

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 especiaes n.º 7 grande velocidade; 8, 13, 16, 22 e 25, pequena velocidade, da Companhia Real;

Tarifas especiaes n.º 2 grande velocidade; 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 pequena velocidade da Beira Alta.

Tarifa especial N. B. n.º 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 CHAIMITÉ.....	24
PARTE FINANCEIRA — Revue de la Bourse de Paris — Boletim financeiro — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	248 e 249
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	250
TRACÇÃO ELECTRICÁ 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 construcções.....	251



GRANDE HOTEL DO MONT'ESTORIL (VIDE PAG. N.º 246)

SUMMARIO

AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL E DA BEIRA ALTA.....	242
CARTA D'INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	244
PARTE OFFICIAL — Conclusão do alvará de concessão da linha de Guimarães a Fafe.....	244
O MONT'ESTORIL.....	245

LINHAS EXTRANJEIRAS. — Hespanha. — Suissa — Turquia — Congo — Transwaal — Canada — Brazil — China.....	251
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES. — Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal (continuação).....	251
PROGRESSOS SCIENTIFICOS.....	253
AVISOS DE SERVIÇO.....	253
ARREMATACÕES.....	253
CASAS RECOMMENDADAS.....	254
AGENDA DO VIAJANTE.....	254
ANNUNCIOS.....	255
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 circumstancias; 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. — Supprimida 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 harmonisar melhor com as exigencias do trafego.

Na classificação foram incluídos 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 vassios, empregados nos transportes de cal, concessão que não havia.

Tarifa n.º 3. — Applicavel, como a actual, ao transporte de madeiras e lenhas; foi supprimido 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 creado.

As condições não são alteradas.

Tarifa n.º 4. — Os transportes de cereaes, farinhas e legumes seccos, 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 illudam 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. — Igual operação soffreu 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, desclassi-

ficando-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 continúa 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 37610, 37880 e 47000 réis a 37500 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 differença 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'aquella 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 rêde 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 acceitas foram sempre pelo publico, mesmo quando, n'aquelle tempo, as povoações servidas pelas linhas que constituíam aquella rêde 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 seccos.
- 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 rêdes.

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 redução 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 »	1.340	890	490
40 »	1.780	1.130	690

De Covilhã ao Porto

10 kilos	400	310	90
20 »	700	470	220
30 »	1.030	670	360
40 »	1.380	880	900

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

Nas expedições além de 40 kilos a redução mantem-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 acrescentado o *salgado* para que pequenos fornecimentos de bacalhau, atum, etc., possa aproveitar d'esta tarifa.

No § 2.º tambem foram introduzidos algumas mercadorias, egualando-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 rêde, com a differença 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 redução 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. — Mantem-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 reduções especiaes a determinadas mercadorias que mais

influencia teem no trafego combinado entre as duas rêdes.

Com o fim de desenvolver as relações entre todos os pontos de produção 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 redução 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, gozam ainda, por isso, de uma grande vantagem.

Farinhas, cereaes, tecidos, lãs, 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 produção 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 rêdes, 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 approvadas, visto que são entre linhas todas portuguezas. Ha mais quatro já approvadas tambem pelo nosso governo, mas que, sendo combinadas com a linha de Salamanca, e ainda não estando approvadas pelo governo hespanhol, não pôdem, por isso, ser postas, por enquanto, 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 rêdes.

P. n.º 11, transportes de lãs 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 conjuncto 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 rêdes as tarifas internas de cada uma d'ellas, representa uma quasi radical transformação do systema tariffario 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 possui 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 carruagens de praça que ha pouco teve lugar 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 carruagem 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*, d'alguns 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 póde 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 apparecer uma nova invenção engenhosa, para augmentar 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 effeito 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 augmento 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 effeito 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 código 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 código 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 OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de caminhos de ferro

(Conclusão)

18.^a

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 locais, 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^m,30. Se o viaducto fôr de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4^m,30.

19.^a

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

20.^a

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^m,30, nem a altura do fecho da abobada ao plano tangente á superficie superior dos carris será inferior a 5 metros.

21.^a

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

22.^a

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

23.^a

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.^a

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

25.^a

O projecto completo será apresentado no praso de seis mezes, a contar da data da lei, que approvar definitivamente esta concessão. Os trabalhos da construcção devem começar no praso de sessenta dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que fôr publicada a portaria de approvação do projecto, devendo estar concluida no praso de tres annos.

26.^a

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

27.^a

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

28.^a

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

29.^a

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

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

30.^a

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

1.º Transporte em compartimento de 2.ª classe de qualquer comboio de passageiros, que a direcção dos serviços telegrapho-postaes designar, das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

2.º O transporte de material dos correios e telegraphos;

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

4.º 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.^a

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

32.^a

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.^a

A companhia fica sujeita:

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

2.º 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.^a

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

35.^a

A companhia deverá conservar, durante todo o praso 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 aquelle praso, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo praso 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 divida publica, pelo seu valor no mercado.

36.^a

Logo que tenha expirado o praso 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 quaesquer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pag os segundo aavaliação de louvados.

37.^a

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 praso de setenta e cinco annos e á taxa de 5 por cento, o capital effectivo, despendido na construcção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos projectos approvados pelo governo.

38.^a

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

39.^a

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

40.^a

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.^a

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.^a

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.^a

Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a companhia sobre a execução e interpretação das clausulas d'este contracto, 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.^a

Concede o governo á companhia:

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

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

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

45.^a

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.^a

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 contracto com o governo, e sem que este lhe dê qualquer subsidio ou garantia differente das concedidas por este contracto.

47.^a

Quando, porém, o governo julgar necessario 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 parallelos 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 comtudo reservado o direito de construir os ramaes, nos termos da condição anterior, ou de optar pelas concessões que porventura se façam.

48.^a

A concessão caducará:

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

49.^a

Nos casos previstos na clausula antecedente, o governo porá em hasta publica, e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo 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.^a

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

51.^a

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 despesas 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.^a

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

53.^a

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^m,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, approvar 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^m,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, approvar 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 augmenta em concorrência e animação. E' assumpto de que trataremos no proximo numero.

Hoje limitamo-nos 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 effeito 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 francezes...

Um hotel é uma necessidade n'estas pequenas povoações, porque nem todos querem ou podem alugar uma casa e instalar vida propria durante tempos n'um sitio. Ha muito quem deseje passar uns dias e quem mesmo, dispondo-se a permanecer semanas ou mezes 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 amisade... 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 capitães 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 espaçosos quartos, todos com largas janellas aos quatro ventos.

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

O 1.º 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.º ha o mesmo numero e disposição de quartos e tres casas de banhos.

O 3.º andar é, como dissemos, de mansardas, com-

portando só 9 quartos mais modestos, mas ainda em melhor situação para quem quizer 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, tencionando 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 podem ser satisfeitas.

E não se julgue, todavia, que os preços são exaggerados. 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 egual 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 hospedes 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 CHAIMATE

Entrou nas aguas do Tejo, no dia 3 do corrente, o quarto e ultimo barco construido com o producto da subscrição 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, demos a descripção 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 enormissimos 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 agradável 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 subscrição nacional tem que lhes agradecer pela economia que lhe facilitaram.

A' descripção que já fizemos das dimensões e armamento do novo barco, temos apenas a accrescentar que as suas dependencias interiores constam de sala, á pôpa, 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 marinhagem.

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, tambem 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, systema 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 sahiu um bravo entusiastico.

O vapor *Victoria*, onde a grande commissão da subscrição 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.^{ma} sr.^a Marquiza de Pomares, que fôra a madrinha da *Chaimite*, fazendo-se ao *champagne* entusiasticos brindes.

Assim foi a cerimonia da ultima das embarcações que a subscrição 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 justeza e absoluto criterio.

Não teem que arreponder-se de terem concorrido para estas obras.

PARTE 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 Extérieure 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 reflètent 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.° 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 entrevoit 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 Chargeurs Réunis entre 1525 et 1530 et la Havraise Peninsulaire à 550 fr.

L'activité a persisté dans le groupe des valeurs Métallurgiques. La physionomie du marché des valeurs Sud-Africaines s'est modifié 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 Mossamedès 8 fr.

La Mozambique 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 paizes em guerra, tiveram uma favoravel influencia nos mercados, beneficiando os fundos e a cotação dos cambios.

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

Mas nós, que não temos guerra, apenas melhorámos uns magros 4 réis em 3 francos, ou seja de 976 a 972, o que bem pouco é, sendo aind'assim para admirar que peiores 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 publicos tambem melhoraram.

Deixámos as inscrições a 29,60 e fechou no sabbado a bolsa com ellas a 29,85; as obrigações dos varios emprestimos, 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, teem ainda que subir bastante para corresponder á garantia que dão.

Nos titulos de caminhos de ferro accentuou-se uma alta importante nas obrigações 1.° grau da Companhia Real, passando de 75\$500 a 77\$000 réis e mesmo nas de 2.ª se notou certa alta, sendo natural que para este effeito concorresse a noticia do «Economista» (auctoridade no assumpto) 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 annos, e se deixa antever uma lisongeira esperanza 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 estimavel 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 politicos, 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 esclareça certas duvidas que 20 accionistas exposeram como motivo para requererem essa reunião, que deve ser interessante posto que não pareça que, na actual conjunctura, não virá mais que levantar novas difficuldades ao Estado.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	29 1/2	29 7/16	Desconto no Ban-	
» cheque....	29 3/8	29 3/16	co de Portugal.	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	970	971	No mercado....	6 1/2 %
» cheque.....	972	975	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	398	399	res.....	178
» cheque.....	400	401	Cambio Brazil...	7 11/32
Francfort 90 d/v...	398 1/2	399 1/2	Premio libra....	3\$600 e
» cheque...	400 1/2	401 1/2		3\$650.
Madrid cheque....	1020	1040		

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

BOLSAS	JULHO												
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	-
Lisboa: Inscript. 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 0/0 1888.....	-	14.500	14.500	14.500	-	-	-	-	-	14.450	14.500	-	-
" 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35:800	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon...	35.500	-	-	-	-	-	-	-	35.800	-	36.000	35.900	-
" 4 0/0 1890 externo...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.	-	40.100	40.100	40.500	-	-	40.800	40.800	-	40.800	40.500	40.600	-
" 4 1/2 0/0 coup. int.	-	40.900	-	-	-	41.300	41.300	41.300	41.000	41.000	41.500	41.000	-
" 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ações B. de Portugal.....	121.300	121.000	121.000	121.200	121.300	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 0/0.....	96.000	96.500	96.500	96.000	-	-	96.500	-	96.400	-	96.500	-	-
" " 5 0/0.....	93.300	-	93.300	93.300	93.300	93.300	93.300	93.500	93.300	93.400	-	93.500	-
" C. Real 3 0/0 1.º grau	75.500	75.600	76.100	78.000	77.600	77.500	-	77.500	-	-	77.000	-	-
" " 2 0/0 2.º 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 0/0 portuguez.....	17,87	18,05	18,75	18,30	18,70	18,50	18,75	18,50	18,60	18,70	-	18,40	-
Ações 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 1.º grau.	235	236	239,50	238	238	240	240	239	240	239	239	239	-
" " 2.º 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 0/0 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 A rica...	43	-	-	-	-	-	42,75	-	-	-	-	-	-
Bruzellas: Atravez Africa....	43,95	42,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO							DESDE 1 DE JANEIRO			
		1898			1897			Totaes		Differença a favor de		
		Kil	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1898	1897	1898	1897	
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida.	16 22 Jul.	693	73:557.000	106.142	693	68:135.932	98.320	1.847:493.000	1.692:704.355	154:788.645	—
	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...		9 15 Jul.	475	15:951.720	33.582	475	15:764.510	33.188	496:315.430	398:701.360	97:614.070	—
		16 22 »	»	17:257.490	36.331	»	16:560.220	34.863	513:572.920	415:261.580	98:311.340	—
Minho e Douro.		7 13 Maio	353	19:677.252	55.742	353	20:029.269	56.740	367:739.722	361:029.115	6:710.607	—
		14 20 »	»	19:017.744	53.874	»	19:690.569	55.780	386:757.466	380:719.684	6:037.782	—
		21 27 »	»	19:679.395	55.748	»	21.206.276	60.074	406:436.857	401:925.960	4:510.897	—
Beira Alta....		9 15 Jul.	253	4:816.165	19.036	253	7:157.070	28.289	143:809.102	159:502.167	—	15:693.065
		16 22 »	»	5:347.966	21.138	»	4:982.247	19.693	149:157.068	164:484.414	—	15:327.346
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....		23 29 »	»	4:831.342	19.096	»	4:722.943	18.668	153:988.410	169:207.357	—	15:218.947
		25 1 Jul.	105	1:311.051	12.486	105	1:142.827	10.884	31:143.527	33:148.322	—	2:004.795
		2 8 »	»	985.753	9.388	»	1:113.047	10.600	32:129.280	34:261.369	—	2:132.089
Guimarães....		18 24 Jun.	34	1:616.830	47.553	34	1:809.730	53.227	35:127.859	34:117.816	1:010.043	—
		25 1 Jul.	»	1:663.208	48.917	»	1:971.920	57.997	36:791.067	36:089.736	701.331	—
		2 8 »	»	3:657.415	107.571	»	3:657.135	107.562	40:448.482	39:746.871	701.611	—
Norte de Hes- panha.....		15 21 Jul.	3656 Ps.	1.804.944	Ps. 491	3656 Ps.	1:815.088	Ps. 496	47.961.536	44:232.086	3:729.450	—
		22 28 »	»	1.752.544	477	»	1:788.372	487	49:714.080	46:020.459	3.693.621	—
Madrid—Zara- goza—Alican- te.....		16 22 Jul.	2927	1.161.892	396	2927	1:120.463	382	35.177.114	30:644.579	4:532.535	—
		23 29 »	»	1:045.848	357	»	1:039.866	355	36:222.961	31:684.445	4:538.516	—
Andaluzes.....		2 8 Jul.	1067	312.601	292	1067	240.831	225	9:714.132	7:447.299	2:266.833	—
		9 15 »	»	337.691	316	»	267.169	250	10:081.823	7:714.469	2:367.354	—
Zafra a Huelva.		23 29 Jul.	180	24.625	136	180	32.571	180	941.268	881.934	59.334	—
		30 5 Agos.	»	30.132	167	»	46.380	257	917.401	928.315	43.086	—

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
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	775:579	1.148:729
Manufaturas 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 nacionalisada

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
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	30:611	31:157
Manufaturas 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 ELECTRICÁ EM LISBOA

Está já approvedo 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 notavel 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 systema de tracção, e no caso d'ella não acceitar, a camara no praso 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 Escripção commercial e operações de bolsa, por 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 egual successo ao que teve o outro volume, porque é em verdade notavel 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 n'esses 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 prorogado até ao fim de setembro o praso para os concessionarios do caminho de ferro de Gondomar effectuarem o deposito de 30 contos, sem o que lhe não póde ser passado o alvará de concessão.

Tremvia das Devesas.—Foi approvedo 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 autorisando o governo a contractar, com a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia, a construcção e exploração da linha de Quelimane ao Ruvo, 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 ha dias sob a presidencia do sr. Jayme Couvreur para apreciar o relatorio da gerencia de 1895-98 e auctorisou esta a assignar o contracto com o governo. A assembléa delegou para este effeito os poderes necessarios nos srs. Paiva de Andrada 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 Andrada, 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 Madail.

Atravez d'Africa.—Depois de varias sessões da comissão de estudo á situação financeira, partiram para o Porto o sr. conselheiro Madeira Pinto e o distincto 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 approvedas as liquidações das garantias de juro d'estas duas linhas, respectivas ao anno economico passado, d'aquella na importancia de 31:257:243 réis e d'esta na de 31:498:208 réis.

Concurso annullado.—Mandou-se considerar sem effeito 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 construcções.—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 construcção 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 auctorisada 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 adicional 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 Aragón.—Estão muito adeantadas as obras da secção Lyorbe a Sarriou. O viaducto de Alventosa tem já corridos 5 tramos do lado de Teruel. Está perfurado o tunnel de Jerica y Claudiell, 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 augmento de 1.797.642,34 pesetas no trafego distribue-se assim: Grande velocidade, 508.163,43 e pequena velocidade, pesetas 1.289.478,91.

Andaluces.—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 differença outros rendimentos foi a receita livre de 9.187.023 pesetas.

Os encargos de exploração, das obrigações, cambios, impostos juro 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 emquanto se perfura o Simplão.

Calcula-se que as despesas 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 allemães 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 communicação 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 prohibição, que provavelmente não será mantida durante muito tempo.

Estado livre do Congo

Foi inaugurada a via férrea do Congo a que já aqui nós 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 neerlandeza, 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 carboniferos do districto de Middelburgo, e d'ahi esta resolução da companhia, com o que muito poderá lucrar a nossa importante e cubizada cidade.

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

Canadá

As vias ferreas d'esta região riquissima, que em 1845 apenas mediam algumas milhas n'um só tronco ferro viario, teem-se desenvolvido constantemente, favorecendo o augmento da população e da expansão nas zonas agricolas, e valorizando 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 concorreu 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 ce-leste 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 ar-rozaes.

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 HESPANHA

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 conjuncto das duas fronteiras, no augmento de réis 11:585\$900 nas receitas.

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

OBSERVAÇÕES SOBRE OS DIFFERENTES SERVIÇOS

Exploração

Importantes melhoramentos se acham actualmente em via de realisação n'este serviço, no tocante á utilização methodica, e á acceleração da rotação do material, tanto de passageiros como de mercadorias. á supressão de percursos inuteis d'este material, á completa utilização 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 permittir 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 despesas 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 kilometros, 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 edificios, 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 insufficiencia 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 capitulo 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 sobresahir 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 praso.

Vem aqui a proposito recordar que na noite de 31 de outubro de 1895 as nossas officinas geraes de reparação do material em Lisboa soffreram 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 addiamento 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 soffreram as reparações, consequencia d'aquella situação.

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

N'este momento cerca da quarta parte do nosso material effectivo de locomotivas carece, para serviço effectivo, 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 mezes, 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 suplementar de certa importancia n'este capitulo.

Além d'isso, era indispensavel, n'estas condições, para não nos acharmos na impossibilidade de occorrer ao desenvolvimento do trafego, augmentar o numero effectivo 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 conjuncto das decisões tomadas permittit, pois, ainda por este lado, arrostar confiadamente o futuro, sob o ponto de vista tecnico, sem disfarçar, todavia, os esforços que devemos ainda fazer para repôr em estado satisfactorio o nosso material de machinas.

No tocante, emfim, 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 dispendeu 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 augmento 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 «despesas complementares de estabelecimento desde 1895», despesas 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 effeito, 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#299

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 corrent:	Ouro
Em 31 de dezembro de 1894.....	236:524#071	864:290#919
Receitas liquidadas da exploração em 1895..	2.188:367#023	
	2.424:891#094	

Esta quantia, convertida em ouro com o premio d'ouro de 30 0/0, 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 % ₀ , 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, resultára augmento 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 despesas annuaes 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 collocação e em conta de reserva extraordinária.

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

PROGRESSOS SCIENTIFICOS

Segundo a auctorisada 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 *automoveis* 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 Laval* que utiliza 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 *acetylene*, que é o gaz de iluminação 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 gazes* e *hydrogenio*.
- 11.º A *photographia das côres*;
- 12.º A *telegraphia sem fios*;
- 13.º A *luz fria* obtida pela luminiscencia de gazes 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 Pampilhosa.

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 Vianna 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 Vianna 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.

ARREMATACÕES

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 Commissão 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 propostas no escriptorio d'esta companhia, á rua de Cedofeita, n.º 291, como tambem na repartição de via e obras em Santo Thyrsó, onde se encontrarão patentes as condições d'este fornecimento.

Porto, 4 de agosto de 1898.

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

Antuerpia.—A. Manceau.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.

Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Porto.—Grijó & C.ª—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 recommendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

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

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Central.—De 1.º 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.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix modérés.—Prop. Victor Lestage.

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

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

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

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

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

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

LEIRIA Hotel Central.—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—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 inexcédível aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ROYAL MAIL

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Cherbourg e SouthamptonO paquete **NILE**, esperado a 24 de agosto.

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

AGENTES

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

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

FABRICA

DE

H. Schalck, Successores

Calçada do Cascão

→ **LISBOA**

Premiado em todas as exposições

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

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de agosto de 1898**COMPANHIA REAL**

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

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

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

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

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

Só param d'Algés até P. Arcos.

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

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

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

Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa
c 7-0 t.	7-59 t.
c 8-30 m.	10-50 m.
c 9-30 m.	11-50 m.
c 10-30 m.	12-50 m.

Lisboa Porto	Porto Lisboa
b 7-0 m.	9-15 n.
c 8-30 m.	10-50 n.
c 9-30 m.	11-50 n.
c 10-30 m.	12-50 n.

Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa
10-30 m.	6-0 t.
8-20 n.	6-50 m.
7-30 t.	7-30 t.
5-30 m.	5-30 m.

Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa
10-30 m.	8-20 n.
8-20 t.	7-10 m.
7-25 t.	5-40 m.
5-30 m.	4-0 t.

Lisboa Caldas	Caldas Lisboa
n 4-15 t.	7-0 t.
4-15 t.	10-5 n.
m 5-5 m.	10-45 m.

Lisboa Figueira	Figueira Lisboa
7-0 m.	2-32 t.
7-15 t.	5-43 m.
3-30 t.	12-20 n.
11-25 n.	9-44 m.

Lisboa Alfaiellos	Alfaiellos Lisboa
7-0 m.	2-55 t.
7-15 t.	5-35 m.
2-30 t.	12-20 n.
11-25 m.	9-44 m.

Caldas Alfaiellos	Alfaiellos Caldas
2-0 t.	8-10 n.
5-55 m.	11-55 m.

Alcant. M. Cacem	Cacem Alcant. M.
6- m.	7-13 m.
6-45 t.	8-7 n.
11-1 n.	12-5 n.

Lisboa Santarém	Santarém Lisboa
c 6-30 m.	8-53 m.
c 10-50 m.	12-56 t.
c 1-20 t.	3-32 t.

Lisboa Entronc.	Entronc. Lisboa
c 1-30 t.	5-7 t.
c 4-40 t.	8-12 n.
6-0 t.	9-40 n.

Alfaiellos Porto	Porto Alfaiellos
3-15 t.	9-15 n.
7-48 m.	2-18 t.

Aveiro Porto	Porto Aveiro
3-50 m.	d 6-18 m.
4-5 t.	6-22 t.
11-0 n.	1-14 n.

Entronc. Guarda	Guarda Entronc.
2-55 m.	11-7 m.
12-30 t.	11-35 n.
4-20 t.	12-2 n.

Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa
g 6-30 t.	11-22 n.
h 5-10 m.	10-10 m.

Coimbra Figueira	Coimbra Figueira
6-50 m.	8-37 m.
5-0 t.	6-47 t.
11-0 m.	12-43 t.
9-23 n.	10-59 n.

Ovar Porto	Porto Ovar
8-25 m.	9-44 m.
1-30 t.	2-54 t.
6-25 t.	d 7-35 t.
3-35 t.	4-53 t.

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

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

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

Lisboa Extremoz	Extremoz Lisboa
8-0 m.	3-45 t.
6-0 t.	12-40 n.
9-10 m.	4-40 t.
11-15 n.	6-0 m.

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

Porto Valença	Valença Porto
8-0 m.	1-30 t.
10-55 m.	3-25 t.
5-15 t.	11-25 n.
1-50 t.	7-20 t.

Porto Vianna	Vianna Porto
d 4-45 m.	10-0 m.
5-15 t.	d 10-30 n.

Vianna Valença	Valença Vianna
7-0 m.	9-15 m.
6-0 t.	8-10 n.

Nine Braga	Braga Nine
5-25 t.	6-0 t.
9-0 m.	9-35 m.

Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto
d 4-20 m.	9-0 n.
7-23 m.	3-15 t.
6-0 m.	d 9-50 n.
6-45 t.	10-40 m.

Porto Tua	Tua Porto
4-0 t.	10-15 n.
4-0 m.	9-55 m.

Porto Regoa	Regoa Porto
5-45 t.	11-10 n.
2-50 n.	8-0 m.

Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa
6-0 m.	10-0 m.
5-55 t.	10-0 n.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vapor allem. **Général**. Sahirá a **26** de agosto. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. portuguez **Malange**. Sahirá a **17** de agosto. Mala Real Portuguesa.—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 **Coblentz**. Sahirá a **20** de agosto. Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



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



Barcelona, Cette e Marselha, vapor franc. **St. André**. Sahirá a **19** de agosto. Agente, H. Burnay & C.^a—Rua dos Fanqueiros, n.^o 10.



Bordeaux, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **17** de agosto. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Cabo da Boa Esperança, Lourenço Marques, 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.^a C. Sodré, 64, 1.^o



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.^o



Havre e Liverpool, vap. inglez **Jerome**. Sahirá a **22** de agosto. Agente, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 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.^o



Madeira, vap. inglez **Cametense**. Sahirá a **21** de agosto. Agente, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10.



Pará e Manaos vap. inglez **Cametense**. Sahirá a **21** de agosto. Agente, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10.



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro 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, Montevideo e Buenos-Ayres, vap. inglez **Danube**. Sahirá a **23** de agosto. Agente, James Rawes & C.^a—R. d'El-rei, 31, 1.^o



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. **Corsica**. Sahirá a **26** de agosto. Agente, Augusto Freire—19, Praça do Municipio.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vap. port. **Cazengo**. Sahirá a **23** de agosto. Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orellana**. Sahirá a **17** de agosto. Agente, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

Procedencias	Destinos	Dias de validade	PREÇOS			Procedencias	Destinos	Dias de validade	PREÇOS		
			1. ^a	2. ^a	3. ^a				1. ^a	2. ^a	3. ^a
	ou vice-versa		Classe	Classe	Classe		ou vice-versa		Classe	Classe	Classe
Lisboa — Rocio	Campolide	1	200	150	100	Lisboa — Rocio	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	11.180	8.940	5.410
	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	7.100	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 Maças	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	4.170
	Coimbra ou Coimbra B.	4	7.200	5.800	3.500		Castello Novo	4	8.490	6.690	4.710
	Pampilhosa	4	7.600	6.100	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	8.100	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 — Caes dos Soldados	Braço de Prata	1	200	160	120	Lisboa — Caes dos Soldados	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	710	550	400		Espinho	5	10.200	8.100	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	1.190	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	5.500	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	7.100	5.700	4.000		Vallado	3	4.400	3.500	2.500
	Payalvo	3	3.900	3.200	2.100		Marinha Grande	3	5.000	4.000	2.900
	C. de Maças	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	3.200		Figueira da Foz	4	7.100	5.700	4.000
	Alfarellos	4	6.400	5.100	3.350		Castello Branco	4	7.300	5.740	4.070
	Coimbra e Coimbra B.	4	7.000	5.600	3.400		Castello Novo	4	8.290	6.490	4.610
	Pampilhosa	4	7.400	6.000	3.600		Alpedrinha	4	8.420	6.600	4.690
	Mealhada	4	7.600	6.100	3.700		Fundão	4	9.010	7.070	5.030
	Mogofores	4	7.800	6.300	3.800		Covilhã	5	9.580	7.520	5.350
	O. de Bairro	4	8.100	6.500	3.900		Guarda	5	11.070	8.670	6.160
	Quintans	4	8.500	6.800	4.100						

Procedencias	Destinos	Dias de validade	PREÇOS			Procedencias	Destinos	Dias de validade	PREÇOS		
			1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe				1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe
ou vice-versa						ou vice-versa					
Santarem e V. de Santarem	Lisboa-Caes dos Soldados....	1	2.400	1.900	1.300	Santarem e V. de Santarem	Elvas	3	6.100	4.900	3.400
	Lisboa-Rocio	1	2.600	2.100	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	2.100	1.700	1.100		Payalvo	1	1.600	1.300	850
	Povoa	1	1.900	1.600	1.000		Chão de Maças.....	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							
Elvas	Lisboa-Caes dos Soldados....	4	8.500	6.800	4.700	Elvas	Castello de Vide.....	3	4.500	3.600	2.500
	Lisboa-Rocio	4	8.700	7.000	4.800		Marvão	3	5.000	4.000	2.900
	Carregado	4	7.300	5.900	4.100		Payalvo.....	3	5.600	4.500	3.200
	Santarem e V. de Santarem ..	3	6.100	4.900	3.400		C. de Maças.....	3	5.800	4.600	3.300
	Torres Novas	3	5.200	4.200	3.000		Pombal ...	4	7.100	5.700	4.000
	Entroncamento.....	3	5.100	4.100	2.900		Coimbra e Coimbra B.	4	8.700	7.000	4.800
	Barquinha	3	5.000	4.000	2.900		Mealhada	4	9.200	7.400	5.100
	Praia	3	4.700	3.800	2.700		Aveiro.....	5	10.400	8.300	5.800
	Tramagal.....	3	4.300	3.400	2.400		Estarreja	5	10.800	8.600	6.000
	Abrantes.....	3	4.200	3.400	2.300		Ovar	5	11.300	9.000	6.300
	Bemposta	3	3.800	3.100	2.000		Espinho	5	11.800	9.400	6.600
	Ponte de Sôr.....	3	3.300	2.600	1.700		Granja.....	5	11.900	9.500	6.700
	Chança	1	2.700	2.200	1.400		Gaia ou Porto.....	5	12.400	10.000	6.900
	Crato.....	1	2.100	1.700	1.100		Porto (S. Bento)	5	12.580	10.140	7.010
	Portalegre	1	1.600	1.300	850		Castello Branco	4	7.300	5.740	4.070
	Assumar	1	1.300	1.100	700		Fundão	4	9.010	7.070	5.030
	Santa Eulalia.....	1	700	600	400		Covilhã	4	9.580	7.520	5.350
Torre das Vargens	1	2.900	2.400	1.500	Guarda	5	11.070	8.670	6.160		
Pezo	3	3.900	3.200	2.100	Figueira da Foz (via Alfarellos)	4	8.700	6.770	4.850		
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	1	2.800	2.200	1.600
	Portalegre ..	4	7.200	5.800	4.000		Esmoriz	1	3.100	2.500	1.600
	Elvas.....	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 Maças.....	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	1.100	900	600	Guarda	5	9.040	7.200	4.800		
Alfarellos	1	700	550	400	De Coimbra a Coimbra B. e vice-versa		1	240	200	140	
Formoselha	1	600	500	350							
Taveiro	1	250	200	150							
Aveiro	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	7.100	4.900		Souzellas	1	1.900	1.400	1.050
	Elvas.....	5	10.400	8.300	5.800		Mealhada	1	1.200	1.000	650
	T. das Vargens.....	4	7.500	6.000	4.200		Mogofores	1	1.000	800	550
	Pezo	4	8.400	6.800	4.700		O. do Bairro	1	700	600	400
	Castello de Vide.....	4	9.100	7.300	5.000		Quintans	1	250	200	150
	Payalvo	3	5.000	4.000	2.600		Estarreja	1	500	400	300
	C. de Maças	3	4.600	3.700	2.600		Ovar	1	1.000	800	550
	Caxarias	3	4.300	3.400	2.400		Esmoriz	1	1.300	1.100	700
	Albergaria	3	4.000	3.200	2.200		Espinho	1	1.500	1.200	800

Procedências	Destinos	Dias de validade	PREÇOS			Procedências	Destinos	Dias de validade	PREÇOS		
			1. ^a	2. ^a	3. ^a				1. ^a	2. ^a	3. ^a
	ou vice-versa		Classe	Classe	Classe		ou vice-versa		Classe	Classe	Classe
Aveiro	Granja.....	1	1.600	1.300	850	Aveiro	Porto (S. Bento).....	1	2.280	1.840	1.210
	Valladares	1	1.800	1.500	950		Figueira da Foz (Via Alfarellos).....	1	2.960	2.300	1.650
	Gaia ou Porto.....	1	2.100	1.700	1.100						
Gaia ou Porto	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		Souzellas	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	6.100		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 Maças.....	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	4.100	3.300	2.200		Guarda.....	5	11.340	8.900	6.450
Porto (S. Bento)	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	11.180	8.940	5.410		Coimbra e Coimbra B.	3	4.080	3.340	2.310
	Carregado	4	9.780	7.840	4.710		Souzellas	3	4.080	3.340	2.210
	Santarem e V. de Santarem...	4	8.580	6.940	4.110		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 Maças.....	4	6.780	5.440	3.810		Figueira da Foz (Via Alfarellos)	3	5.140	4.000	2.860
Cintra	Pombal.....	3	5.380	4.340	3.110	Cintra	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
Leiria	Sabugo	1	600	500	350	Leiria	Caldas da Rainha.....	1	1.800	1.500	950
	Mafra.....	1	900	800	500		Figueira da Foz.....	1	1.800	1.500	950
	Malveira	1	1.000	800	550		Monte Real	1	400	300	200
	Pero Negro	1	1.400	1.200	750		Monte Redondo	1	600	500	350
Figueira da Foz	Lisboa-C. dos Soldados.....	3	5.300	4.300	3.000	Figueira da Foz	Guia	1	800	700	450
	Lisboa-Rocio	3	5.300	4.300	3.000		Louriçal	1	1.000	800	550
	Coimbra ou Coimbra B.	1	2.700	2.200	1.400						
	Pombal.....	1	2.900	2.300	1.600						
	Marinha Grande.....	1	400	300	200						
	Martingança	1	600	500	350						
	Vallado.....	1	1.000	800	550						
T. Vedras	Lisboa-C. dos Soldados.....	4	7.100	5.700	4.000	T. Vedras	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	2.130		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	400	300	200
	Taveiro.....	1	1.100	900	600		Telhada	1	500	400	300
	Coimbra e Coimbra B.	1	1.100	900	600		Louriçal	1	700	600	400
	Souzellas	1	1.200	1.000	650		Guia	1	1.100	900	600
	Pampilhosa	1	1.630	1.270	920		Monte Redondo	1	1.300	1.100	700
	Mealhada	1	1.730	1.410	1.010		Monte Real	1	1.500	1.200	800
	Mogofores	1	2.070	1.620	1.160		Leiria	1	1.800	1.500	950
	O. do Bairro	1	2.290	1.800	1.280		Vallado.....	1	2.800	2.300	1.450
	Quintans.....	1	2.740	2.130	1.520		Caldas.....	3	3.400	2.700	1.750
T. Vedras	Lisboa-C. dos Soldados.....	1	2.200	1.800	1.150	T. Vedras	Outeiro.....	1	500	400	300
	Lisboa-Rocio	1	2.200	1.800	1.150		Bombarral	1	800	700	450
	Ramalhal	1	300	200	150		S. Mamede.....	1	1.000	800	550

Procedências	Destinos	Dias de validade	PREÇOS			Procedências	Destinos	Dias de validade	PREÇOS		
			1. ^a	2. ^a	3. ^a				1. ^a	2. ^a	3. ^a
	ou vice-versas		Classe	Classe	Classe		ou vice-versa		Classe	Classe	Classe
T. Vedras	Obidos	1	1.200	1.000	650	T. Vedras	Sabugo	1	1.300	1.100	700
	Caldas da Rainha	1	1.400	1.200	750		Cacem	1	1.600	1.300	850
	Runa	1	200	160	120		Queluz-Bellas	1	1.800	1.500	950
	Dois Portos	1	350	300	200		Porcalhota	1	1.900	1.600	1.000
	Pero Negro	1	600	500	350		Bemfica	1	1.900	1.600	1.000
	Malveira	1	900	800	500		Cintra	1	1.900	1.600	1.000
	Mafra	1	1.000	800	550						
C. da Rainha	Lisboa-C. dos Soldados	3	3.600	2.900	1.900	C. da Rainha	Bouro	1	300	200	150
	Lisboa-Rocio	3	3.600	2.900	1.900		S. Martinho	1	400	300	200
	Obidos	1	200	160	120		Cella	1	700	500	350
	S. Mamede	1	400	300	250		Vallado	1	900	700	450
	Bombarral	1	600	500	350		Martingança	1	1.300	1.100	700
	Outeiro	1	900	800	500		Marinha Grande	1	1.500	1.200	800
	Ramalhal	1	1.000	800	550		Leiria	1	1.800	1.500	950
	Torres Vedras	1	1.400	1.200	750		Figueira da Foz	3	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
	Lisboa-Rocio	3	4.500	3.600	2.500		Alcains	3	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
	Elvas	3	4.200	3.400	2.300		Castello Novo	3	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
	Aveiro	3	6.300	5.000	3.500		V. Prazeres	3	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
	Porto (S. Bento)	4	8.480	6.840	4.710		Alcaide	3	4.550	3.540	2.530
	Alferrarede	1	200	160	120		Fundão	3	4.710	3.670	2.630
	Mouriscas	1	450	360	260		Tortosendo	3	5.120	3.990	2.850
	Alvega	1	610	480	340		Covilhã	3	5.280	4.120	2.950
	Belver	1	900	710	500		Caria	3	5.700	4.440	3.170
	B. d'Amieira	1	1.320	1.030	740		Belmonte	3	5.860	4.560	3.250
	Fratel	1	1.830	1.410	1.010		Benespêra	3	6.290	4.900	3.510
Castello Branco	Rodam	1	2.050	1.590	1.140		Sabugal	4	6.580	5.120	3.670
	Sarnadas	1	2.550	1.990	1.430		Guarda	4	6.770	5.270	3.760
	Lisboa-C. dos Soldados	4	7.300	5.740	4.070	Castello Branco	Alcains	1	450	360	260
	Lisboa-Rocio	4	7.500	5.940	4.170		Lardosa	1	680	530	390
	Elvas	4	7.300	5.740	4.070		Castello Novo	1	1.000	770	560
	Coimbra ou Coimbra B.	4	5.200	4.200	2.720		Alpedrinha	1	1.120	880	630
	Gaia ou Porto	5	7.510	5.900	4.320		V. Prazeres	1	1.250	980	690
	Porto (S. Bento)	5	7.690	6.040	4.430		F. Penamacôr	1	1.480	1.160	820
	Abrantes	1	3.000	2.340	1.670		Alcaide	1	1.570	1.220	880
	Alferrarede	1	2.840	2.210	1.590		Fundão	1	1.730	1.350	960
	Mouriscas	1	2.580	2.020	1.440		Tortozendo	1	2.130	1.670	1.190
	Alvega	1	2.390	1.860	1.330		Covilhã	1	2.290	1.800	1.280
	Belver	1	2.130	1.670	1.190		Caria	1	2.740	2.130	1.520
	B. d'Amieira	1	1.700	1.320	950		Belmonte	1	2.870	2.230	1.600
	Fratel	1	1.190	930	660		Benespêra	3	3.320	2.580	1.840
	Rodam	1	1.000	770	560		Sabugal	3	3.600	2.800	2.000
	Sarnadas	1	480	390	280		Guarda	3	3.800	2.950	2.120
Fundão	Lisboa-C. dos Soldados	4	9.010	7.070	5.030	Fundão	Castello Branco	1	1.730	1.350	960
	Lisboa-Rocio	4	9.210	7.270	5.130		Alcains	1	1.320	1.030	740
	Elvas	4	9.010	7.070	5.030		Lardoza	1	1.060	820	600
	Coimbra ou Coimbra B.	4	6.920	5.550	3.680		Castello Novo	1	740	580	420
	Porto ou Gaia	5	9.220	7.250	5.380		Alpedrinha	1	610	480	340
	Porto (S. Bento)	5	9.400	7.390	5.490		V. Prazeres	1	480	390	280
	Abrantes	3	4.710	3.670	2.630		F. Penamacôr	1	290	230	160
	Alferrarede	3	4.520	3.520	2.520		Alcaide	1	200	160	120
	Mouriscas	3	4.260	3.320	2.370		Tortozendo	1	420	340	240
	Alvega	3	4.120	3.200	2.290		Covilhã	1	580	450	320
	Belver	3	3.830	2.980	2.130		Caria	1	1.030	800	580
	B. d'Amieira	3	3.410	2.660	1.890		Belmonte	1	1.160	900	640
	Fratel	1	2.900	2.260	1.620		Benespêra	1	1.600	1.250	900
	Rodam	1	2.680	2.080	1.490		Sabugal	1	1.920	1.490	1.080
	Sarnadas	1	2.160	1.680	1.200		Guarda	1	2.100	1.610	1.170
Covilhã	Lisboa-C. dos Soldados	5	9.580	7.520	5.350	Covilhã	Castello Branco	1	2.290	1.800	1.280
	Lisboa-Rocio	5	9.780	7.720	5.450		Alcains	1	1.890	1.480	1.060
	Elvas	4	9.580	7.520	5.350		Lardoza	1	1.640	1.270	920
	Coimbra ou Coimbra B.	5	7.500	6.000	4.000		Castello Novo	1	1.320	1.030	740
	Porto ou Gaia	5	9.800	7.700	5.600		Alpedrinha	1	1.190	930	660
	Porto (S. Bento)	5	9.980	7.840	5.710		V. Prazeres	1	1.060	820	600
	Abrantes	3	5.280	4.120	2.950		F. Penamacôr	1	870	680	480
	Alferrarede	3	5.090	3.960	2.840		Alcaide	1	740	580	420
	Mouriscas	3	4.840	3.760	2.690		Fundão	1	580	450	320
	Alvega	3	4.680	3.640	2.610		Tortozendo	1	200	160	120
	Belver	3	4.390	3.430	2.450		Caria	1	450	360	260
	B. d'Amieira	3	3.990	3.090	2.210		Belmonte	1	610	480	340
	Fratel	3	3.480	2.710	1.940		Benespêra	1	1.060	820	600
	Rodam	3	3.250	2.530	1.810		Sabugal	1	1.350	1.040	760
	Sarnadas	1	2.740	2.130	1.520		Guarda	1	1.540	1.200	850

Procedencias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS			Procedencias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	PREÇOS		
			1. ^a	2. ^a	3. ^a				1. ^a	2. ^a	3. ^a
			Classe	Classe	Classe				Classe	Classe	Classe
Guarda	Lisboa-C. dos Soldados.	5	11.070	8.670	6.160	Guarda	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
	B. 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 vespervas de dias santificados, ou n'estes mesmos dias, serão estes bilhetes excepcionalmente validos até a segunda feira seguinte inclusivé, ou até o dia immediato ao santificado, inclusivé.

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

§ unico. Estes prazos pôdem ser prorogados 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 effeito as fracções de dia serão contadas como dias inteiros.

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

Todo o pedido de prorogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo sobre o qual a prorogação 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 logar 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 occupar logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença entre o preço d'esse bilhete e o que corresponda, por esta tarifa, á classe em que fizer a viagem, quer se dê 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

Aplicavel 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 Minimo de peso, por expedição: 1.000 kilogrammas ou pagando como tal, excepto para pregos que serão accites por expedição do peso minimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal.

[illegible]

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

Até 100 kilometros...	12 réis por tonelada e kilometro, minimo 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 commum.
 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.
 Asphalto.
 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 aparelhada.
 Cannas ou canniços do paiz.

Carvão de pedra, coque (*) 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^m de comprimento.
Liaças de vimes.
Lignite.
Marmore em bruto ou desbastado.
Minerios (excepto os de metaes preciosos).

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

(*) O minimo 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

1.^a Alem dos preços supra indicados, cobrar-se-ha despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.^a A applicação do § 2.^o far-se-ha por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a Esta tarifa é tambem applicavel 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.^a O § 1.^o d'esta tarifa não terá applicação aos transportes feitos entre Figueira da Foz e as estações de Pampilhosa a Porto (local ou transito) todas inclusivé.

Não gosam, em absoluto, dos beneficios 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.^a É concedido o regresso gratuito ao ponto de procedencia, dentro do praso maximo de 2 mezes contado da data da primitiva expedição, dos encerrados que os expedidores forneçam para resguardo das remessas de sal marinho a que fôr applicado o § 2.^o da presente tarifa.

6.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias o praso legal do transporte.

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

8.^a Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o espedidor não reclamar, por escripto, a applicação d'outra.

Esta tarifa substitue, desde a data acima indicada, a especial provisoria n.^o 8 de pequena velocidade de 1 de Junho 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 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 incluída

MERCADORIAS	Preços por 1.000 kil.		MERCADORIAS	Preços por 1.000 kil.	
	Gaia	Porto		Gaia	Porto
A					
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	D		
Alvaiade.....	1.900	2.000	Drogas não designadas.....	3.000	3.200
Amido (pós de gomma).....	2.200	2.300	E		
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	F		
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	G		
" " 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	I		
" " bruto.....	1.900	2.000	Instrumentos agricolas.....	2.200	2.300
C					
Cabos de linho, esparto, cairo ou piassaba.....	1.900	2.000	L		
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
Caparosa verde, azul ou branca.....	2.200	2.300	Louça de barro.....	2.200	2.300
Gera 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
M			Q		
Machinas.....	3.600	3.700	Queijos.....	3.000	3.200
Madeiras de construcção em bruto.....	2.200	2.300	R		
» » » obra ordinaria de car- pinteiro (portas, janellas, sobrados, etc.).....	3.000	3.200	Raspas para colla.....	2.200	2.300
Manteiga.....	3.000	3.200	Rotim em bruto.....	3.600	3.700
Massas alimenticias.....	3.600	3.700	S		
Massa de madeira para a fabricação de papel..	1.900	2.000	Sarro de vinho.....	2.200	2.300
Massaroquinha.....	1.900	2.000	Sebo em bruto ou em vellas.....	1.900	2.000
Mel.....	3.000	3.200	Sementes oleoginosas.....	2.200	2.300
Melaço.....	2.200	2.300	Semola.....	3.600	3.700
Mobilia não designada.....	3.600	3.700	Soda.....	2.200	2.300
Mós de pedra para moinhos.....	1.900	2.000	Solla.....	3.000	3.200
Moveis de ferro desarmados.....	2.200	2.300	Sumagre.....	2.200	2.300
O			T		
Ocre.....	1.900	2.000	Tabaco fabricado.....	3.600	3.700
Oleo de linhaça.....	2.200	2.300	Tamancos.....	2.200	2.300
» » palma.....	2.200	2.300	Tecidos de juta, algodão ou linho.	3.000	3.200
P			Tecidos de lã.....	3.600	3.700
Papel d'embrulho.....	1.900	2.000	Terra de industria (escovilha).....	1.900	2.000
Papel de escrever e de imprimir.....	2.200	2.300	Tintas a oleo.....	2.200	2.300
Papel para forrar casas.....	2.200	2.300	» de escrever.....	3.000	3.200
Papelão.....	2.200	2.300	Tubos de chumbo ou zinco.....	1.900	2.000
Parafuzos.....	1.900	2.000	Typo de impressão.....	2.200	2.300
Pedra moldada sem ornato.....	2.200	2.300	V		
Peixe secco ou salgado.....	1.900	2.000	Vellas de sebo.....	1.900	2.000
Piassaba em bruto.	1.900	2.000	» » stearina.....	3.600	3.700
Plantas vivas.....	3.600	3.700	Vidraça acondicionada.....	2.200	2.300
Poleame....	3.000	3.200	Vidro em obra.....	3.000	3.200
Pós de gomma (amido).....	2.200	2.300			
Potassa.....	2.200	2.300			

CONDICÕES

- 1.^a Esta tarifa só é applicavel ás expedições do peso minimo de 500 kilogrammas ou que paguem por esse peso. Os excedentes serão taxados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.
- 2.^a 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.^a 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 RAMAES, 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
Mínimo por tonelada, manutenção excluída	1\$200 »
PREÇO ESPECIAL — da estação de Amieira para as de Gaia ou Porto (via Alfarellos) por tonelada, incluídas 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 incluída	1\$200 réis
---	-------------

Condições

- 1.ª Além do preço de 12 réis por tonelada e kilometro, cobrar-se-ha despesas accessorias em conformidade com a respectiva tarifa.
- 2.ª Esta tarifa será applicada, além dos mínimos de 6.000 e 8.000 kilogrammas, por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.
- 3.ª E' concedido o regresso gratuito dos encerados e taras que servirem para estes transportes, sempre que se effectue dentro do praso 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 remetente não reclamar, por escripto 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 contrario ás disposições da presente.

Pela presente fica annullada e substituída a tarifa provisoria 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

Linhas 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 incluída, 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
	Via Abrantes				Via Abrantes		
A				Castanhas, por wagon completo de 8.000 k, ou pagando como tal.....	3.990	4.800	5.160
Agua potavel ou salgada.....	4.190	5.000	5.360	Cera em bruto.....	6.770	8.400	9.330
Algodão em fio.....	6.580	7.890	8.490	Cevada germinada (malte).....	6.580	7.890	8.490
" " rama.....	6.070	7.380	7.980	Cobre em bruto.....	5.400	6.190	6.620
Alvaiade	5.910	6.700	7.130	" " obra ordinaria ou de caldeireiro...	6.770	8.400	9.330
Amido (pós de gomma).....	6.580	7.890	8.490	Coke, por wagon completo de 5 000 k. ou pagando como tal.....	—	3.000	3.000
Apparelhos para gaz, inodoros e congeneres..	5.910	6.700	7.130	Colla.....	6.580	7.890	8.490
Assucar.....	5.910	6.700	7.130	Conservas alimenticias.....	6.770	8.400	9.330
Azulejos	5.210	6.020	6.380	Couros curtidos em bruto.....	6.580	7.890	8.490
B				Cremor tartaro.....	5.400	6.190	6.620
Bacalhan.....	5.210	6.020	6.380	Crina animal ou vegetal.....	6.770	8.400	9.330
Bacellos e barbaños.....	5.050	6.360	6.960	Cutelaria ordinaria.....	6.770	8.400	9.330
Barro em obra ordinaria.....	5.400	6.190	6.620	D			
Batatas, por wagon completo de 6.000 k. ou pagando como tal.....	—	2.900	3.350	Drogas em caixas, latas ou garrafas.....	6.770	8.400	9.330
Bolachas e biscoitos.....	6.580	7.890	8.490	Drogas em saecos, barricas, garrações, surrões, barris ou tambores, e a granel.....	5.910	6.700	7.130
Borras de algodão.....	5.400	6.190	6.620	E			
" " lã lavada.....	5.400	6.190	6.620	Encerados.....	6.770	8.400	9.330
" " vinho	5.210	6.020	6.380	Estopa em rama ou cardada.....	6.070	7.380	7.980
Bronze em bruto.....	4.380	5.170	5.600	F			
" " obra ordinaria.....	6.580	7.890	8.490	Ferragens ordinarias.....	5.910	6.700	7.130
C				Ferramentas ordinarias.....	5.910	6.700	7.130
Cabos, cordas e cordelaria.....	5.400	6.190	6.620	Filaca.....	6.580	7.890	8.490
Cacau.....	5.910	6.700	7.130	Fio de algodão, juta, lã ou linho.....	6.580	7.890	8.490
Café.....	5.910	6.700	7.130	Folha de Flandres em bruto.....	5.400	6.190	6.620
Calçado.....	6.580	7.890	8.490	" " " " obra.....	6.580	7.890	8.490
Cartão.....	6.580	7.890	8.490				
Carvão de pedra, por wagon completo de 9.000 k. ou pagando como tal.....	—	3.000	3.000				

MERCADORIAS	Castello Branco	Covilhã	Guarda	MERCADORIAS	Castello Branco	Covilhã	Guarda
	Via Abrantes				Via Abrantes		
G				Papel para forrar casas.....	5.910	6.700	7.130
Gommas resinosas, excepto a copal.....	5.910	6.700	7.130	Papelão.....	6.070	7.380	7.980
Graxa de lustro.....	6.580	7.890	8.490	Parafuzos.....	5.910	6.700	7.130
Grude.....	6.770	8.400	9.330	Peixe secco ou salgado.....	5.210	6.020	6.380
I				Piassaba em bruto.....	5.400	6.190	6.620
Impressos.....	7.050	8.910	9.770	Plantas vivas não designadas.....	6.770	8.400	9.330
Instrumentos agricolas.....	5.400	6.190	6.620	Poleame.....	5.910	6.700	7.130
J				Pós de gomma (amido).....	6.580	7.890	8.490
Junco em bruto.....	5.400	6.190	6.620	Potassa.....	5.720	6.530	6.890
L				» por wagon completo de 8.000 k. ou pa gando como tal.....	5.240	5.820	6.090
Lã lavada em bruto.....	6.070	7.380	7.980	Q			
« fiada ou cardada.....	6.580	7.890	8.490	Queijos.....	5.910	6.700	7.130
Latão em obra ordinaria.....	6.260	7.890	8.820	R			
Letras de imprensa.....	5.910	6.700	7.130	Raspa para colla.....	5.400	6.190	6.620
Linho em rama ou cardado.....	6.070	7.380	7.980	Redes.....	5.400	6.190	6.620
» » fio.....	6.580	7.890	8.490	Resinas communs.....	5.400	6.190	6.620
Livros.....	7.050	8.910	9.770	Rotim em bruto.....	6.770	8.400	9.330
Lixivias.....	4.190	5.000	5.360	S			
» por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal.....	3.410	4.290	4.560	Sarro de vinho.....	5.400	6.190	6.620
Louça ordinaria de barro.....	5.910	6.700	7.130	Sebo em bruto ou em vellas.....	5.400	6.190	6.620
Louça commum (pó de pedra).....	6.770	8.400	9.330	Semola.....	6.770	8.400	9.330
Lupulo e cevada germinada para a fabricação de cerveja.....	6.580	7.890	8.490	Soda.....	5.720	6.530	6.890
M				» por wagon completo de 8.000 k. ou pa gando como tal.....	5.240	5.820	6.090
Machinas e machinismo.....	5.910	6.700	7.130	Solla.....	6.580	7.890	8.490
Madeiras de construcção em bruto, por wagon completo de 8.000 k. ou pagando como tal..	—	—	4.700	T			
Madeira em obra ordinaria de carpinteiro (por- tas, janellas, sobrados, etc).....	4.380	5.170	5.600	Tabaco fabricado.....	6.580	7.890	8.490
Manteiga.....	6.580	7.890	8.490	Tecidos, excepto os de seda, e feltros.....	6.580	7.890	8.490
Massas alimenticias.....	6.770	8.400	9.330	Tintas a oleo e alvaiade.....	5.910	6.700	7.130
Massa de tomate.....	6.580	7.890	8.490	Tinta de escrever e tintas finas.....	6.770	8.400	9.330
Melão.....	5.910	6.700	7.130	Tubos de chumbo ou zinco.....	5.720	6.530	6.890
Mobiliã empacotada.....	6.580	7.890	8.490	Typo de impressão.....	5.910	6.700	7.130
Moveis de ferro desarmados.....	5.910	6.700	7.130	V			
Mungo.....	5.400	6.190	6.620	Vellas de sebo.....	5.910	6.700	7.130
O				» » stearina.....	6.580	7.890	8.490
Oleados.....	6.770	8.400	9.330	Verga em bruto.....	6.260	7.890	8.820
Oleos industriaes communs.....	5.910	6.700	7.130	Vestuario.....	6.580	7.890	8.490
P				Vidraça acondicionada.....	6.580	7.890	8.490
Papel de embrulhar.....	5.400	6.190	6.620	Vidro em obra.....	6.770	8.400	9.330
» para escrever ou imprimir.....	6.580	7.890	8.490	Z			
				Zinco em obra ordinaria.....	5.910	6.700	7.130

CONDIÇÕES

1.^a Esta tarifa é applicavel 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.^a 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.^a Os expedidores e consignatarios das remessas feitas pelos preços de wagon completo terão que effectuar com gente sua as operações 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.^a A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias mais o prazo regulamentar do transporte.

5.^a Ficam isentas de direitos de armazenagem, por 5 dias na estação de chegada, as remessas a que fôr applicada a presente tarifa. A responsabilidade a que é sujeita a Companhia conforme as disposições legaes em vigor, cessará, porem, logo que findar o praso marcado nas disposições communs á grande e pequena velocidade da Tarifa Geral, art. 114.

6.^a 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 remetente não exigir, por escripto na respectiva nota de expedição, a applicação d'outra.

7.^a 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 compreendidas 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.ª Esta tarifa é applicavel ás expedições do peso minimo de 1:000 kilogrammas, ou pagando como tal. Os excedentes serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.
- 2.ª 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.ª E' concedida armazenagem gratuita á chegada durante o praso de 10 dias.
- 4.ª A Companhia reserva-se o direito de ampliar em 3 dias os prazos regulamentares do transporte.
- 5.ª 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 0/0, da tarifa E. P. n.º 3 p. v. condição 3.ª (procedencias das linhas de Alicante, Carthagen a 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.ª 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.ª 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

GRANDE VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 2

PARA O TRANSPORTE DE

GENEROS FRESCOS, COMESTIVEIS, ETC.

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

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

PREÇOS ESPECIAES DIRECTOS POR 4.000 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 — Agua potavel, 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 100 rs.

CONDIÇÕES

- 1.^a — Esta é applicada ás expedições de peso de 10 kilos ou pagando como tal.
- 2.^a — Além dos preços d'esta tarifa, cobrar-se-hão as respectivas despesas accessorias á excepção das expedições que desfructem a applicação dos preços directos do § 1.^o nos quaes, esta percepção se acha já incluída.
- 3.^a — As remessas realisadas com a applicação da presente tarifa só serão acceitos em portes pagos á partida.
- 4.^a — Os preços especiaes do § 1.^o serão applicados a qualquer estação consignataria anterior, sempre que a sua applicação resulte um preço inferior ao estabelecido pelo preço de base kilometrica.
- 5.^a — Cada volume deve trazer distinctamente a marca para evitar que se confunda com os outros volumes de identica fórma 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.^a — Para gosar 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.^a — A Companhia declina toda a responsabilidade pelas differenças de peso encontrado á chegada, sempre que os volumes não apresentem indícios de fraude e bem assim pelas avarias naturaes d'esta classe de transportes. Eguamente 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.^a — O regresso de taras vazias, terá logar gratuitamente por pequena velocidade, dentro do praso de 30 dias, a contar da data do despacho da remessa em cheio.
- 9.^a — 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.º 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

Conde de Gouveia.

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 despesas accessorias

De 50 a 100 kilometros.....	45 reis sem que a taxa seja superior a 4.500 reis	} Por tonelada
De 101 a 150 kilometros.....	45 reis sem que a taxa seja superior a 4.650 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 incluídas as despesas accessorias

De Figueira da Foz local a	Arazede.....	} Reis	68500
	Cantanhede.....		
	Murtede.....		78000

CONDIÇÕES GERAES

- 1.^a — As remessas expedidas sobre um percurso menor do que 50 kilometros poderão gosar dos preços reduzidos d'esta tarifa pagando por 50 kilometros.
- 2.^a — As remessas serão recebidas sómente por wagons completos ou pagandõ como tal.
- 3.^a — Os excedentes do peso acima de 6.000 kilos por wagon, nas remessas de cal, serão taxadas por fracções indivisiveis de 100 kilos.
- 4.^a — Os expedidores e destinatarios terão de fazer á sua custa as operações de carga e descarga e por consequencia as despesas accessorias são reduzidas a 200 reis por tonelada para estas remessas.
- 5.^a — Para cada uma d'estas operações 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.^a — 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 operação de carga ou descarga, e no segundo 1.000 reis de estacionamento diario por cada wagon.
- 7.^a — 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.^a — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito, taes como por exemplo, as que resultam da chuva, e não acceita 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.^a — 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 annullada e substituida a tarifa especial n.º 2 de 10 de março 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 3

PARA O TRANSPORTE DE

Madeiras de todas as qualidades em bruto ou Ser- radas 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 ACCESSÓRIAS DE 200 REIS

MINIMO DE PERCURSO 60 KILOMETROS OU PAGANDO COMO TAL

§ 2.º Preços especiaes por 1000 kilogrammas comprehendidas
as despesas accessorias

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Pampilhosa	Gouvêa	Guarda	Villar 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 despesas accessorias
exclusivamente applicaveis aos transportes de lenhas

Das estações abaixo ás da frente	Figueira	Nellas ou Mangualde	Gouvêa	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.^a — As madeiras ou lenhas procedentes das estações intermedias não comprehendidas nos preços especiaes dos § 2.^o e 3.^o 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.^o ou da tarifa geral.

2.^a — 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 occupado, 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.^a — 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 differença da taxa quando se prove ter havido erro de pesagem á partida.

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

4.^a — Quando a carga e descarga não fôr effectuada no praso 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.^a — A Companhia reserva-se o direito de exceder 3 dias mais por cada fracção de 100 kilometros para a duração dos transportes effectuados nas condições da presente tarifa, sem que reclamação alguma lhe possa ser feita por esse facto.

6.^a — Fica em tudo o mais em vigor as condições da tarifa geral.

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

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvea.

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 4

PARA O TRANSPORTE DE

CEREAES, FARINHAS E LEGUMES SECCOS

§ 1.º Preços por tonelada e kilometro
não comprehendidas as despesas 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				
De 101 a 150 »	16 »	idem	idem	1\$800 »	} POR TONELADA
De 151 a 200 »	14 »	idem	idem	2\$400 »	
De 201 kilometro em diante.....	13 »	idem	idem	2\$800 »	

§ 2.º Preços especiaes directos por tonelada comprehendidas
as despesas 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.^a — A expedição cujo trajecto seja inferior a 75 kilometros disfrutará, pagando por este mínimo de percurso, a applicação dos preços do § 1.^o da presente tarifa, sempre que resulte preço mais reduzido de que o da Tarifa Geral.

2.^a — Os transportes que se realizem n'um trajecto intermediario a qualquer dos grupos dos preços especiaes do § 2.^o 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.^o da presente tarifa.

3.^a — 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.^a — A Companhia reserva-se o direito de ampliar em tres dias o praso legal de transporte.

5.^a — O regresso das saccas vazias 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 vazias feito sem responsabilidade.

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

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

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa.

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 5

COMBUSTIVEIS MINERAES, ADUBOS E ESTRUMES

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO

- 1.^a Cathegoria—Alcatrão, asphalto, betumes, breu, cimento (em sacco ou barris), fundição ordinaria, gesso (em sacco ou barris), e pregos em ceiras.
- 2.^a Cathegoria—Carvão vegetal, coke.
- 3.^a 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.^a Cathegoria—Areia, barro, cinzas, entulho, estrumes, gesso para adubo, guano, pozzolana e terra vegetal.

PERCURSOS		1. ^a cathegoria Reis	2. ^a cathegoria Reis	3. ^a cathegoria Reis	4. ^a cathegoria Reis
De 50 a 100 kilometros.....	Preço por tonelada e por kilometro	\$024	\$016	\$014	\$012
	Sem que a taxa possa ser superior a	1\$800	1\$500	1\$300	1\$100
De 101 a 200 kilometros.....	Preço por tonelada e por kilometro	\$018	\$015	\$013	\$011
	Sem que a taxa possa ser superior a	3\$200	2\$800	2\$400	2\$000
De 200 kilometros para cima.	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. Despezas accessorias comprehendidas carga e descarga feita pelos expedidores..... **Reis 600**

CONDIÇÕES GERAES

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

2.^a — As mercadorias designadas na 1.^a 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.^a — As mercadorias designadas na 2.^a e 3.^a cathegorias (exceptuando o ferro em barras) serão recebidas sómente por wagons completos de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal.

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

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

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

7.^a — Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despesas accessorias na razão de 400 reis por tonelada.

8.^a — 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.^a — A companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

10.^a — 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 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 Gouvêa.

PEQUENA VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 6

PARA O TRANSPORTE DE

MERCADORIAS DIVERSAS

1.ª Cathegoria— Arroz, assucar, azeite (em caseos 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, lonças ordinarias, linho, mel, massas alimenticias, oleo de linhaça em barris, papel para escrever, petroleo, quinquillherias, tabaco, tecidos de lã e algodão.

2.ª 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.ª 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 despesas accessorias de 400 reis por tonelada

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

CONDIÇÕES GERAES

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

2.^a — Esta tarifa é applicavel a expedições de peso minimo de 100 kilogrammas ou pagando como tal.

3.^a — 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.^a — 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.^a — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

6.^a — 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.º 6 de 10 de outubro de 1895.

Lisboa, 26 de Julho de 1898.

O Engenheiro Director da Companhia

Conde de Gouvêa.

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 ÀS ESTAÇÕES SEGUINTES, SEM RECIPROCIDADE

ESTAÇÕES	Preço por tonelada, comprehendidas as despesas 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	
Nellas	1\$740
Mangualde	1\$880
Gouvêa	2\$230
Fornos d'Algodres	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 tâxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

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

Para cada uma d'estas operações é concedido um praso 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 praso fixado, a Companhia reserva-se o direito de fazer estas operações 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.

A Companhia reserva-se o direito de exceder 6 dias o praso 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 accêita 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 iniciais 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

Conde de Gouvêa.

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 accessorias
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'Algodres.....	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.^a — 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.^a — A Companhia reserva-se o direito de ampliar por mais 2 dias o praso fixado na tarifa geral para as expedições das mercadorias comprehendidas na presente tarifa, sem que por este facto haja direito a reclamação alguma.

3.^a — A Companhia não responde por perdas ou avarias de transito.

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

5.^a — A presente tarifa annula e substitue a tarifa especila n.º 8 de 3o 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.

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
Gouvêa.....	2\$500
Fornos d'Algodres.....	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.^a — Os excedentes do peso acima de 1:000 kilogrammas, serão taxados por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas.

2.^a — Além dos preços supra indicados cobrar-se-hão as despesas accessorias na razão de 400 reis por tonelada.

3.^a — A Companhia não se responsabilisa pelas avarias resultantes do calor ou do mau acondicionamento das taras.

4.^a — 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.^a — A applicação da presente tarifa especial fica sujeita ás condições da tarifa geral da Companhia em tudo que não fór contrario ás disposições particulares que precedem.

A presente annulla e substitue a tarifa especial n.º 9 de 10 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

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

LISBOA

1898

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 excepto Guarda, Figueira e Pampilhosa.
Cerdeira a Villar Formoso.....	
Guarda a Covilhã	Coimbra a Porto.
Fundão e Tortosendo.....	Coimbra, Coimbra B e Souzellas.

Quadro da via a seguir

Fundão e Tortosendo	Covilhã a Sabugal	Guarda	Villa Fernando a Villar Formoso	Pinhel	Villa Franca das Naves	Celorico e Fornos d'Algodres	Gouveia	Mangualde e Nellas	Cannas de Senhorim e Oliveirinha	Carregal do Sal	Santa Comba Dão	Mortagua	Luso	Murt de	Cantanhede	Limede	Arazede	Monten.ór	Alhadás	Maiorca	Figueira da Foz
0	0	0	1	1	1	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	0
0	0	0	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0
0	0	0	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0
0	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0
0	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0
8	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	0
8	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	0
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
0	0	0	7	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	0
0	0	0	7	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	0
0	0	0	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	6	0
0	0	0	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	0
0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	0
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—
0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	0
0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	0
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
—	—	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Lisboa R. e Campolide
» P. a Entroncamento
Barquinha
Praia ás Fronteiras
Payalvo
C. de Maças a Formosella
Taveiro
Coimbra B. e Coimbra
Souzellas
Pampilhosa
Mealhada a Porto
Caes do Sodré a Cascaes
Alcantara Terra
Bemfica a Queluz
Cacem a Cintra e Sabugo
Mafra a Santo Aleixo
Figueira da Foz
Verride
Alferrarede
Mouriscas a Belver
Barca d'Amieira
Fratel
Redam
Sarnadas
Castello Branco
Alcains
Lardosa
Castello Novo
Alpedrinha
V. de Prazeres a Alcaide
Fundão a Sabugal

O Trafego interno (a que esta ta-
rifa não é applicavel).

1 Via Guarda.

2 • Abrantes-Pampilhosa.

3 a Alfarellos-Figueira.

4 » » Pampilhosa.

5 a Pampilhosa.

6 • Figueira.

7 > Campolide-Guarda.

8 a Pampilhosa-Guarda.

9 » Norte-Pampilhosa.

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

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

§ 2.º Agua 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 :		Nos percursos da Companhia da Beira Alta :	
Até 200 kilometros	60 réis	Até 100 kilometros	60 réis
De 201 a 300 kilometros.....	55 »	De 101 a 150 kilometros.....	55 »
com o minimo de 120 réis por fracção de 10 ki- logrammas.		com o minimo de 60 réis por fracção de 10 ki- logrammas.	
A mais de 300 kilometros.....	50 »	De 151 a 200 kilometros.....	50 »
com o minimo de 165 réis por fracção de 10 ki- logrammas.		com o minimo de 83 réis por fracção de 10 ki- logrammas.	
		A mais de 200 kilometros.....	45 »
		com o minimo de 100 réis por fracção de 10 ki- logrammas.	

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

Preços por tonelada e kilometro

Nos percursos da Companhia Real :		Nos percursos da Companhia da Beira Alta :	
A qualquer distancia.....	45 réis	Até 60 kilometros	60 réis
		A mais de 60 kilometros	45 »
		com o minimo de 36 réis por fracção de 10 ki- logrammas.	

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 »
Covilhã	11\$500 »
Fundão	12\$000 »

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

§ 4.º 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.^a — Além dos preços d'esta tarifa cobrar-se-ha as respectivas despesas accessorias.
- 2.^a — Os §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o 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.^a — O minimo de percepção (cobrança) será de 100 réis para cada Companhia.
- 4.^a — As remessas transportadas ao abrigo dos §§ 2.^o e 3.^o d'esta tarifa só serão accites em portes pagos á partida.
- 5.^a — 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 remetentes nas respectivas notas de expedição.
- 6.^a — As companhias ficam isentas de toda a responsabilidade pela deterioração das remessas cujo acondicionamento seja insufficiente.
- 7.^a — O regresso das taras vasias das expedições comprehendidas nos §§ 2.^o e 3.^o far-se-ha gratuitamente por pequena velocidade, quando haja serviço de pequena velocidade entre as estações expedidoras e consignatarias, dentro do praso 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.^a — Esta tarifa será applicada de officio quando as remessas estejam nas condições antecedentes, sempre que o remetente não reclame, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes de cada Companhia.
- 9.^a — 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 Souvêa.