900	800	500		Aveiro .....	3	6.400	5.100	3.000
	Reguengo .....	1	700	600	400		Estarreja .....	4	6.800	5.400	3.300
	Sant'Anna .....	1	500	400	300		Ovar .....	4	7.300	5.900	3.500
	V. de Figueira .....	1	400	300	200		Espinho .....	4	7.800	6.300	3.700
	M. de Miranda .....	1	700	600	400		Granja .....	4	7.900	6.400	3.800
	Torres Novas .....	1	900	800	500		Gaia ou Porto .....	4	8.400	6.800	4.000
	Entroncamento .....	1	1.100	900	600		Porto (S. Bento) .....	4	8.580	6.940	4.110
	Abrantes .....	1	2.000	1.600	1.050		Figueira da Foz (via Alfarellos)	3	4.760	3.630	2.610
	Crato .....	3	4.000	3.200	2.200	De Santarem a V. de Santarem ou vice-versa .....	1	500	400	300	
	Portalegre .....	3	4.600	3.700	2.600						
Eivas	Lisboa-Caes dos Soldados.....	4	8.500	6.800	4.700						
	Lisboa-Rocio .....	4	8.700	7.000	4.800						
	Carregado .....	4	7.300	5.900	4.100						
	Santarem e V. de Santarem ..	3	6.100	4.900	3.400						
	Torres Novas .....	3	5.200	4.200	3.000						
	Entroncamento .....	3	5.400	4.100	2.900						
	Barquinha .....	3	5.000	4.000	2.900						
	Praia .....	3	4.700	3.800	2.700						
	Tramagal .....	3	4.300	3.400	2.400						
	Abrantes .....	3	4.200	3.400	2.300						
	Bemposta .....	3	3.800	3.400	2.000						
	Ponte de Sôr .....	3	3.300	2.600	1.700						
	Chança .....	1	2.700	2.200	1.400						
	Crato .....	1	2.400	1.700	1.100						
	Portalegre .....	1	1.600	1.300	850						
	Assumar .....	1	1.300	1.100	700						
	Santa Eulalia .....	1	700	600	400						
	Torre das Vargens .....	1	2.900	2.400	1.500						
	Pezo .....	3	3.900	3.200	2.100						
Coimbra e Coimbra B.	Lisboa-C. dos Soldados .....	4	7.000	5.600	3.400	Coimbra e Coimbra B.	Souzellas .....	1	300	250	150
	Lisboa-Rocio .....	4	7.200	5.800	3.500		Pampilhosa .....	1	600	450	300
	Carregado .....	3	5.900	4.700	2.900		Mealhada .....	1	700	550	400
	Santarem e V. de Santarem ..	3	4.700	3.800	2.200		Mogofores .....	1	1.000	800	550
	Torres Novas .....	3	3.800	3.100	2.000		O. do Bairro .....	1	1.200	1.000	650
	Entroncamento .....	3	3.600	2.900	1.900		Quintans .....	1	1.700	1.400	900
	Abrantes .....	3	4.600	3.700	2.600		Aveiro .....	1	1.900	1.600	1.100
	Crato .....	4	6.600	5.300	3.700		Ovar ou Estarreja .....	4	2.800	2.200	1.600
	Portalegre .....	4	7.200	5.800	4.000		Esmoriz .....	4	3.100	2.500	1.600
	Eivas .....	4	8.700	7.000	4.800		Espinho .....	3	3.300	2.600	1.700
	Torre das Vargens .....	3	5.800	4.600	3.300		Granja .....	3	3.400	2.700	1.750
	Pezo .....	4	6.700	5.400	3.800		Valladares .....	3	3.700	3.000	2.000
	Castello de Vide .....	4	7.400	6.000	4.100		Gaia ou Porto .....	3	3.900	3.200	2.200
	Payalvo .....	1	3.200	2.600	1.650		Porto (S. Bento) .....	3	4.080	3.340	2.310
	C. de Maçãs .....	1	2.900	2.400	1.500		Figueira da Foz (via Alfarellos)	1	1.100	900	600
	Caxarias .....	1	2.600	2.100	1.350		Leiria .....	1	2.700	2.200	1.400
	Albergaria .....	1	2.300	1.900	1.200		Castello Branco .....	4	5.200	4.200	2.720
	Vermoil .....	1	1.900	1.600	1.000		Fundão .....	4	6.920	5.550	3.680
	Pombal .....	1	1.600	1.300	850		Covilhã .....	5	7.500	6.000	4.000
	Soure .....	1	1.400	900	600		Guarda .....	5	9.040	7.200	4.800
Aveiro	Alfarellos .....	1	700	550	400		Via Abrantes .....				
	Formoselha .....	1	600	500	350						
	Taveiro .....	1	250	200	150						
	Lisboa-C. dos Soldados .....	4	8.700	7.000	4.200	Aveiro	Vermoil .....	3	3.600	2.900	1.900
	Lisboa-Rocio .....	4	8.900	7.200	4.300		Pombal .....	3	3.200	2.600	1.650
	Santarem e V. de Santarem ..	3	6.400	5.100	3.000		Soure .....	1	2.600	2.100	1.350
	Torres Novas .....	3	5.500	4.400	2.800		Alfarellos .....	1	2.100	1.700	1.200
	Entroncamento .....	3	5.400	4.400	2.700		Formoselha .....	1	2.100	1.700	1.200
	Abrantes .....	3	6.300	5.000	3.500		Taveiro .....	1	2.000	1.600	1.100
	Crato .....	4	8.300	6.700	4.600		Coimbra ou Coimbra B. ....	1	1.900	1.600	1.100
	Portalegre .....	4	8.800								

Procedencias	Destinos	ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS			Procedencias	Destinos	ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS		
				1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe					1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
	Aveiro	Gaia ou Porto											
Granja.....	1	4.600	1.300	850	Aveiro	Porto (S. Bento).....	1	2.280	1.840	1.210			
Valladares.....	1	4.800	1.500	950		Figueira da Foz (Via Alfarellos).....	1	2.960	2.300	1.650			
Gaia ou Porto.....	1	2.400	1.700	1.400									
Lisboa-C. dos Soldados.....	5	10.800	8.600	5.200	Gaia ou Porto	Taveiro.....	3	4.000	3.200	2.200			
Lisboa-Rocio.....	5	11.000	8.800	5.300		Coimbra ou Coimbra B.....	3	3.900	3.200	2.200			
Carregado.....	4	9.600	7.700	4.600		Souzelas.....	3	3.900	3.200	2.100			
Santarem e V. de Santarem.....	4	8.400	6.800	4.000		Mealhada.....	3	3.300	2.600	1.700			
Torres Novas.....	4	7.500	6.000	3.800		Mogofores.....	1	3.000	2.400	1.550			
Entroncamento.....	4	7.400	6.000	3.700		O. do Bairro.....	1	2.700	2.200	1.400			
Abrantes.....	4	8.300	6.700	4.600		Quintans.....	1	2.300	1.900	1.200			
Crato.....	5	10.300	8.200	5.700		Aveiro.....	1	2.100	1.700	1.100			
Portalegre.....	5	10.900	8.700	6.400		Estarreja.....	1	1.600	1.300	850			
Elvas.....	5	12.400	10.000	6.900		Ovar.....	1	1.200	900	650			
T. das Vargens.....	4	9.500	7.600	5.300		Esmoriz.....	1	800	650	450			
Pezo.....	4	10.500	8.400	5.900		Espinho.....	1	600	400	300			
Castello de Vide.....	4	11.100	8.900	6.200		Granja.....	1	400	300	200			
Payalvo.....	4	6.900	5.500	3.900		Valladares.....	1	200	150	100			
C. de Maçãs.....	4	6.600	5.300	3.700		Figueira da Foz (Via Alfarellos).....	3	4.960	3.860	2.750			
Pombal.....	3	5.200	4.200	3.000		Castello Branco.....	5	7.510	5.900	4.320			
Soure.....	3	4.600	3.700	2.600		Fundão.....	5	9.220	7.250	5.380			
Alfarellos.....	3	4.100	3.300	2.200		Covilhã.....	5	9.800	7.700	5.600			
Formoselha.....	3	4.400	3.300	2.200		Guarda.....	5	11.340	8.900	6.450			
Via Abrantes.....													
Lisboa-C. dos Soldados.....	5	10.980	8.740	5.310	Porto (S. Bento)	Taveiro.....	3	4.180	3.340	2.310			
Lisboa-Rocio.....	5	11.480	8.940	5.440		Coimbra e Coimbra B.....	3	4.080	3.340	2.310			
Carregado.....	4	9.780	7.840	4.740		Souzelas.....	3	4.080	3.340	2.210			
Santarem e V. de Santarem.....	4	8.580	6.940	4.410		Mealhada.....	3	3.480	2.740	1.810			
Torres Novas.....	4	7.680	6.140	3.910		Mogofores.....	1	3.180	2.540	1.660			
Entroncamento.....	4	7.580	6.140	3.810		O. do Bairro.....	1	2.880	2.340	1.510			
Abrantes.....	4	8.480	6.840	4.710		Quintans.....	1	2.480	2.040	1.310			
Crato.....	5	10.480	8.340	5.810		Aveiro.....	1	2.280	1.840	1.210			
Portalegre.....	5	11.080	8.840	6.210		Estarreja.....	1	1.780	1.440	960			
Elvas.....	5	12.580	10.140	7.010		Ovar.....	1	1.380	1.040	760			
T. das Vargens.....	4	9.680	7.740	5.410		Esmoriz.....	1	980	790	560			
Pezo.....	4	10.680	8.540	6.010		Espinho.....	1	780	540	410			
Castello de Vide.....	4	11.280	9.040	6.310		Granja.....	1	580	440	310			
Payalvo.....	4	7.080	5.640	4.010		Valladares.....	1	380	290	210			
C. de Maçãs.....	4	6.780	5.440	3.810		Figueira da Foz (Via Alfarellos).....	3	5.140	4.000	2.860			
Pombal.....	3	5.380	4.340	3.110		Castello Branco.....	5	7.690	6.040	4.430			
Soure.....	3	4.780	3.840	2.710		Covilhã.....	5	9.980	7.840	5.710			
Alfarellos.....	3	4.280	3.440	2.310		Fundão.....	5	9.400	7.390	5.490			
Formoselha.....	3	4.280	3.440	2.310		Guarda.....	5	11.520	9.040	6.560			
Via Abrantes.....													
Sabugo.....	1	600	500	350	Cintra	Dois Portos.....	1	1.600	1.300	850			
Mafra.....	1	900	800	500		Runa.....	1	1.700	1.400	900			
Malveira.....	1	1.000	800	550		Torres Vedras.....	1	1.900	1.600	1.000			
Pero Negro.....	1	1.400	1.200	750									
Lisboa-C. dos Soldados.....	3	5.300	4.300	3.000	Leiria	Caldas da Rainha.....	1	1.800	1.500	950			
Lisboa-Rocio.....	3	5.300	4.300	3.000		Figueira da Foz.....	1	1.800	1.500	950			
Coimbra ou Coimbra B.....	1	2.700	2.200	1.400		Monte Real.....	1	400	300	200			
Pombal.....	1	2.900	2.300	1.600		Monte Redondo.....	1	600	500	350			
Marinha Grande.....	1	400	300	200		Guia.....	1	800	700	450			
Martingança.....	1	600	500	350		Louriçal.....	1	1.000	800	550			
Vallado.....	1	1.000	800	550									
Via Alfarellos.....													
Lisboa-C. dos Soldados.....	4	7.100	5.700	4.000	Figueira da Foz	Aveiro.....	1	2.960	2.300	1.650			
Lisboa-Rocio.....	4	7.100	5.700	4.000		Estarreja.....	3	3.440	2.670	1.920			
Verride.....	1	500	400	300		Ovar.....	3	3.860	3.000	2.150			
Soure.....	1	1.200	1.000	650		Esmoriz.....	3	4.200	3.270	2.340			
Pombal.....	1	2.000	1.600	1.050		Espinho.....	3	4.360	3.400	2.440			
Santarem e V. de Sant.....	3	4.670	3.630	2.610		Granja.....	3	4.480	3.500	2.500			
Torres Novas.....	3	3.730	2.980	2.430		Valladares.....	3	4.710	3.670	2.630			
Payalvo.....	3	3.220	2.500	1.800		Porto ou Gaia.....	3	4.960	3.860	2.750			
Elvas.....	4	8.700	6.770	4.850		Porto (S. Bento).....	3	5.140	4.000	2.860			
Formoselha.....	1	1.000	800	550		Amieira.....	1						

Procedências	Destinos	PREÇOS					Procedências	Destinos	PREÇOS						
		ou vice-versa			Dias de validade	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	ou vice-versa						
		Classe	Classe	Classe	Classe	Classe	Classe	Classe	Classe	Classe	Classe	Classe			
T. Vedras	Obidos .....	1	1.200	1.000	650	T. Vedras	Sabugo .....	1	1.300	1.100	700	T. Vedras	1.300	1.100	700
	Caldas da Rainha .....	1	1.400	1.200	750		Cacem .....	1	1.600	1.300	850		1.300	1.100	850
	Runa .....	1	200	160	120		Queluz-Bellas .....	1	1.800	1.500	950		1.500	1.200	950
	Dois Portos .....	1	350	300	200		Porcalhota .....	1	1.900	1.600	1.000		1.600	1.400	1.000
	Pero Negro .....	1	600	500	350		Bemfica .....	1	1.900	1.600	1.000		1.600	1.400	1.000
	Malveira .....	1	900	800	500		Cintra .....	1	1.900	1.600	1.000		1.600	1.400	1.000
	Mafra .....	1	4.000	800	550										
C. da Rainha	Lisboa-C. dos Soldados .....	3	3.600	2.900	1.900	C. da Rainha	Bouro .....	1	300	200	150	C. da Rainha	300	200	150
	Lisboa-Rocio .....	3	3.600	2.900	1.900		S. Martinho .....	1	400	300	200		400	300	200
	Obidos .....	1	200	160	120		Cella .....	1	700	500	350		700	500	350
	S. Mamede .....	1	400	300	250		Vallado .....	1	900	700	450		900	700	450
	Bombarral .....	1	600	500	350		Martingança .....	1	1.300	1.100	700		1.300	1.100	700
	Outeiro .....	1	900	800	500		Marinha Grande .....	1	1.500	1.200	800		1.500	1.200	800
	Ramalhal .....	1	1.000	800	550		Leiria .....	1	1.800	1.500	950		1.800	1.500	950
	Torres Vedras .....	1	1.400	1.200	750		Figueira da Foz .....	3	3.400	2.700	1.750		3.400	2.700	1.750
Abrantes	Lisboa-C. dos Soldados .....	3	4.300	3.400	2.400	Abrantes	Castello Branco .....	1	3.000	2.340	1.670	Abrantes	3.000	2.340	1.670
	Lisboa-Rocio .....	3	4.500	3.600	2.500		Alcains .....	3	3.410	2.660	1.890		3.410	2.660	1.890
	Santarem e V. de Santarem .....	1	2.000	1.600	1.050		Lardoza .....	3	3.670	2.850	2.040		3.670	2.850	2.040
	Elvas .....	3	4.200	3.400	2.300		Castello Novo .....	3	3.990	3.090	2.210		3.990	3.090	2.210
	Coimbra ou Coimbra B. ....	3	4.600	3.700	2.600		Alpedrinha .....	3	4.120	3.200	2.290		4.120	3.200	2.290
	Aveiro .....	3	6.300	5.000	3.500		V. Prazeres .....	3	4.230	3.300	2.360		4.230	3.300	2.360
	Gaia ou Porto .....	4	8.300	6.700	4.600		F. Penamacôr .....	3	4.420	3.440	2.470		4.420	3.440	2.470
	Porto (S. Bento) .....	4	8.480	6.840	4.710		Alcaide .....	3	4.550	3.540	2.530		4.550	3.540	2.530
Castello Branco	Alferrarede .....	1	200	160	120	Castello Branco	Fundão .....	3	4.710	3.670	2.630	Castello Branco	4.710	3.670	2.630
	Mouriscas .....	1	450	360	260		Tortosendo .....	3	5.120	3.990	2.850		5.120	3.990	2.850
	Alvega .....	1	640	480	340		Covilhã .....	3	5.280	4.120	2.950		5.280	4.120	2.950
	Belver .....	1	900	740	500		Caria .....	3	5.700	4.440	3.170		5.700	4.440	3.170
	B. d'Amieira .....	1	1.320	1.030	740		Belmonte .....	3	5.860	4.560	3.250		5.860	4.560	3.250
	Fratel .....	1	1.830	1.410	1.010		Benespêra .....	3	6.290	4.900	3.510		6.290	4.900	3.510
	Rodam .....	1	2.050	1.590	1.140		Sabugal .....	4	6.580	5.120	3.670		6.580	5.120	3.670
	Sarnadas .....	1	2.550	1.990	1.430		Guarda .....	4	6.770	5.270	3.760		6.770	5.270	3.760
Fundão	Lisboa-C. dos Soldados .....	4	7.300	5.740	4.070	Fundão	Alcains .....	1	450	360	260	Fundão	450	360	260
	Lisboa-Rocio .....	4	7.500	5.940	4.170		Lardoza .....	1	680	530	390		680	530	390
	Elvas .....	4	7.300	5.740	4.070		Castello Novo .....	1	1.000	770	560		1.000	770	560
	Coimbra ou Coimbra B. ....	4	5.200	4.200	2.720		Alpedrinha .....	1	1.120	880	630		1.120	880	630
	Gaia ou Porto .....	5	7.510	5.900	4.320		V. Prazeres .....	1	1.250	980	690		1.250	980	690
	Porto (S. Bento) .....	5	7.690	6.040	4.430		F. Penamacôr .....	1	1.480	1.460	820		1.480	1.460	820
	Abrantes .....	1	3.000	2.340	1.670		Alcaide .....	1	1.570	1.220	880		1.570	1.220	880
	Alferrarede .....	1	2.840	2.210	1.590		Fundão .....	1	1.730	1.350	960		1.730	1.350	960
Covilhã	Mouriscas .....	1	2.580	2.020	1.440	Covilhã	Tortozendo .....	1	2.130	1.670	1.190	Covilhã	2.130	1.670	1.190
	Alvega .....	1	2.390	1.860	1.330		Covilhã .....	1	2.290	1.800	1.280		2.290	1.800	1.280
	Belver .....	1	2.130	1.670	1.190		Caria .....	1	2.740	2.130	1.520		2.740	2.130	1.520
	B. d'Amieira .....	1	1.700	1.320	950		Belmonte .....	1	2.870	2.230	1.600		2.870	2.230	1.600
	Fratel .....	1	1.490	930	660		Benespêra .....	3	3.320	2.580	1.840		3.320	2.580	1.840
	Rodam .....	1	1.000	770	560		Sabugal .....	3	3.600	2.800	2.000		3.600	2.800	2.000
	Sarnadas .....	1	480	390	280		Guarda .....	3	3.800	2.950	2.120		3.800	2.950	2.120

Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS			Procedencias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS		
		1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe				1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe
Lisboa-C. dos Soldados .	5	11.070	8.670	6.160		Castello Branco .....	3	3.800	2.950	2.120
Lisboa-Rocio.....	5	11.270	8.870	6.260		Alcains .....	3	3.380	2.630	1.880
Elvas .....	5	11.070	8.670	6.160		Lardosa .....	1	3.120	2.440	1.750
Coimbra ou Coimbra B.	5	9.040	7.200	4.800		Castello Novo.....	1	2.840	2.210	1.590
Porto ou Gaia.....	5	11.340	8.900	6.450		Alpedrinha.....	1	2.680	2.080	1.490
Porto (S. Bento).....	5	11.520	9.040	6.560		V. Prazeres .....	1	2.550	1.990	1.430
Abrantes.....	4	6.770	5.270	3.760		F Penamacôr .....	1	2.360	1.840	1.320
Alferrarede .....	4	6.580	5.120	3.670		Alcaide .....	1	2.230	1.750	1.250
Mouriscas.....	3	6.320	4.930	3.520		Fundão .....	1	2.100	1.640	1.170
Alvega .....	3	6.160	4.800	3.430		Tortozendo .....	1	1.700	1.320	950
Belver .....	3	5.890	4.580	3.270		Covilhã .....	1	1.540	1.200	860
E. d'Amieira .....	3	5.480	4.260	3.040		Caria .....	1	1.090	850	610
Fratel .....	3	4.960	3.860	2.760		Belmonte .....	1	960	760	550
Rodam .....	3	4.740	3.680	2.640		Benespêra .....	1	520	400	290
Sarnadas.....	3	4.230	3.300	2.360		Sabugal.....	1	230	180	130

## CONDIÇÕES

1.ª — Estes bilhetes só são validos:

A' ida, pelos comboios para que forem vendidos.

A' volta, dentro do prazo indicado na competente columna das tabellas de preços d'esta tarifa, a saber:

quando o prazo é de 1 dia, o bilhete é valido sómente no proprio dia da venda

» » » » 3 dias » » » » no dia da venda e nos 2 seguintes

» » » » 4 » » » » » » » » 3 »

» » » » 5 » » » » » » » » 4 »

Quando vendidos aos sabbados ou domingos e nas vesperas de dias santificados, ou n'estes mesmos dias, serão estes bilhetes excepcionalmente validos até a segunda feira seguinte inclusivé, ou até o dia imediato ao santificado, inclusivé.

Havendo dias santificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorrogada até o primeiro dia de trabalho inclusivé.

§ unico. Estes prazos pódem ser prorrogados duas vezes, em metade da sua duração normal, mediante pagamento de uma ou duas sobretaxas, equivalentes, cada uma, a 10 % do custo do bilhete.—Para este efecto as fracções de dia serão contadas como dias inteiros.

Estas ampliações serão legalisadas por meio de senhas especiaes, que pódem ser adquiridas na estação de destino da viagem de ida.

Todo o pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo sobre o qual a prorrogação é pedida.

2.ª — Os bilhetes só teem validade para as estações n'elles indicadas.

§ unico.— Os bilhetes tomados em Lisboa-Rocio dão excepcionalmente direito ao regresso para Lisboa-Caes dos Soldados. Os que forem tomados em Lisboa-Caes dos Soldados poderão ser utilizados, no regresso, para Lisboa-Rocio pagando-se, salvo se o preço é igual, uma sobretaxa correspondente ao custo, pela Tarifa Geral, de um bilhete de Campolide a Lisboa-Rocio, ou adquirindo-se esse bilhete na estação de Campolide. No sentido inverso observar-se-ha a mesma regra.

3.ª — Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.ª e 2.ª, tendo o passageiro que pagar a importancia do seu lugar pela tarifa ordinaria.

4.ª — A' ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe for exigido, as duas partes do bilhete (ida e volta).

Todo o bilhete encontrado em outras condições será considerado sem valor.

5.ª — O passageiro que ocupar lugar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença entre o preço d'esse bilhete e o que corresponda, por esta tarifa, á classe em que fizer a viagem, quer se dé o caso á ida, quer á volta.

6.ª — Estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagens.

7.ª — Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

Ficam nullas e sem effeito, e substituidas pela presente: a tarifa especial n.º 7 de grande velocidade, em vigor desde 1 de junho de 1896, as suas ampliações ou modificações, a tarifa n.º 7 bis de grande velocidade em vigor desde 1 de dezembro de 1893, e o Aviso ao Publico B. 382 de 1 de maio de 1892.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

Applicavel em toda a rede não subsidiada

da Companhia (linhas de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras) e na linha da Beira Baixa

### TRANSPORTE DE

# DIVERSAS MERCADORIAS

Desde 20 de agosto de 1898

### BASES DOS PREÇOS

§ 1.º Mínimo de peso, por expedição: 1.000 kilogrammas ou pagando como tal, excepto para pregos que serão aceites por expedição do peso mínimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal.

Até 100 kilometros...	14 réis por tonelada e kilometro, mínimo de cobrança	840 réis por tonelada
De 101 a 200 kilomet.	13 » » » » » »	1.400 » » »
De 201 em diante....	12 » » » » » »	2.600 » » »

§ 2.º Wagons completos com o mínimo de peso de 8.000 kilogrammas ou pagando como tal.

Até 100 kilometros...	12 réis por tonelada e kilometro, mínimo de cobrança	720 réis por tonelada
De 101 a 200 kilomet.	11 » » » » » »	1.200 » » »
De 201 a 300	10 » » » » » »	2.200 » » »
De 301 em diante....	9 » » » » » »	3.000 » » »

### DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS

Adubos para terras.	
Aduellas em bruto.	
Agua commun.	
Agua salgada.	
Alabastro em bruto.	
Alcatrão, coaltar e creosote.	
Aparas de cartão, papel ou cortiça.	
Arame de ferro.	
Arcos de madeira em bruto.	
Ardosia em bruto.	
Areia.	
Argillas.	
Asphalt.	
Bagaço de uva, de azeitona, de purgueira e analogos.	
Barro em bruto.	
Betumes.	
Borras ou residuos de gaz.	
Breu.	
Brogau.	
Cal em pedra ou em pó (só pelo § 1.º).	
Cannos ou tubos de barro ou grés (*).	
Cantaria apparelhada.	
Cannas ou caniços do paiz.	

Carvão de pedra, coke (*) e briquettes.
Cascalho.
Chifre ordinario em bruto.
Chumbo em bruto.
Cimento.
Cinzas.
Entulho.
Escorias (excepto as de metaes preciosos).
Estanho em bruto.
Estrumes.
Fachina.
Ferro e aço em bruto ou obra ordinaria.
Fundições ordinarias.
Gesso.
Guano.
Ladrilhos ou tijolos.
Lagedo.
Lenha e toros de madeira do paiz, até 2 <sup>m</sup> de comprimento.
Liaças de vimes.
Lignite.
Marmore em bruto ou desbastado.
Minérios (excepto os de metaes preciosos).

Mós de pedra para moinhos.
Motano (rama de pinho).
Ossos secos em bruto.
Pedra de todas as classes em bruto ou desbastada.
Pez.
Pozzolana.
Pregos.
Resinas ordinarias.
Sal marinho.
Sucata.
Telha de barro, ardosia ou grés.
Terra.
Trapo sujo e ourellos.
Tubos ou cannos de ferro.
Velas de sebo.
Vidro quebrado.
Zinco em bruto.

(\*) O mínimo da carga do wagon completo será de 6:000 kilogrammas para os cannos, tubos ou manilhas de barro ou grés, e de 5:000 kilos para o coke.

## CONDIÇÕES

4.<sup>a</sup> Além dos preços supra indicados, cobrar-se-ha despesas accessórias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.<sup>a</sup> A applicação do § 2.<sup>o</sup> far-se-ha por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> Esta tarifa é tambem applicável ás expedições de Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja e Reguengo para Lisboa, Poço do Bispo e Braço de Prata, ou vice-versa, expedições que serão taxadas pelos primeiros typos de cada um dos §§ da tarifa, 14 ou 12 réis por tonelada e kilometro, pelo percurso effectivo.

4.<sup>a</sup> O § 1.<sup>o</sup> d'esta tarifa não terá applicação aos transportes feitos entre Figueira da Foz e as estações de Pamplilha a Porto (local ou transito) todas inclusivé.

Não gosam, em absoluto, dos benefícios da presente tarifa as remessas expedidas das estações comprehendidas entre as fronteiras de Elvas e de Marvão e Bemposta, para as de Abrantes até Santarem, todas inclusivé ou vice-versa.

5.<sup>a</sup> É concedido o regresso gratuito ao ponto de procedencia, dentro do prazo maximo de 2 mezes contado da data da primitiva expedição, dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das remessas de sal marinho a que fôr applicado o § 2.<sup>o</sup> da presente tarifa.

6.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias o prazo legal do transporte.

7.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

8.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada de officio a quaisquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o espedidor não reclamar, por escrito, a applicação d'outra.

Esta tarifa substitue, desde a data acima indicada, a especial provisoria n.<sup>o</sup> 8 de pequena velocidade de 1 de Junho de 1892.

Lisboa, 20 de julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

BASES DOS PREÇOS

km	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831</



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 13—PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de varias mercadorias,  
segundo a classificação, das estações de Porto e de Gaia  
para as de Coimbra B. ou Coimbra ou vice-versa

Em applicação desde 20 de Agosto de 1898

Preços directos por 1.000 kilogrammas, manutenção incluida

MERCADORIAS	Preços por 1.000 kil.		MERCADORIAS	Preços por 1.000 kil.	
	Gaia	Porto		Gaia	Porto
<b>A</b>					
Acido sulphurico, nitrico, muriatico ou chlorhydrico.	3.000	3.200	Couros ordinarios curtidos.....	3.000	3.200
Agua-raz.....	2.200	2.300	Cremor tartaro.....	2.200	2.300
Algodão em fio.....	3.000	3.200	Crina animal ou vegetal em bruto.....	3.600	3.700
" " rama.....	2.200	2.300	Cutelaria ordinaria.....	3.600	3.700
Almagre.....	1.900	2.000	<b>D</b>		
Alvaiade.....	1.900	2.000	Drogas não designadas.....	3.000	3.200
Amido (pós de gomma).....	2.200	2.300	<b>E</b>		
Anil.....	3.600	3.700	Encerados e oleados.....	3.600	3.700
Archotes.....	1.900	2.000	Especiarias.....	3.600	3.700
Assucar.....	3.000	3.200	Estopa em rama ou cardada.....	2.200	2.300
Azulejos.....	1.900	2.000	<b>F</b>		
<b>B</b>					
Bacalhau.....	1.900	2.000	Ferragens ordinarias.....	2.200	2.300
Banha de porco, unto, pingue.....	2.200	2.300	Ferramentas ordinarias.....	1.900	2.000
Barrilha.....	2.200	2.300	Ferro em obra de caldeireiro.....	2.200	2.300
Bolachas e biscoitos.....	3.000	3.200	Folha de Flandres em bruto.....	1.900	2.000
Borras de algodão.....	1.900	2.000	" " " " obra.....	3.000	3.200
" " lã.....	1.900	2.000	<b>G</b>		
" " seda.....	3.000	3.200	Gommas resinosas.....	1.900	2.000
" " vinho.....	1.900	2.000	Grude.....	3.000	3.200
Bronze em obra ordinaria.....	2.200	2.300	<b>I</b>		
" " bruto.....	1.900	2.000	Instrumentos agricolas.....	2.200	2.300
<b>C</b>					
Cabos de linho, esparto, cairo ou piassaba .....	1.900	2.000	<b>L</b>		
Canhamo em fio.....	3.000	3.200	Lã em bruto ou lavada.....	2.200	2.300
" cardado.....	2.200	2.300	Linho em rama ou cardado.....	2.200	2.300
Caoutchouc (borracha) em obra.....	3.600	3.700	Livros.....	3.600	3.700
Caperosa verde, azul ou branca.....	2.200	2.300	Louça de barro.....	2.200	2.300
Cera em bruto ou em vellas.....	3.600	3.700	" ordinaria (pó de pedra).....	3.000	3.200
Chapeus de feltro ordinarios.....	3.600	3.700	" fina e porcelana.....	3.600	3.700
Chlorureto de cal.....	2.200	2.300	Lupulo e cevada germinada para a fabricação de cerveja .....	3.000	3.200
Chumbo de caça.....	2.200	2.300			
Cobre em obra de caldeireiro.....	3.600	3.700			
Colla.....	3.000	3.200			
Conservas alimenticias.....	3.600	3.700			
Couros de polimento e de luxo.....	3.600	3.700			

MERCADORIAS	Preços por 1.000 kil.		MERCADORIAS	Preços por 1.000 kil.	
	Gaia	Porto		Gaia	Porto
<b>M</b>					
Machinas.....	3.600	3.700	Queijos .....	3.000	3.200
Madeiras de construção em bruto.....	2.200	2.300			
"    "    "    " obra ordinaria de carpinteiro (portas, janellas, sobrados, etc.).....	3.000	3.200	<b>R</b>		
Manteiga.....	3.000	3.200	Raspas para colla .....	2.200	2.300
Massas alimenticias.....	3.600	3.700	Rotim em bruto.....	3.600	3.700
Massa de madeira para a fabricação de papel.....	1.900	2.000			
Massaroquinha.....	1.900	2.000	<b>S</b>		
Mel.....	3.000	3.200	Sarro de vinho.....	2.200	2.300
Melaco.....	2.200	2.300	Sebo em bruto ou em vellas.....	1.900	2.000
Mobilia não designada.....	3.600	3.700	Sementes oleoginosas.....	2.200	2.300
Mós de pedra para moinhos.....	1.900	2.000	Semola.....	3.600	3.700
Moveis de ferro desarmados.....	2.200	2.300	Soda.....	2.200	2.300
<b>O</b>					
Ocre.....	1.900	2.000	Solla.....	3.000	3.200
Oleo de linhaça.....	2.200	2.300	Sumagre.....	2.200	2.300
"    "    "    " palma.....	2.200	2.300			
<b>P</b>					
Papel d'embrulho.....	1.900	2.000	<b>T</b>		
Papel de escrever e de imprimir.....	2.200	2.300	Tabaco fabricado .....	3.600	3.700
Papel para forrar casas.....	2.200	2.300	Tamancos.....	2.200	2.300
Papelão.....	2.200	2.300	Tecidos de juta, algodão ou linho.....	3.000	3.200
Parafuzos.....	1.900	2.000	Tecidos de lã.....	3.600	3.700
Pedra moldada sem ornato.....	2.200	2.300	Terra de industria (escovilha).....	1.900	2.000
Peixe secco ou salgado.....	1.900	2.000	Tintas a oleo.....	2.200	2.300
Piassaba em bruto.....	1.900	2.000	"    "    "    " de escrever.....	3.000	3.200
Plantas vivas.....	3.600	3.700	Tubos de chumbo ou zinco.....	1.900	2.000
Poleame.....	3.000	3.200	Typo de impressão.....	2.200	2.300
Pós de gomma (amido).....	2.200	2.300			
Potassa.....	2.200	2.300	<b>V</b>		
			Vellas de sebo.....	1.900	2.000
			"    "    "    " stearina.....	3.600	3.700
			Vidraça acondicionada.....	2.200	2.300
			Vidro em obra.....	3.000	3.200

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Esta tarifa só é applicável ás expedições do peso minimo de 500 kilogrammas ou que paguem por esse peso. Os excedentes serão taxados por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.

2.<sup>a</sup> A applicação d'esta tarifa será feita de officio a qualquer remessa que esteja nas condições por ella exigidas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não exigir, por escripto na respectiva nota de expedição, a applicação d'outra.

3.<sup>a</sup> Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

Esta tarifa annulla e substitue a provisoria da mesma serie e numero em vigor desde 1 de Julho de 1892.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## TARIFA ESPECIAL N.º 16 – PEQUENA VELOCIDADE

LINHAS DE LESTE E NORTE E SEUS RAMAIS, DE LISBOA A CINTRA E TORRES VEDRAS E DA BEIRA BAIXA

Em vigor desde 20 de Agosto de 1898

## § 1.º

## CAL EM PEDRA OU EM PÓ ACONDICIONADA

Por wagon completo de 6.000 kilogrammas ou pagando como tal

Preço por tonelada e kilometro .....	12 réis
Minimo por tonelada, manutenção excluida .....	1\$200 ,
PREÇO ESPECIAL—da estação de Amieira para as de Gaia ou Porto (via Alfarellos) por tonelada, incluidas as despesas de manutenção .....	1\$800 ,

## § 2.º

Pedra em bruto para cal, por wagon completo de 8.000 kilogrammas  
ou pagando por esse peso

Da estação da Amieira para as de Gaia ou Porto (via Alfarellos)

Preço por tonelada, manutenção incluida..... 1\$200 réis

## Condições

1.ª Além do preço de 12 réis por tonelada e kilometro, cobrar-se-ha despesas accessórias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.ª Esta tarifa será applicada, além dos mínimos de 6.000 e 8.000 kilogrammas, por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas.

3.ª É concedido o regresso gratuito dos encerados e taras que servirem para estes transportes, sempre que se efectue dentro do prazo de 15 dias contado da data da chegada das remessas á estação consignataria.

4.ª Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resulte vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escrito na respectiva nota de expedição, a applicação d'outra.

5.ª Ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral em tudo que não seja contrário ás disposições da presente.

Pela presente fica annullada e substituída a tarifa provisória de igual serie e numero em vigor desde 1 de Julho de 1892.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA

Chapuy



# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhos de Leste e Norte, Cintra — Torres Vedras e da Beira Baixa

## TARIFA ESPECIAL N.º 22—PEQUENA VELOCIDADE

Transporte de varias mercadorias,

segundo a classificação, das estações de Lisboa (C. dos Soldados),

Poço do Bispo, Braço de Prata, Alcantara Terra

ou Bemfica para as

de Castello Branco, Covilhã e Guarda (via Abrantes)

ou vice-versa

*Em applicação desde 20 de Agosto de 1898*

Preços por 1.000 kilogrammas, manutenção incluida, de Lisboa, Poço do Bispo, Braço de Prata, Alcantara Terra ou Bemfica ás estações abaixo indicadas ou vice-versa

MERCADORIAS	Castello Branco	Covilhã	Guarda	MERCADORIAS	Castello Branco	Covilhã	Guarda
<b>A</b>							
Água potavel ou salgada.....	4.190	5.000	5.360	Castanhas, por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal.....	3.990	4.800	5.160
Algodão em fio.....	6.580	7.890	8.490	Cera em bruto.....	6.770	8.400	9.330
” rama.....	6.070	7.380	7.980	Cevada germinada (malte).....	6.580	7.890	8.490
Alvaiade .....	5.910	6.700	7.130	Cobre em bruto.....	5.400	6.490	6.620
Amido (pós de gomma).....	6.580	7.890	8.490	” ” obra ordinaria ou de caldeireiro.....	6.770	8.400	9.330
Apparelhos para gaz, inodoros e congeneres..	5.910	6.700	7.130	Coke, por wagon completo de 5.000 k. ou pagando como tal.....	—	3.000	3.000
Assucar.....	5.910	6.700	7.130	Colla.....	6.580	7.890	8.490
Azulejos .....	5.210	6.020	6.380	Conervas alimenticias.....	6.770	8.400	9.330
<b>B</b>							
Bacalhan.....	5.210	6.020	6.380	Couros curtidos em bruto.....	6.580	7.890	8.490
Bacellos e barbados.....	5.050	6.360	6.960	Cremor tartaro.....	5.400	6.490	6.620
Barro em obra ordinaria.....	5.400	6.490	6.620	Crina animal ou vegetal.....	6.770	8.400	9.330
Batatas, por wagon completo de 6.000 k. ou pagando como tal.....	—	2.900	3.350	Cutelaria ordinaria.....	6.770	8.400	9.330
Bolachas e biscoitos.....	6.580	7.890	8.490	<b>D</b>			
Borras de algodão.....	5.400	6.490	6.620	Drogas em caixas, latas ou garrafas.....	6.770	8.400	9.330
” ” lã lavada.....	5.400	6.490	6.620	Drogas em saccos, barricas, garrafões, surrões, barris ou tambores, e a granel.....	5.910	6.700	7.430
” ” vinho .....	5.210	6.020	6.380	<b>E</b>			
Bronze em bruto.....	4.380	5.170	5.600	Encerados.....	6.770	8.400	9.330
” ” obra ordinaria .....	6.580	7.890	8.490	Estopa em rama ou cardada.....	6.070	7.380	7.980
<b>C</b>							
Cabos, cordas e cordelaria.....	5.400	6.490	6.620	<b>F</b>			
Caeau.....	5.910	6.700	7.130	Ferragens ordinarias.....	5.910	6.700	7.130
Café.....	5.910	6.700	7.130	Ferramentas ordinarias.....	5.910	6.700	7.130
Calçado.....	6.580	7.890	8.490	Filaça.....	6.580	7.890	8.490
Cartão.....	6.580	7.890	8.490	Fio de algodão, juta, lã ou linho.....	6.580	7.890	8.490
Carvão de pedra, por wagon completo de 9.000 k. ou pagando como tal.....	—	3.000	3.000	Folha de Flandres em bruto.....	5.400	6.490	6.620
				” ” ” obra .....	6.580	7.890	8.490

MERCADORIAS	Castello Branco	Covilhã	Guarda	MERCADORIAS	Castello Branco	Covilhã	Guarda						
<b>Via Abrantes</b>				<b>Via Abrantes</b>									
<b>G</b>													
Gommas resinosas, excepto a copal.....	5.910	6.700	7.130	Papel para forrar casas.....	5.940	6.700	7.130						
Graxa de lustro.....	6.580	7.890	8.490	Papelão.....	6.070	7.380	7.980						
Grude.....	6.770	8.400	9.330	Parafuzos.....	5.940	6.700	7.130						
<b>I</b>													
Impressos.....	7.050	8.910	9.770	Peixe secco ou salgado.....	5.210	6.020	6.380						
Instrumentos agricolas.....	5.400	6.490	6.620	Piassaba em bruto.....	5.400	6.490	6.620						
<b>J</b>													
Junco em bruto.....	5.400	6.490	6.620	Plantas vivas não designadas.....	6.770	8.400	9.330						
<b>L</b>													
Lã lavada em bruto.....	6.070	7.380	7.980	Poleame.....	5.910	6.700	7.130						
“ fiada ou cardada.....	6.580	7.890	8.490	Pós de gomma (amido).....	6.580	7.890	8.490						
Latão em obra ordinaria.....	6.260	7.890	8.820	Potassa.....	5.720	6.530	6.890						
Letras de imprensa.....	5.940	6.700	7.130	” por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal.....	5.240	5.820	6.090						
Linho em rama ou cardado.....	6.070	7.380	7.980	<b>Q</b>									
“ fio.....	6.580	7.890	8.490	Queijos.....	5.910	6.700	7.130						
Livros.....	7.050	8.910	9.770	<b>R</b>									
Lixivias.....	4.190	5.000	5.360	Raspas para colla.....	5.400	6.490	6.620						
“ por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal.....	3.440	4.290	4.560	Redes.....	5.400	6.490	6.620						
Louça ordinaria de barro.....	5.910	6.700	7.430	Resinas communs.....	5.400	6.490	6.620						
Louça commum (pó de pedra).....	6.770	8.400	9.330	Rotim em bruto.....	6.770	8.400	9.330						
Lupulo e cevada germinada para a fabricação de cerveja.....	6.580	7.890	8.490	<b>S</b>									
<b>M</b>													
Machinas e machinismo.....	5.940	6.700	7.130	Sarro de vinho.....	5.400	6.490	6.620						
Madeiras de construeção em bruto, por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal.....	—	—	4.700	Sebo em bruto ou em vellas.....	5.400	6.490	6.620						
Madeira em obra ordinaria de carpinteiro (portas, janellas, sobrados, etc).....	4.380	5.170	5.600	Semola.....	6.770	8.400	9.330						
Manteiga.....	6.580	7.890	8.490	Soda.....	5.720	6.530	6.890						
Massas alimenticias.....	6.770	8.400	9.330	” por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal.....	5.240	5.820	6.090						
Massa de tomate.....	6.580	7.890	8.490	Solla.....	6.580	7.890	8.490						
Melaço.....	5.940	6.700	7.130	<b>T</b>									
Mobilia empacotada.....	6.580	7.890	8.490	Tabaco fabricado.....	6.580	7.890	8.490						
Moveis de ferro desarmados.....	5.910	6.700	7.130	Tecidos, excepto os de seda, e feltros.....	6.580	7.890	8.490						
Mungo.....	5.400	6.490	6.620	Tintas a oleo e alvaiaide.....	5.910	6.700	7.130						
<b>O</b>				Tinta de escrever e tintas finas.....	6.770	8.400	9.330						
Oleados.....	6.770	8.400	9.330	Tubos de chumbo ou zinco.....	5.720	6.530	6.890						
Oleos industriaes communs.....	5.910	6.700	7.130	Typo de impressão.....	5.910	6.700	7.130						
<b>P</b>				<b>V</b>									
Papel de embrulhar.....	5.400	6.490	6.620	Vellas de sebo.....	5.910	6.700	7.130						
“ para escrever ou imprimir.....	6.580	7.890	8.490	” stearina.....	6.580	7.890	8.490						
<b>Z</b>				Verga em bruto.....	6.260	7.890	8.820						
Zincos em obra ordinaria.....				Vestuario.....	6.580	7.890	8.490						
Zincos em obra ordinaria.....				Vidraça acondicionada.....	6.580	7.890	8.490						
Zincos em obra ordinaria.....				Vidro em obra .....	6.770	8.400	9.330						

## CONDICÕES

1.<sup>a</sup> Esta tarifa é applicável ás expedições do peso minimo de 500 kilogrammas ou que paguem como tal, á excepção das que são beneficiadas com taxas especiaes de wagon completo, para as quaes a tarifa indica o minimo de peso.

Os excedentes, em ambos os casos, serão taxados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

2.<sup>a</sup> As expedições procedentes de, ou destinadas a qualquer estação não designada da linha da Beira Baixa, mas comprehendida entre duas estações d'essa linha indicadas n'esta tarifa, pagarão os preços da estação immediata designada mais distante, sempre que taes preços deem vantagem ao publico.

3.<sup>a</sup> Os expedidores e consignatarios das remessas feitas pelos preços de wagon completo terão que effectuar com gente sua as operaçoes de carga e descarga para, ou dos wagons, dentro dos prazos estipulados na tarifa de despesas accessorias. Quando tal não façam, terão que pagar os respectivos direitos.

4.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias mais o prazo regulamentar do transporte.

5.<sup>a</sup> Ficam isentas de direitos de armazenagem, por 5 dias na estação de chegada, as remessas a que fôr aplicada a presente tarifa. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legaes em vigor, cessará, porem, logo que findar o prazo marcado nas disposições communs á grande e pequena velocidade da Tarifa Geral, art. 414.

6.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não exigir, por escripto na respectiva nota de expedição, a applicação d'outra.

7.<sup>a</sup> Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula ficam em vigor as condições da Tarifa Geral. Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy.



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

LINHAS DE LESTE E NORTE E DA BEIRA BAIXA

## TARIFA ESPECIAL N.º 25 — PEQUENA VELOCIDADE

Para transporte de

## LÃS LAVADAS EM BRUTO

Das estações comprehendidas entre ABRANTES, ELVAS E MARVÃO  
para as de CASTELLO BRANCO, COVILHÃ e GUARDA

Em applicação desde 20 de Agosto de 1898

PREÇOS DIRECTOS POR 1:000 KILOGRAMMAS, MANUTENÇÃO INCLUIDA

Procedencias	Destinos			Procedencias	Destinos		
	Castello Branco	Covilhã	Guarda		Castello Branco	Covilhã	Guarda
Elvas .....	5\$900	7\$200	7\$800	Ponte de Sor .....	3\$300	4\$600	5\$200
Santa Eulalia .....	5\$400	6\$700	7\$300	Bemposta .....	2\$800	4\$100	4\$700
Assumar .....	4\$900	6\$200	6\$800	Abrantes .....	2\$500	3\$800	4\$400
Portalegre .....	4\$700	6\$000	6\$600	Marvão .....	5\$300	6\$600	7\$200
Crato .....	4\$200	5\$500	6\$100	Castello de Vide .....	4\$900	6\$200	6\$800
Chança .....	3\$800	5\$100	5\$700	Peso .....	4\$300	5\$600	6\$200
Torre das Vargens .....	3\$600	4\$900	5\$500	Cunheira .....	3\$900	5\$200	5\$800

## Condições

1.<sup>a</sup> Esta tarifa é applicável ás expedições do peso mínimo de 1:000 kilogrammas, ou pagando como tal. Os excedentes serão taxados por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas.

2.<sup>a</sup> As remessas para qualquer estação não designada no quadro supra, mas comprehendida entre duas das tres indicadas como destino, pagarão o preço da estação immediata designada mais distante, sempre que esse preço seja mais barato que os das tarifas ordinarias.

3.<sup>a</sup> É concedida armazenagem gratuita á chegada durante o prazo de 10 dias.

4.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias os prazos regulamentares do transporte.

5.<sup>a</sup> Os preços de Lisboa a Entroncamento da tarifa internacional M. L. n.º 1 p. v. (procedencias de Madrid a Villaluenga) os correspondentes a Abrantes, das tarifas internacionaes M. L. n.º 1 A p. v. (procedencias de Torrijos a Valencia de Alcantara e da fronteira de Badajoz) e M. L. n.º 1 B p. v. (procedencias de Toledo) e, finalmente os correspondentes a Santarem, com a sobretaxa de 50 %, da tarifa E. P. n.º 3 p. v. condição 3.<sup>a</sup> (procedencias das linhas de Alicante, Carthagena e Valencia) serão ligados ex-officio aos que a presente estabelece desde Abrantes, quando n'isso haja vantagem para o publico, e as condições de transmissão nas fronteiras não imponham o contrario.

6.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escripto na respectiva nota de expedição, a applicação d'outra.

7.<sup>a</sup> Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA

Chapuy

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

GRANDE VELOCIDADE

# TARIFA ESPECIAL N.º 2

PARA O TRANSPORTE DE

## GENEROIS FRESCOS, COMESTIVEIS, ETC.

§ 1.º — Peixe fresco ou salpicado, sardinhas, ostras, mariscos  
e escabeches

PREÇO POR TONELADA E KILOMETRO..... 60 REIS

PREÇOS ESPECIAIS DIRECTOS POR 1.000 KILOGRAMMAS COMPREHENDIDAS AS DESPEZAS ACCESSORIAS

Das estações da frente ás abaixo indicadas	Figueira da Foz	Cantanhede
Santa Comba .....	4\$700	3\$200
Carregal .....	5\$300	3\$900
Mangualde .....	6\$100	5\$500
Celorico .....	7\$800	7\$000
Guarda .....	9\$000	8\$000
Villar Formoso .....	11\$000	10\$100

§ 2.º — Água potável, salgada ou mineral, aves em cestas gaiolas ou attados, batatas, bebidas gazozas e refrigerantes, bolachas ou biscoitos, bôlos, doce, café, caça viva ou morta, carne fresca, coelhos, cabritos e leitões, cerveja, flores naturaes, fructas verdes, gêlo, hortaliças, legumes verdes, manteiga fresca, neve, ovos, pão, plantas vivas e queijos frescos.

Até 100 kilometros 60 reis por tonelada e kilometro.

De 101 a 150	»	55	»	idem	minimo de percepção por cada 10 kilogrammas	60 rs.
De 151 a 200	»	50	»	idem	idem	83 rs.
De 201 kilom. em diante	45	»	idem	idem	idem	100 rs.

# CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> — Esta é applicada ás expedições de peso de 10 kilos ou pagando como tal.

2.<sup>a</sup> — Além dos preços d'esta tarifa, cobrar-se-hão as respectivas despezas accessórias á excepção das expedições que desfructem a applicação dos preços directos do § 1.<sup>o</sup> nos quaes, esta percepção se acha já incluída.

3.<sup>a</sup> — As remessas realizadas com a applicação da presente tarifa só serão aceites em portes pagos á partida.

4.<sup>a</sup> — Os preços especiaes do § 1.<sup>o</sup> serão aplicados a qualquer estação consignataria anterior, sempre que a sua applicação resulte um preço inferior ao estabelecido pelo preço de base kilometrica.

5.<sup>a</sup> — Cada volume deve trazer distintamente a marca para evitar que se confunda com os outros volumes de identica forma ou natureza. Essa marca deverá ser indicada pelo expedidor na respectiva nota de expedição e pela estação de partida em toda a documentação da remessa.

6.<sup>a</sup> — Para gozar da applicação da presente tarifa a mercadoria deve ser acondicionada em caixas de madeira, canastras ou cestos resguardados com grades de pau, que permittam o carregamento dos volumes, uns sobre os outros, sem lhes deteriorar o contheudo. A Companhia fica isenta de toda a responsabilidade pelas expedições cujo acondicionamento não garanta o sufficiente resguardo da mercadoria.

7.<sup>a</sup> — A Companhia declina toda a responsabilidade pelas diferenças de peso encontrado á chegada, sempre que os volumes não apresentem indicios de fraude e bem assim pelas avarias naturaes d'esta classe de transportes. Egualmente se não responsabilisa pelas demoras ou atrasos que possam soffrer estas expedições, quando originadas por causa de força maior, obrigando-se unicamente a fazel-as seguir a seu destino pela mesma velocidade, com que forem transportados os passageiros que seguirem desde a origem das remessas.

8.<sup>a</sup> — O regresso de taras vazias, terá logar gratuitamente por pequena velocidade, dentro do prazo de 30 dias, a contar da data do despacho da remessa em cheio.

9.<sup>a</sup> — Ficam em vigor todas as condições das tarifas geraes em tudo que não sejam contrarias ás disposições particulares da presente.

A presente annulla e substitue a tarifa especial n.<sup>o</sup> 2 de 23 d'abril de 1894, e sua modificação de 15 de janeiro de 1896.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Coude de Gouveia.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.º 2

CAL EM PEDRA OU EM PÓ, EM SACCOS OU A GRANEL

E

## PEDRA PARA CAL.

sem responsabilidade

§ 1.º — CAL — Por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal

Preço por tonelada e kilometro não comprehendidas  
as despezas accessorias

De 50 a 100 kilometros.....	45 reis sem que a taxa seja superior a 1.500 reis
De 101 a 150 kilometros.....	45 reis sem que a taxa seja superior a 1.650 reis
De 151 para cima.....	44 reis

§ 2.º — Pedra para cal a granel por wagon completo de 10:000 kilogrammas  
ou pagando como tal

Preço directo por wagon incluidas as despezas accessorias

De Figueira da Foz local a .....	Arazede .....	Reis 68500
	Cantanhede .....	" 78600
	Murtede .....	" "

## CONDIÇÕES GERAES

- 1.<sup>a</sup> — As remessas expedidas sobre um percurso menor do que 50 kilometros poderão gozar dos preços reduzidos d'esta tarifa pagando por 50 kilometros.
- 2.<sup>a</sup> — As remessas serão recebidas sómente por wagons completos ou pagando como tal.
- 3.<sup>a</sup> — Os excedentes do peso acima de 6.000 kilos por wagon, nas remessas de cal, serão taxadas por fracções indivisiveis de 100 kilos.
- 4.<sup>a</sup> — Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operaçōes de carga e descarga e por consequencia as despezas accessorias são reduzidas a 200 reis por tonelada para estas remessas.
- 5.<sup>a</sup> — Para cada uma d'estas operaçōes é concedido o praso de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos, pela estação, a disposição dos interessados.
- 6.<sup>a</sup> — Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no praso fixo, a Companhia reserva-se o direito de a fazer á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e por operaçōe de carga ou descarga, e no segundo 1.000 reis de estacionamento diario por cada wagon.
- 7.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de exceder a 3 dias o praso regulamentar para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma possa ser feita.
- 8.<sup>a</sup> — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito, taes como por exemplo, as que resultam da chuva, e não aceita as remessas de cal senão com a condição dos wagons serem cobertos com encerados ao cuidado dos expedidores, que os deverão fornecer, marcados com as suas iniciaes e com o nome da estação da partida: o transporte para a estação de partida d'estes encerados bem como das taras que tiverem servido a estas remessas, será franco, para o que requisitar-se ha na referida estação os competentes boletins de regresso.
- 9.<sup>a</sup> — A applicação d'esta tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

Fica pela presente annulada e substituida a tarifa especial n.<sup>o</sup> 2 de 10 de março de 1896.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvēa.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

# TARIFA ESPECIAL N.º 3

PARA O TRANSPORTE DE

## Madeiras de todas as qualidades em bruto ou Serradas e Lenhas

POR WAGON COMPLETO DE 8000 KILOS OU PAGANDO COMO TAL

§ 1.º Preço por tonelada e kilometro..... 16 reis

NÃO COMPREHENDIDAS AS DESPEZAS ACCESSORIAS DE 200 REIS

MINIMO DE PERCURSO 60 KILOMETROS OU PAGANDO COMO TAL

§ 2.º Preços especiaes por 1000 kilogrammas comprehendidas  
as despezas accessoriais

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Pampilhosa	Gouveia	Guarda	Vilar Formoso
Alhadas e Montemór.....	420	650	1\$500	2\$400	2\$650
Arazede.....	550	550	1\$450	2\$300	2\$600
Cantanhede.....	650	450	1\$400	2\$200	2\$600
Pampilhosa.....	750	—	1\$350	2\$100	2\$500
Luso.....	850	450	1\$300	2\$000	2\$500
Mortagua.....	950	600	1\$200	2\$000	2\$400
Santa Comba.....	1\$000	700	1\$100	2\$000	2\$300
Carregal.....	1\$100	850	1\$000	1\$900	2\$200
Nellas.....	1\$300	1\$000	750	1\$600	2\$000
Mangualde.....	1\$400	1\$100	—	1\$400	1\$900
Villa Franca.....	—	—	—	800	1\$300
Pinhel.....	—	—	—	700	1\$200
Guarda.....	2\$100	2\$000	—	—	—

§ 3.º Preços especiaes por wagon completo de 10:000 kilogrammas ou pagando como tal  
comprehendidas as despezas accessoriais  
exclusivamente applicaveis aos transportes de lenhas

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Nellas ou Mangualde	Gouveia	Guarda
Alhadas e Montemór.....	2\$600	—	—	—
Arazede.....	3\$500	—	—	—
Cantanhede.....	4\$300	—	—	—
Murtede.....	4\$500	—	—	—
Pampilhosa.....	5\$500	—	—	—
Luso.....	6\$000	—	—	—
Mortagua ou Santa Comba.....	6\$500	7\$000	9\$000	15\$000
Villa Franca ou Pinhel.....	—	—	9\$000	6\$500

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> — As madeiras ou lenhas procedentes das estações intermedias não comprehendidas nos preços especiaes dos § 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> da presente tarifa, disfrutarão o beneficio da applicação d'estes como se procedessem da estação anterior, sempre que o expedidor assim o prefira e da sua applicação não resulte preço superior ao da base kilometrica do § 1.<sup>º</sup> ou da tarifa geral.

2.<sup>a</sup> — As expedições de madeira que por suas dimensões exijam o emprego de mais d'um wagon serão taxadas pelo minimum de 5:000 kilos, por cada wagon ocupado, quando o seu peso não seja superior a este minimum, reservando-se a Companhia o direito de preencher com outra carga o resto da capacidade de cada wagon.

3.<sup>a</sup> — A carga e descarga das madeiras ou lenhas expedidas com applicação da presente tarifa, será feita por conta do expedidor e consignatario em vista do que a Companhia não será responsavel por mólhas ou quebras de peso, tendo n'este ultimo caso só a reembolsar a diferença da taxa quando se prove ter havido erro de pesagem á partida.

Para cada uma das operações de carga e descarga é concedido o prazo de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos na estação á disposição dos interessados.

4.<sup>a</sup> — Quando a carga e descarga não fôr effectuada no prazo fixado, a Companhia reserva-se o direito de a fazer á sua custa ou de conservar os wagons á disposição segundo entender, percebendo no primeiro caso, 100 reis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo 1:000 reis de estacionamento diario por cada wagon.

5.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de exceder 3 dias mais por cada fracção de 100 kilómetros para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que reclamação alguma lhe possa ser feita por esse facto.

6.<sup>a</sup> — Fica em tudo o mais em vigor as condições da tarifa geral.

7.<sup>a</sup> — A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.<sup>º</sup> 3, de 1 d'agosto de 1896.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouyêa.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 4

PARA O TRANSPORTE DE

## CEREAES, FARINHAS E LEGUMES SECCOS

§ 1.<sup>o</sup> Preços por tonelada e kilometro  
não comprehendidas as despezas accessorias de 400 reis por tonelada

Por expedição de 500 kilogrammas ou pagando como tal

De 75 a 100 kilometros.....	18 réis, sem que a taxa seja inferior a 1\$350 reis	POR TONELADA
De 101 a 150. » .....	16 » idem idem 1\$800 »	
De 151 a 200. » .....	14 » idem idem 2\$400 »	
De 201 kilometro em diante.....	13 » idem idem 2\$800 »	

§ 2.<sup>o</sup> Preços especiaes directos por tonelada comprehendidas  
as despezas accessorias

Por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal

Das estações abaixo á Figueira da Foz ou vice-versa	PREÇOS
Santa Comba Dão . . . . .	1\$600
Carregal do Sal . . . . .	1\$800
Cannas . . . . .	1\$900
Nellas. . . . .	2\$000
Mangualde. . . . .	2\$200
Gouvêa. . . . .	2\$400
Fornos e Celorico . . . . .	2\$500
Villa Franca das Naves e Pinhel . . . . .	2\$800
Villar Formoso. . . . .	3\$200

## CONDIÇÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 kilometros disfrutará, pagando por este minimo de percurso, a applicação dos preços do § 1.<sup>º</sup> da presente tarifa, sempre que resulte preço mais reduzido de que o da Tarifa Geral.

2.<sup>a</sup> — Os transportes que se realisem n'um trajecto intermediario a qualquer dos grupos dos preços especiaes do § 2.<sup>º</sup> disfrutarão o beneficio da sua applicação sempre que o expedidor assim o prefira, e d'essa precepção não resulte preço superior ao das bases kilometricas do § 1.<sup>º</sup> da presente tarifa.

3.<sup>a</sup> — A applicação d'esta tarifa ás expedições por wagons completos de 6:000 kilos far-se-ha por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas, nas expedições de peso inferior será a precepção feita por fracções de 10 kilos.

4.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o praso legal de transporte.

5.<sup>a</sup> — O regresso das saccas vasias terá logar gratuitamente dentro do praso de 30 dias, a contar da data do despacho primitivo; para este fim os expedidores requisitarão nas estações de origem da remessa em cheio os respectivos valles de regresso, sendo o transporte das taras vasias feito sem responsabilidade.

6.<sup>a</sup> — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral em tudo que não seja contraria ás disposições que precedem.

7.<sup>a</sup> — A presente annulla e substitue a tarifa especial pequena velocidade n.<sup>º</sup> 4 de 20 de dezembro de 1895.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Coude de Gouveia.

## PEQUENA VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.º 5

COMBUSTIVEIS MINERAES, ADUBOS E ESTRUMES  
MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

- 1.<sup>a</sup> Cathegoria**—**Aleatrão, asphalto, betumes, breu, cimento** (em saccos ou barris), **fundição ordinaria, gesso** (em saccos ou barris), e **pregos em ceiras**.
- 2.<sup>a</sup> Cathegoria**—**Carvão vegetal, coke**.
- 3.<sup>a</sup> Cathegoria**—**Ardosia, briquetes, cantaria em bruto** (que o peso de cada uma não exceda 500 kilos), **carvão de pedra** de qualquer natureza, **ferro em bruto ou em barras, pedra britada, pedra de alvenaria, telha ordinaria e tijollo**.
- 4.<sup>a</sup> Cathegoria**—**Arcia, barro, cinzas, entulho, estrumes, gesso para adubo, guano, pozzolana e terra vegetal.**

PERCURSOS	1. <sup>a</sup> cathegoria Reis	2. <sup>a</sup> cathegoria Reis	3. <sup>a</sup> cathegoria Reis	4. <sup>a</sup> cathegoria Reis	
<b>De 50 a 100 kilometros.....</b>	Preço por tonelada e por kilometro . . . . . Sem que a taxa possa ser superior a . . . . .	\$021 1\$800	\$016 1\$500	\$014 1\$300	\$012 1\$100
<b>De 101 a 200 kilometros.....</b>	Preço por tonelada e por kilometro . . . . . Sem que a taxa possa ser superior a . . . . .	\$018 3\$200	\$015 2\$800	\$013 2\$400	\$011 2\$000
<b>De 200 kilometros para cima.</b>	Preço por tonelada e por kilometro . . . . .	\$016	\$014	\$012	\$010

Preço especial por tonelada: para os transportes de pedra de cantaria por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal

**De Cantanhede a Luso.** { Despesas, accessorias comprehendidas carga e descarga feita pelos expedidores..... { Reis 600

# CONDIÇÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — As expedições de cimento feitas por wagons completos de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal, serão taxadas pela 3.<sup>a</sup> cathegoria d'esta tarifa.

2.<sup>a</sup> — As mercadorias designadas na 1.<sup>a</sup> cathegoria e o ferro em barras serão recebidas por expedições cujo peso não seja inferior a 500 kilogrammas, ou pagando como tal; os excedentes do peso acima de 500 kilogrammas, serão taxados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> — As mercadorias designadas na 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> cathegorias (exceptuando o ferro em barras) serão recebidas sómente por wagons completos de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

4.<sup>a</sup> — As mercadorias designadas na 4.<sup>a</sup>, cathegoria serão recebidas sómente por wagon completo de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal.

5.<sup>a</sup> — Os excedentes dos pesos acima, de 6:000 kilogrammas para a 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> cathegorias, e de 8:000 kilogrammas para a 4.<sup>a</sup> serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

6.<sup>a</sup> — As expedições cujo trajecto fôr inferior a 50 kilometros, poderão, para os effeitos da presente tarifa, ser taxados por 50 kilometros.

7.<sup>a</sup> — Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despezas accessorias na razão de 400 reis por tonelada.

8.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de exceder a 6 dias os prazos regulamentares para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que reclamação alguma lhe possa ser feita por esse facto.

9.<sup>a</sup> — A companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

10.<sup>a</sup> — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia, em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.<sup>o</sup> 5 de 28 de fevereiro de 1889 e suas ampliações de 5 de julho de 1890 e 10 de maio de 1894.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouveia.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.º 6

PARA O TRANSPORTE DE

# MERCADORIAS DIVERSAS

**1.<sup>a</sup> Cathegoria**— Arroz, assucar, azeite (em cascos ou barris) bolachas, bezerro (pelles curtidas de) café, carnes seccas e salgadas, cobre e ferro em obra de caldeireiros, cordame, extracto de campeche e outros para tinturaria de pannos, lã cardada ou fiada, louças ordinarias, linho, mel, massas alimenticias, óleo de linhaça em barris, papel para escrever, petroleo, quinquiherias, tabaco, tecidos de lã e algodão.

**2.<sup>a</sup> Cathegoria**— Baga de sabugo e louro, batatas, chumbo de caça, castanha verde e secca, cebolas, couros e pelles verdes e seccas, esparto em bruto, estopa, feno prensado, folha de Flandres, frutas verdes e seccas, lã em rama, papel para imprimir, pau de campeche e outros para tinturarias, potassa e carbonato de potassa e soda, sabão, sola, sarro de vinho, sebo em rama, serradura, stearina, sumagre, sulphato de ferro e cobre, vidraça em caixas, zinco.

**3.<sup>a</sup> Cathegoria**— Aguas mineraes em pipas ou barris, arcos de madeira para pipas, borras de lã, chumbo em barra ou lingotes, enxofre e flor d'enxofre, melaço em barris, trapo sujo.

Preços por tonelada e kilometro

Não comprehendidas as despezas accessorias de 400 reis por tonelada

PERCURSOS	1. <sup>a</sup> Cathegoria Reis	2. <sup>a</sup> Cathegoria Reis	3. <sup>a</sup> Cathegoria Reis
<b>De 75 a 125 kilometros.</b> { Por tonelada e por kilometro..... Sem que a taxa possa ser superior a .....	23	19	16
	2\$750	2\$250	1\$875
<b>De 126 a 200 kilometros.</b> { Por tonelada e por kilometro..... Sem que a taxa possa ser superior a .....	22	18	15
	4\$000	3\$400	2\$800
<b>De 201 a 300 kilometros.</b> { Por tonelada e por kilometro.....	20	17	14

## CONDIÇÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — As expedições de batata por wagons completos de 6.000 kilos ou pagando como tal, com destino a Figueira, disfrutam a applicação da 3.<sup>a</sup> serie d'esta tarifa.

2.<sup>a</sup> — Esta tarifa é applicavel a expedições de peso minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.

3.<sup>a</sup> — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 kilometros, disfrutará, pagando por este minimo de percurso, a applicação dos preços da presente tarifa, sempre que resulte preço mais reduzido que a tarifa geral.

4.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de exceder de 3 dias os prazos regulamentares para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que por isso reclamação alguma lhe possa ser feita.

5.<sup>a</sup> — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

6.<sup>a</sup> — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia, em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

A presente tarifa substitue e annulla a tarifa n.<sup>o</sup> 6 de 10 de outubro de 1895.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouveia.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.º 7

### SAL EM SACCOS OU A GRANEL, SEM RESPONSABILIDADE

Por wagon completo de 9:000 kilogrammas  
ou pagando como tal

DA FIGUEIRA DA FOZ ÁS ESTAÇÕES SEGUINTEs, SEM RECIPROCIDADE

ESTAÇÕES	Preço por tonelada, comprehendidas as despezas accessorias reduzidas a 200 reis
Cantanhede . . . . .	700
Murtede . . . . .	800
Pampilhosa . . . . .	920
Luso . . . . .	
Mortugua. . . . .	{ 1\$240
Santa Comba-Dão . . . . .	
Carregal do Sal. . . . .	1\$480
Cannas de Senhorim . . . . .	1\$740
Nellas. . . . .	
Mangualde . . . . .	1\$880
Gouveia. . . . .	2\$230
Fornos d'Algodes . . . . .	2\$350
Celorico . . . . .	2\$560
Villa Franca das Naves . . . . .	2\$930
Pinhel. . . . .	3\$020
Guarda. . . . .	3\$200
Cerdeira . . . . .	
Freineda . . . . .	{ 3\$500
Villar Formoso. . . . .	

# CONDIÇÕES GERAES

As remessas serão recebidas sómente por wagons completos ou pagando como tal. Os excedentes do peso acima de 9:000 kilos, serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operaçōes de carga e descarga, e por consequencia as despezas accessorias comprehendidas nos preços acima iudicados, são reduzidas a 200 reis por tonelada.

Para cada uma d'estas operaçōes é concedido um prazo de 24 horas, que será contado, a partir do momento em que os wagons forem postos pela estação á disposição dos interessados.

Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no prazo fixado, a Companhia reserva-se o direito de fazer estas operaçōes á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e por operaçōe de carga ou descarga, e no segundo 1:000 reis de estacionamento diario por cada wagon.

A Companhia reserva-se o direito de exceder 6 dias o prazo regulamentar para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que reclamação alguma lhe possa ser feita a este respeito.

A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito, taes como, por exemplo, as que resultam da chuva, e não aceita as remessas de sal, senão com a condição dos wagons serem cobertos com encerados, ao cuidado dos expedidores, que os deverão fornecer, marcados com as suas iniçiaes e com o nome da estação de partida; o transporte d'estes encerados para a estação de partida sera feito gratis.

A applicação da presente tarifa especial, fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia, em tudo que não fôr contrario ás condições e disposições particulares que precedem.

A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.º 7 de 30 de junho de 1888, e sua ampliação de 15 de junho de 1894.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Coude de Gouveia.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

## TARIFA ESPECIAL N.º 8

### PEIXE SECCO OU SALGADO

Applicavel só ás expedições procedentes da Figueira, nunca inferiores a 500 kilos, ou pagando como tal

ESTAÇÕES DE DESTINO	Preço por tonelada comprehendidas as des- pezas accessórias
Santa Comba-Dão.....	2\$000
Carregal do Sal .....	2\$300
Cannas de Senhorim.....	2\$600
Nellas.....	2\$800
Mangualde.....	3\$100
Gouvêa.....	3\$400
Fornos d'Algodes.....	3\$600
Celorico.....	4\$000
Villa Franca das Naves.....	4\$300
Pinhel.....	4\$500
Guarda.....	5\$000
Cerdeira.....	5\$400
Freineda.....	5\$800
Villar Formoso.....	6\$000

# CONDIÇÕES GERAES

1.<sup>a</sup> — O minimo de peso por expedição será de 500 kilos, ou pagando como tal. Os excedentes d'este peso serão taxados por fracções indivisiveis de 1o kilogrammas.

2.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais 2 dias o prazo fixado na tarifa geral para as expedições das mercadorias comprehendidas na presente tarifa, sem que por este facto haja direito a reclamação alguma.

3.<sup>a</sup> — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

4.<sup>a</sup> — Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral, em tudo que não sejam contrarias ás prescripções da presente.

5.<sup>a</sup> — A presente tarifa annula e substitue a tarifa especila n.<sup>o</sup> 8 de 30 de junho de 1888 e sua ampliação de 1 de junho de 1896.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa.



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

PEQUENA VELOCIDADE

# TARIFA ESPECIAL N.º 9

PARA O TRANSPORTE DE

## VINHO EM CASCOS, BARRIS OU ODRES

Por expedição de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal

Das estações abaixo a Figueira	Preços por 1.000 kilos
Cantanhede.....	800
Murtede.....	
Pampilhosa.....	1\$150
Luso.....	1\$350
Mortagua.....	1\$450
Santa Comba-Dão.....	1\$500
Carregal do Sal .....	1\$700
Cannas de Senhorim.....	1\$900
Nellas.....	2\$050
Mangualde.....	2\$250
Gouveia.....	2\$500
Fornos d'Algodes.....	2\$650
Celorico.....	2\$700
Villa Franca das Naves.....	2\$900
Pinhel.....	3\$000
Guarda.....	3\$200
Cerdeira.....	3\$600
Freineda .....	3\$900
Villar Formoso.....	4\$500

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> — Os excedentes do peso acima de 1:000 kilogrammas, serão taxados por frações indivisíveis de 100 kilogrammas.

2.<sup>a</sup> — Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despezas accessórias na razão de 400 reis por tonelada.

3.<sup>a</sup> — A Companhia não se responsabilisa pelas avarias resultantes do calor ou do mau acondicionamento das taras.

4.<sup>a</sup> — A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais tres dias os prazos regulamentares para os transportes effectuados nas condições da presente tarifa sem que por isso reclamação alguma lhe possa ser feita.

5.<sup>a</sup> — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não fôr contrario ás disposições particulares que precedem.

A presente annulla e substitue a tarifa especial n.<sup>o</sup> 9 de 10 de junho de 1896.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouveia.

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA**

**COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES**

**Serviço directo combinado**

**Tarifa especial N.B.N.<sup>º</sup> I**

**GRANDE VELOCIDADE**

**Transporte de mercadorias diversas e de dinheiro e valores**

*Em applicação desde 20 de Agosto de 1898*

**LISBOA**

**1898**

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta**

# Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## **Serviço directo combinado**

**Tarifa especial N.B. N.º 1** Grande velocidade

TRANSPORTE DE MERCADORIAS DIVERSAS E DE DINHEIRO E VALORES

Em applicação desde 20 de Agosto de 1898

**Entre as seguintes estações**

## Procedencias

Destinos

ou vice-versa

Pampilhosa.....	Fundão a Sabugal.
Figueira.....	Fundão a Sabugal e Mealhada a Porto.
Maiorca a Murtede, Luso a Pinhel .....	Todas as estações da Companhia Real
Cerdeira a Villar Formoso.....	excepto Guarda, Figueira e Pampilhosa.
Guarda a Covilhã .....	Coimbra a Porto.
Fundão e Tortosendo.....	Coimbra, Coimbra B e Souzelas.

## **Quadro da via a seguir**

§ 1º Quaesquer mercadorias não classificadas nos §§ seguintes:

Preço por tonelada e kilometro..... 70 réis

§ 2º Água potavel, salgada ou mineral, aves em cestos, gaiolas ou atados, batatas, bebidas gazosas e refrigerantes, bolachas ou biscoitos, bolos, caça viva ou morta, café, carne fresca, coelhos, cabritos e leitões, cerveja, doces, flores naturaes, fructas verdes, gelo, hortaliças, legumes verdes, manteiga fresca, neve, ovos, pão, queijos frescos e plantas vivas.

**Preços por tonelada e kilometro**

**Nos percursos da Companhia Real:**

Até 200 kilometros.....	60 réis
De 201 a 300 kilometros.....	55 »
com o minimo de 120 réis por fracção de 10 kilogrammas.	
A mais de 300 kilometros.....	50 »
com o minimo de 165 réis por fracção de 10 kilogrammas.	

**Nos percursos da Companhia da Beira Alta:**

Até 100 kilometros .....	60 réis
De 101 a 150 kilometros.....	55 »
com o minimo de 60 réis por fracção de 10 kilogrammas.	
De 151 a 200 kilometros.....	50 »
com o minimo de 83 réis por fracção de 10 kilogrammas.	
A mais de 200 kilometros.....	45 »
com o minimo de 100 réis por fracção de 10 kilogrammas.	

§ 3º Peixe fresco, salpicado, salgado ou secco, mariscos e escabeches.

**Preços por tonelada e kilometro**

**Nos percursos da Companhia Real:**

A qualquer distancia.....

45 réis

**Nos percursos da Companhia da Beira Alta:**

Até 60 kilometros .....

60 réis

A mais de 60 kilometros .....

45 »

com o minimo de 36 réis por fracção de 10 kilogrammas.

Preços especiaes directos por 1.000 kilogrammas, comprehendidas as despesas accessorias de carga, descarga, evoluções e manobras e de transmissão, das estações de Aveiro ou da Figueira da Foz para as seguintes:

Santa Comba Dão .....	4\$700 réis
Carregal do Sal.....	5\$300 "
Mangualde .....	6\$100 "
Celorico .....	7\$800 "
Guarda .....	9\$000 "
Villar Formoso .....	11\$000 "
Sabugal .....	10\$000 "
Belmonte .....	11\$000 "
Covilhá .....	11\$500 "
Fundão .....	12\$000 "

NB. Estes preços especiaes serão applicados a qualquer estação consignataria anterior, sempre que d'ahi resulte vantagem para o remettente.

§ 4º Dinheiro, valores e objectos preciosos com valor declarado

Preços por fracção indivisivel de 50\$000 réis e por fracção indivisivel de 50 kilometros:

Até 30:000\$000 réis inclusivé.....	50 réis
Valores superiores.....	25 »

sem que os portes possam ser inferiores aos correspondentes a 30:000\$0000 réis.

# CONDIÇÕES

- 1.<sup>a</sup> — Além dos preços d'esta tarifa cobrar-se-ha as respectivas despezas accessorias.
- 2.<sup>a</sup> — Os §§ 1.<sup>º</sup>, 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> d'esta tarifa serão applicados ás expedições do peso minimo de 10 kilogrammas ou pagando como tal. Os excedentes d'este peso serão taxados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.
- 3.<sup>a</sup> — O minimo de percepção (cobrança) será de 100 réis para cada Companhia.
- 4.<sup>a</sup> — As remessas transportadas ao abrigo dos §§ 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> d'esta tarifa só serão aceites em portes pagos á partida.
- 5.<sup>a</sup> — Cada volume deve trazer distinctamente a marca para evitar que se confunda com outros de natureza ou forma analoga. As marcas devem ser reproduzidas pelos remettentes nas respectivas notas de expedição.
- 6.<sup>a</sup> — As companhias ficam isentas de toda a responsabilidade pela deterioração das remessas cujo acondicionamento seja insufficiente.
- 7.<sup>a</sup> — O regresso das taras vasias das expedições comprehendidas nos §§ 2.<sup>º</sup> e 3.<sup>º</sup> far-se-ha gratuitamente por pequena velocidade, quando haja serviço de pequena velocidade entre as estações expedidoras e consignatarias, dentro do prazo maximo de 15 dias, a contar da data do despacho da remessa em cheio. Para as remessas procedentes de, ou destinadas ás estações de Lisboa (Rocio) e Campolide, este regresso effectuar-se-ha excepcionalmente pela estação de Lisboa (Santa Apolonia) por não estarem aquellas abertas ao serviço de pequena velocidade.
- 8.<sup>a</sup> — Esta tarifa será applicada de officio quando as remessas estejam nas condições antecedentes, sempre que o remettente não reclame, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes de cada Companhia.
- 9.<sup>a</sup> — Em tudo que não seja contrario ao que o presente dispõe, ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Lisboa, 20 de julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa.