

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

Composto e impresso na  
Typogr. Estevão Nunes & Filhos  
R. d'Assumpção, 18 a 24

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes S. F. n.º 1 e 2 de grande velocidade da Companhia Real combinadas com as Companhias da Beira Alta, Salamanca á Fronteira e Medina a Salamanca.

Tarifas especiaes S. F. n.º 3 e 4 de pequena velocidade da Companhia Real combinadas com as mesmas companhias.

## SUMMARIO

EXPOSIÇÃO DE 1900.....	Pag. 347
CARTA DE LOURENÇO MARQUES, por J. M. Costa.....	348
PARTE OFFICIAL — Decreto de 6 de outubro (continuação) e Portaria de 26 de outubro do Ministerio das Obras Publicas.....	350
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	350
NOTAS DE VIAGEM — II — O Porto, suas bellezas e defeitos. — Sujidade e mendigos — O que o povo exigida camara — Asylos e beneficencia — Passeio a Avintes — Panoramas, barcos e padeiros.....	351
VIAGEM DO SR. MINISTRO DAS OBRAS PUBLICAS.....	352
ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO.....	352
AUTOMOVEIS.....	353
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	353
FALTA DE ESPAÇO.....	353
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA.....	354
PARTE FINANCEIRA. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — 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 354 e 355	355
CAMINHOS DE FERRO NA CHINA.....	356
AS ALTAS PRESSÕES NAS LOCOMOTIVAS.....	356
CEREAES AMERICANOS.....	356
EXPOSIÇÃO DE 1900.....	356
LINHAS PORTUGUEZAS. — Porto Alexandre ao Humbe — Caminho de ferro Atravez d'Africa — Caminho de ferro em S. Thomé — Reje complementar ferro-viaria — Ascensor de S. Sebastião da Pedreira — Minho e Douro — Beira Baixa — Ascensores — Commissão superior de tarifas — Empregados das linhas do Estado.....	357
LINHAS EXTRANJEIRAS. — Hespanha — França — Russia — Rumania.....	357
NOTAS VARIAS.....	358
AVISOS DE SERVIÇO.....	359
ARREMATACÕES.....	359
CASAS RECOMMENDADAS.....	360
AGENDA DO VIAJANTE.....	360
ANNUNCIOS.....	361 e 362
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE NOVEMBRO DE 1898.....	361
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	362

## A EXPOSIÇÃO DE 1900

**R**EUNIRAM-SE no ministerio das obras publicas os delegados das associações industriaes, commerciaes e agricolas, convocados pela circular do sr. Elvino de Brito, a que já aqui nos referimos.

O sr. ministro expôz o fim da reunião e accentuou o que hãvia dito na circular, deixando depois os illustres delegados a deliberar e a discutir, a magna questão de se saber com quantos membros deveria compôr-se a commissão executiva.

Naturalmente o sr. ministro, endossando assim habilmente a responsabilidade do que possa acontecer e declinando nos delegados, que segundo se diz vão ser nomeados com a solemnidade de decreto regio, o penoso trabalho da organização da exposição portugueza, volta para outros negocios da sua administração o seu esclarecido espirito, como quem tenha resolvido já aquelle problema — pela nomeação da commissão.

Receíamos que assim aconteça, pois nos parece que

os verdadeiros interesses do paiz estão em que nos apresentemos dignamente no certamen internacional de Paris.

Quem concorrer para isso cumpre o seu dever, embora não logre sempre ficar ao abrigo da mordacidade da critica.

Se a exposição portugueza fôr tal que ninguem dê por ella, perdida e fragmentada nas galerias, asphyxiada entre as exhibições de outros paizes; se d'alí nos não vier um unico beneficio e só avultadas contas a pagar, de terrado, obras e transportes, talvez se grite apenas contra a commissão poupando o governo, mas fazem-se sacrificios inuteis, perde-se um excellente ensejo de provar o que valem os nossos recursos, as nossas forças productoras e os progressos do trabalho nacional.

Deixa-se fugir a melhor occasião de demonstrar que fazem lá fóra uma idéa falsa do nosso paiz, que os estrangeiros apreciam com o desdem que lhes tem merecido a nossa administração publica.

Não se encetam relações para mercados novos, não se promove a expansão commercial dos nossos productos, não se combate pela authenticidade das nossas marcas.

Será uma despesa inutil, uma demonstração da nossa incapacidade.

Melhor seria desistir.

★

Sinceramente confessamos que desadoramos o caminho que as cousas vão tomando, por culpa de nós todos.

Não cabe a responsabilidade apenas aos governos.

A iniciativa particular ou das corporações directamente interessadas, iniciativa que é, lá fóra, o estímulo, a verdadeira força que leva adeante de si os governos n'uma onda de maré, não desabrocha entre nós.

Esperamos tudo dos governos.

O estado é que tem de tonificar estes organismos estiolados, que se não furtam a cooperar quando os chamam, mas que não teem a energia precisa para trabalhar por si e fazer com que os governos coordenem esses trabalhos.

E' triste affirmar-o mas a verdade manda que se diga que em novembro de 1898, as associações industriaes, commerciaes, agricolas, artisticas, etc., deviam ter organizado já as suas exposições, mas não o fizeram.

O que poderão conseguir agora em tão curto espaço?

Um trabalho desordenado, incompleto, executado á ultima hora, de afogadilho.

O que iremos fazer a Paris?

Gastar dinheiro sem proveito.

★

E' tarde já para tanto. A commissão, estamos certos, vae multiplicar os seus esforços, empenhar toda a sua



boa vontade na resolução da sua enorme tarefa. Irá merecer os nossos applausos pelo que fizer em tão breve praso; não logrará, todavia, cousa que a satisfaça.

N'estes trabalhos não se improvisa.

Reunirá os productos, que alguma vista farão em Portugal. Chegados a Paris, porém, pulverisam-se, desfiam-se como as contas d'um rosario pelas secções da exposição nas galerias.

E' melhor não ir.

Não comprehendemos a exposição portugueza senão em edificio separado, para a maioria dos nossos productos.

Só nos generos coloniaes e nos vinhos nos conviria figurar ao lado das demais nações, pois ganharíamos no confronto.

N'um edificio distincto, modesto mas gracioso, artisticamente ornamentado, que atráia o publico, ainda poderíamos com esforço apresentar os nossos productos principaes e demonstrar o que se caminhou nos ultimos tempos.

Nas galerias gasta-se muito e ninguem dá por nós.

Seria portanto o primeiro ponto a resolver este, de se construir ou não um pavilhão especial.

Necessario era tambem que o governo nomeasse já o seu delegado, para organização da exposição, selecção dos productos e sua remessa.

Dados os nossos costumes, sem a iniciativa directa do estado, as commissões terão difficuldades maiores em conseguir o que obteriam trabalhando ao lado d'um delegado do governo, que centralisasse os serviços.

Assim se entenderiam melhor com as auctoridades administrativas, com as repartições publicas dos diversos ministerios, governos do ultramar, etc.

A exposição colonial a que, no nosso modo de vêr, deveria dar-se grande desenvolvimento, teria de começar quanto antes a organizar-se.

Ao lado da comissão central, presidida pelo delegado do governo ou commissario regio, que podia muito bem ser o sr. conselheiro Ennes, deveriam constituir-se commissões locais nos principaes centros productores, ou para certas especialidades de productos e trabalhos. Estas commissões seriam, por assim dizer, os braços da comissão central.

Só assim, devotando-nos todos, simultaneamente, no desempenho d'esta tarefa, com unidade e methodo, se poderá fazer alguma cousa ainda, embora muito menos e com muito menor exito do que se começássemos na occasião opportuna.

Para nós a questão cifra-se n'isto:

A concorrer mal, é preferivel desistir.

Concorre-se mal indo só para as galerias.

Deve nomear-se já uma comissão central, com um commissario régio e criar commissões especiaes quanto antes.

Urge fazer o orçamento das despesas e saber quaes os fundos disponiveis.

Não deve excluir-se os productos de arte, e antes aproveitá-los para tornar attrahente a exposição.

\*

Não terminaremos estas considerações, que teem o unico merito de ser sinceras, sem exprimirmos desassombradamente o nosso desejo, visto as cousas terem chegado ao ponto em que se acham.

Estimariamos que se abandonasse a ideia da exposição de Paris, mandando simplesmente lá os nossos vinhos do Porto e Madeira.

Davamos ao menos uma prova de juizo, reconhecendo que, quem tão tarde se prepara, mal se pode preparar para uma exposição moderna, que não é um sim-

ples acervo de raridades e cousas curiosas, mas um mostruario commercial, uma feira, um museu de estudo.

## CARTA DE LOURENÇO MARQUES

*Lourenço Marques, 1 d'outubro de 1898.*

Grandes teem sido os melhoramentos que se operaram nos ultimos 8 mezes do corrente anno no caminho de ferro d'esta cidade e muito maiores poderiam ser se não fossem os cortes que os poderes superiores entendem fazer nos orçamentos e propostas enviadas pela Direcção d'este caminho de ferro.

A aquisição de material circulante, construcção de uma rotunda para locomotivas, a construcção d'um novo edificio para deposito de materiaes (armazens geraes), edificações de casas de alvenaria ao longo da linha para habitação de pessoal de via, a construcção de 3 cabinas systema *Interlocking*, sendo duas na estação de Lourenço Marques e outra na de R. Garcia, por meio das quaes se fará em breve todo o serviço d'agullhas automaticas e signaes semaphoros das duas estações terminus d'este caminho de ferro; taes são os principaes melhoramentos a que venho de me referir e para os quaes tem concorrido em grande parte a actividade e intelligencia do Director d'este caminho de ferro.

\*

No dia 25 de setembro proximo passado chegou a esta cidade o Presidente do Estado Livre de Orange, monsieur Steyn.

O comboio especial que conduzia S. Ex.<sup>a</sup> o Presidente Steyn partiu da estação de R. Garcia ás 2<sup>h</sup>,45' da tarde, onde era esperado pelo ajudante d'ordens do governador d'este districto, consul da Republica do Transvaal e Hollanda n'esta cidade e pelo pessoal superior do caminho de ferro de Lourenço Marques, representado pelo seu director Carlos Henrique Albers, chefe do serviço de via e obras Luiz Paes da Silva, chefe de serviço de saude dr. Galhardo Barreiros, chefe de serviço de tracção e officinas Manuel Joaquim Fernandes e chefe de serviço do movimento José Filippe Mongiardim da Costa.

O comboio especial era composto d'uma carruagem salão do caminho de ferro do Estado Livre d'Orange, que conduzia o seu director Mr. Brounger, carruagem salão do Presidente da Republica do Transvaal, em que viajava o Presidente Mr. Steyn, carruagem salão da Direcção do Caminho de ferro Neerlandez, em que viajava o seu director Mr. Middelberg e a carruagem salão da direcção d'este caminho de ferro que conduzia o pessoal superior do mesmo.

Este comboio chegou á estação de Lourenço Marques ás 5<sup>h</sup>,40 da tarde, tendo percorrido a distancia de 89 kilometros em 2<sup>h</sup>,55'.

Na estação de Lourenço Marques era esperado S. Ex.<sup>a</sup> pelo sr. governador do districto, corpo consular e principaes auctoridades civis e militares, sendo-lhe prestadas as honras do estylo pela força de caçadores 5 e um pelotão de cavallaria, que acompanhou o illustre viajante até ao Hotel Cardozo, onde o governo tinha mandado preparar varios salões para o hospedar, assim como toda a sua comitiva.

O Presidente Steyn era acompanhado dos seguintes dignatarios:

A. Fischer, membro do conselho executivo E. L. O. J. de Villiers, procurador geral particular do Presidente.



R. Gregorwski, secretario particular do Presidente.  
 Brounger, director do caminho de ferro E. L. O.  
 M. T. Steyn, irmão do Presidente.  
 J. H. M. Kock membro do conselho executivo do Transvaal.

Mammandante P. a Cronje, membro do conselho executivo do Transvaal.

T. N. de Villiers, presidente da Camara municipal de Pretoria.

G. A. A. Middelberg, director da companhia neerlandeza.

Tjaard Krüger, filho do Presidente do Transvaal.

D. Erasmós, neto do Presidente do Transvaal.

O comboio presidencial tinha sido acompanhado de Pretoria até á nossa fronteira pelo chefe da exploração da companhia Neerlandeza, Mr. Plate, e chefe do movimento da mesma companhia, Mr. Van der Pool.

O Presidente, entrevistado por um dos reporters do *Futuro de Lourenço Marques*, disse que nunca fizera ideia do que era Lourenço Marques, e que ficava agora absolutamente convencido não só da sua importancia, mas do seu enorme futuro.

S. Ex.<sup>a</sup> partiu no dia immediato á sua chegada a esta cidade no vapor *Greek*, da Companhia Union, que o deve conduzir ás colonias do cabo via Natal; acompanha-o o seu secretario Mr. Fischer.

As receitas definitivas do caminho de ferro de Lourenço Marques dos 3 ultimos trimestres do anno passado, comparadas com as de eguaes periodos do anno anterior, são representadas pelos seguintes algarismos:

1897		1896	
Abril			
Passageiros.....	2 680	2.291	2.726
Bagagens.....	7.426 K. <sup>os</sup>	8.933 K. <sup>os</sup>	115
Recovagens.....	28.719 "	29.836 "	547
Diversos.....	113	72	583
Mercadorias.....	18 211.791 K. <sup>os</sup>	13.313.311 K. <sup>os</sup>	46.559
Diversos.....	2.129	2.336	816
Total.....	69.865	52.367	863
Maio			
Passageiros.....	4.512	2.275	2.772
Bagagens.....	11.361 K. <sup>os</sup>	11 512 K. <sup>os</sup>	158
Recovagens.....	39.864 "	23.667 "	485
Diversos.....	117	01	290
Mercadorias.....	17.347.238 K. <sup>os</sup>	13.474 372 K. <sup>os</sup>	46 760
Diversos.....	2.756	1.384	929
Total.....	67.789	51.618	183
Junho			
Passageiros.....	4 180	2.519	3.097
Bagagens.....	10.051 K. <sup>os</sup>	10.704 K. <sup>os</sup>	90
Recovagens.....	44.613 "	30.704 "	640
Diversos.....	158	565	163
Mercadorias.....	13.495.665 K. <sup>os</sup>	11.055.183 K. <sup>os</sup>	113
Diversos.....	21.993	13 035	037
Total.....	69.935	55.572	848

1897		1896	
Outubro			
Passageiros.....	5.168	2.587	3.231
Bagagens.....	18.995 K. <sup>os</sup>	13.664 K. <sup>os</sup>	480
Recovagens.....	20.324 "	31 465 "	149
Diversos.....	121	173	718
Mercadorias.....	19.141.846 K. <sup>os</sup>	17.555.014 K. <sup>os</sup>	319
Diversos.....	1.185	1.822	021
Total.....	65.211	64.006	762
Novembro			
Passageiros.....	4.494	2.608	3.413
Bagagens.....	22.023 K. <sup>os</sup>	12.518 K. <sup>os</sup>	725
Recovagens.....	20.799 "	30.523 "	145
Diversos.....	127	139	052
Mercadorias.....	10.845.171 K. <sup>os</sup>	17.538.974 K. <sup>os</sup>	590
Diversos.....	1.233	1.862	812
Total.....	41.927	63.681	366
Dezembro			
Passageiros.....	4.809	3.213	2.746
Bagagens.....	22.963 K. <sup>os</sup>	13 036 K. <sup>os</sup>	125
Recovagens.....	26.444 "	37.568 "	157
Diversos.....	106	149	832
Mercadorias.....	11.276.182 K. <sup>os</sup>	16.055.495 K. <sup>os</sup>	441
Diversos.....	836	1.663	865
Total.....	47.154	56.488	038

J. M. COSTA.



## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

2.<sup>a</sup> Repartição

*Caminhos de ferro*

Continuação

Não desconheço a necessidade de modificar os processos de administração das linhas ferreas exploradas pelo estado; antes, dia a dia, pelo exame attento dos factos que d'ella derivam, e sobre os quaes tenho tido que deliberar, mais me convenceo da urgencia de acudir aos males de que essa administração enferma. É de justiça, porém, frizar, n'este momento, o confronto, que resulta da analyse das estatisticas das diversas linhas ferreas, que são exploradas no paiz. Embora os coefficients da exploração não sejam quantidades comparaveis, por dependerem da importancia do trafego, da natureza das mercadorias que n'ella avultam, do systema de tarifas, das sujeições de exploração provenientes da existencia de ramaes, de serviço nocturno, de desequilibrio entre o trafego ascendente e descendente, da desigual intensidade do movimento nas diversas quadras do anno, e de outras circumstancias, vê-se que em 1897 o coefficiente das linhas de via larga, exploradas por companhias, foi em media de 0,41, oscillando de 0,35 na linha do norte-leste a 1,35 no ramal de Caceres, e na explorada pelo estado foi 0,51, variando de 0,48 na linha do Minho a 0,53 na do Douro.

Se do primeiro grupo separarmos a rede do norte-leste, que por ser a arteria principal tem uma receita excepcionalmente grande, e portanto um coefficiente baixo e que rendeu 2:688 contos de réis em 506 kilometros, vê-se que, em 834 kilometros das linhas do estado, o coefficiente de exploração foi de 0,51, e em 819 kilometros explorados por companhias attingiu 0,67; a despesa media kilometrica foi de 1:148\$623 réis nas primeiras e 1:183\$275 réis nas segundas.

Tanto mais notaveis são estes resultados quanto é certo que o pessoal das administrações do estado é mais que modestamente remunerado; á sua dignidade profissional e no seu comprovado zelo devem ser exclusivamente attribuidos resultados tão lisonjeiros como os que as companhias logram obter, não só appellando para esses sentimentos como retribuindo largamente os seus empregados.

E', comtudo, certo, mais uma vez o repito, que as linhas ferreas administradas pelo estado estão longe de haver alcançado o seu natural desenvolvimento e a sua necessaria expansão. No norte do paiz faltam ainda muitas linhas de reconhecida e incontestavel importancia, que podem ser consideradas complementares ou tributarias das do Minho e Douro, e que importa fazer construir e explorar. O mesmo succede nas provincias do sul, cujos caminhos de ferro se encontram ainda isolados do systema geral de viação accelerada do paiz, e sem que um só dos seus troços tenha attingido o seu terminus definitivo.

Independentemente de empresas que se possam constituir, reunindo capitães nacionaes ou estrangeiros, para a conclusão e exploração do que falte para a parte complementar das nossas linhas ferreas, o que, sem duvida, constitue objecto de meditada ponderação, não me associo á opinião d'aquelles que julgam absolutamente impossivel, nas actuaes circumstancias do thesouro, a construcção de novas linhas ferreas pelo estado.

Sabendo-se aproveitar com perseverança, economia e criterio, os recursos das proprias redes, que estão por completar-se, nutro a esperança de que se poderão obter meios para, embora lentamente, não in erromper tão util e poderosa obra de fomento.

Para a conclusão das referidas redes, quando os interesses do estado não permittam a interferencia de empresas particulares, conviria consagrar-lhe, não só a verba que possa, a esse fim, ser inscripta, annualmente, no orçamedto geral, como a importancia das receitas estranhas ao trafego e o excesso das receitas liquidas e dos impostos de cada anno sobre a cifra d'estas em uma determinada epocha, 1897-1898, por exemplo, a partir da qual o estado destinaria todas os augmentos de receita á construcção de linhas novas. Com as verbas, que deixo enumeradas, se poderia constituir um fundo de amortisação da despesa extraordinaria, que fosse julgada indispensavel para a conclusão de novas linhas ou dos trabalhos complementares nas linhas em exploração.

O acrescimo natural das receitas e a influencia dos novos prolongamentos, ou das ramificações, fariam crescer de anno para anno o saldo da receita liquida, e portanto os recursos disponiveis para o fundo de amortisação.

Para que se possa avaliar bem a importancia d'esses recursos bastará lembrar que no orçamento do estado figura, em cada anno, a verba de 80:000\$000 réis para despesa extraordinaria de caminhos de ferro; o crescimento minimo da receita liquida, do

producto dos impostos de transito e de sello, póde ser computado em 50:000\$000 réis, e as receitas fóra do trafego em 15:000\$000 a 20:000\$000 réis.

A importancia do fundo de amortisação elevar-se-ia, pois, de 150:000\$000 réis no primeiro anno a 300:000\$000 réis no quarto.

Em um periodo de quatro annos poderiam, pois, levantar-se 4.500:000\$000 a 5.000:000\$000 réis, cuja amortisação e juro saíriam d'este fundo, que augmentaria consideravelmente com a abertura á exploração dos prolongamentos mais productivos, construidos durante esse periodo, taes como o troço do Barreiro a Cacilhas e as linhas do Algarve e outras analogas ao norte do paiz.

Graças a uma prudente escolha das linhas a construir e ao aproveitamento methodico e perseverante de recursos valiosos, que vão crescendo rapidamente, conseguir-se-ia, pois, levar no fim de não muitos annos os beneficios da viação accelerada a centros importantes e valorisar consideravelmente as linhas do estado, sem sacrificio das receitas actuaes.

Antes, porém, de entrar resolutamente n'este caminho, ou em outro que se tenha por melhor, é necessario proceder á classificacão methodica das linhas que devem figurar no plano da viação accelerada de interesse geral nas regiões servidas pelos caminhos de ferro do estado. Até hoje não foi feita essa classificacão. A escolha das linhas a construir tem sido deixada ao criterio individual de cada um dos ministros, que têm gerido a pasta das obras publicas. E' assim que, passados quarenta annos desde o inicio da construcção da rede do sul, ainda não está oficialmente determinada a ligacão a estabelecer entre esta e a explorada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Do mesmo modo e recentemente foi prevista, com alguns mezes de intervallo, a ligacão de Zúfra na vizinha Hespanha com Extremoz ou com Évora. Tem ainda succedido em recentes projectos concederem-se garantias de juros até certo limite de capital a linhas que ainda não tin'ham sido estudadas, sem se acharem determinadas as suas principaes condições technicas, faltando, pois, os indispensaveis elementos de avaliação do seu custo.

Além d'esta carencia de estudos methodicos, ha que notar uma lacuna da nossa antiquada legislação de caminhos de ferro que, apesar de ser pautada pela da França, não aproveitou d'ella um principio racional, qual é o do previo inquerito administrativo de utilidade publica, no qual sejam chamados a formular os seus votos e reclamações todos os interesses de individuos ou de corporações, que podem ser affectados pela construcção de uma linha ferrea. Não devem os poderes publicos fazer obra exclusivamente pelas exigencias locaes, contradictorias, e limitadas aos seus horisontes; devem, porém, conhecê-las para deliberar, procurando a formula que possa conciliar todos os interesses, subordinando-os á utilidade geral.

Convém, portanto, confiar a duas commissões technicas, que offereçam garantias de competencia, o delineamento sobre a carta de um plano de caminhos de ferro ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, nas regiões que têm por arterias principaes as linhas do estado. Este plano será por ellas submettido em seguida a um inquerito, cujos resultados as habilitarão a subministrar ao governo os elementos de informação necessarios para ser decretada a classificacão d'essas linhas ferreas, classificacão que, sendo apenas uma providencia destinada a salvaguardar os interesses geraes, não dispensa a intervenção legislativa para a construcção de qualquer linha.

O projecto de decreto, que elaborei, tem por fim estabelecer as regras a seguir n'esse trabalho, por fórma que possa ser utilizado como base de providencias de maior alcance.

(Continua).

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 17 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 14 de julho ultimo, de um apeadeiro em Alcaria, ao kilometro 155,205 do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo, porém, serem augmentadas as dimensões da casa destinada ao apeadeiro, de modo que o respectivo empregado fique convenientemente alojado.

Paço, em 26 de outubro de 1898. — *Elvino José de Sousa e Brito.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

S. F. n.<sup>os</sup> 1 e 2 de grande velocidade e S. F. n.<sup>os</sup> 3 e 4 de pequena velocidade da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.—Desde 1 de novembro de 1898, serão postas em vigor estas tarifas especiaes, de grande e pequena velocidade, combinadas com as companhias Real e Beira Alta; de Salamanca



á fronteira de Portugal; e de Medina del Campo a Salamanca, para o transporte de varias mercadorias das diversas estações da Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes para as das linhas de Salamanca e Medina ou vice-versa.

Com o presente numero distribuimos estas tarifas especiaes.

## NOTAS DE VIAGEM

### II

O Porto, suas bellezas e defeitos.—Sujidade e mendigos.—O que o povo exige da camara.—Asylos e beneficencia.—Passeio a Avintes.—Panoramas, barcos e padeiros.

Antes de passar além d'este grande centro de actividade, verdadeira capital do norte do paiz, orgulhosa do seu movimento commercial, ciosa das suas prerogativas, disputadora valente de todos os beneficios que entende dever reclamar para si, no seu egoismo—que não lhe censuro—de se considerar forte a ponto de, por vezes, ter que se confessar desvalida, deixem-me tratar n'estas notas ligeiras do que se vê e aprecia n'uma excursão de um mez no paiz e suas immedições, da cidade do Porto, que desde muito tem grandes sympathias para mim.

Não é logar aqui para declarações de affecto, bem merecidas embora, mas para descrições de viagem, desfiadas das recordações, sem apontamentos escriptos, que trago da minha excursão.

O Porto merece sempre uma visita de verão. Cada mez, cada dia que passa, opera-se aqui um melhoramento. Uma nova rua, um grande estabelecimento que se abre, mais um pedaço feito da sua grandiosa estação de caminho de ferro ou mais um muro abaixo do convento a que ella se vae substituindo.

Hoje a ligação da linha de tremvias pela rua de Santo Antonio, proximo a concluir-se e a prestar um enorme serviço a quem tem de subir aquella ingreme ladeira; amanhã será outra coisa que interessará o visitante. E d'este conjuncto de applicações da actividade particular e official vae brotando uma reforma completa da cidade e, até certo ponto, dos costumes dos seus habitantes.

Se rapidamente comparo o Porto d'hoje com o de ha vinte annos, que se completam no dia 4 de novembro, quando, pela primeira vez, aqui vim, que differença enorme entre a cidade de então e a d'hoje!

Quantos melhoramentos, quantos aperfeiçoamentos operados!

O que, porém, se tem mantido e ainda progredido, é o pittoresco da cidade, graças á sua situação junto do rio, e ao alcantilado das suas montanhas.

Pena é que outros melhoramentos—alguns de bem facil execução, não tenham sido attendidos.

Visto que alludi ás bellezas do Porto não me será levado a mal que me refira aos seus defeitos.

A parte antiga, velha, suja, da cidade devia ter merecido mais attenção. O visitante que vem aqui e não é acompanhado por pessoa de cá que lhe evite a vista d'aquellas sujidades, facilmente depara com ellas, porque, pela configuração da cidade, não é facil, nem possível occultal-as.

Os bairros pobres de Paris ou são afastados do centro ou estão mascarados pela grande linha dos *boulevards* cuja attracção tão energicamente se exerce sobre o visitante, que elle só se afastará d'alli quando muito propositadamente queira. Os de Londres teem a defender a entrada n'elles dos estrangeiros, a conhecida historia dos seus perigos, o aviso paternal do *policeman* de que não convem entrar alli.

A nossa Alfama está muito mais hygienica do que a Ribeira, do Porto, e muito afastada do centro da capital.

O Porto tem aquelles antros á vista de todos, junto á sua rua do commercio estrangeiro, da navegação, por onde circulam elegantes linhas de tremvias electricos conduzindo visitantes ás bellas praias da Foz, Matosinhos e Leça.

Ruas tenebrosas em que o pavimento nunca viu agua... limpa, em que as aranhas teem, pelas paredes, teias já memoraveis pela sua antiguidade, em que os hombraes de pedra granitica estão negros e lustrosos como marmore, á força de uma cobertura já centenaria de toda a casta de immundicie.

Ha dias estive n'uma d'essas vielas e não me soffreu o animo contemplar calado tanto desleixo.

—O que quer o senhor, me disse um morador, a camara nunca se lembrou de limpar isto!

O que lhe respondi é o mesmo que ainda hoje penso: A camara? Pois se a camara não limpa a rua, porque não limpam os moradores a propria casa? Teias d'aranha ao alcance do braço no hombral da porta, espera-se que a camara as venha tirar!!

A' camara competia, é certo, por meios de propaganda promover o aceio d'aquelles becos, mas o que não lhe compete é ir limpar a casa dos municipales. Os vereadores são camaristas, não são camareiros.

Tomaram todos que circulam por estas ruas que a camara pudesse e quizesse tratar do assumpto mais na sua alçada—a reforma do pavimento das ruas e passeios lateraes.

Essa reforma impõe-se cada dia.

Todos que aqui veem se queixam de que tal piso, irregulares como estão os parallelepipedos em todas as ruas, e as lages dos passeios, lhes mortifica os pés. Quem não está habituado, quem usa calçado fino, chega a não poder andar, a cair, a contundir-se.

Outro defeito do Porto, e bem notavel e desagradavel para o visitante, é a eterna mendicidade.

Aqui endereço esta *nota* ao meu respeitavel amigo Pina Callado, governador civil do districto, pedindo-lhe que livre os habitantes e visitantes de tal praga.

Algumas exhibições são asquerosas a tal ponto que fazem nauseas; n'outras repugna a especulação com a miseria. Um bando de chaguentos, de cegos, de aleijados, de disformes, de doentes, não póde ser consentido n'uma cidade, para mais tão interessante como esta.

Agora mesmo, um espectáculo repugnante passa sob a minha janella:

Uma velha paralytica, de pé como hypnotizada, é amparada por uma mulheraça gorda e anafada, até conseguir equilíbrala por si só. Immediatamente a industriosa abandona-a, e vae postar-se a uns tres metros de distancia até que a infeliz, tentando andar, vae, perdendo o equilibrio, a cair sobre a outra. Então esta torna a levantá-la, põe-lhe as mãos em posição supplicante, equilibra-a e abandona-a de novo, repetindo a scena em todo o percurso, a conseguir, pela commoção, arrancar algumas esmolas aos transeuntes.

O Porto tem numerosas e notáveis casas de asylo, quantidade enorme de associações de verdadeira beneficencia. Se tantas instituições não bastam, crie-se outra, que estou certo não faltarão benemeritos, onde tantos ha, que concorram com os seus obulos para tão sympathico fim—soccorrer os desgraçados indigentes contra a fome, abrigal-os da intemperie, e abrigar-nos a nós, os visitantes, d'este espectáculo repugnantissimo.

A respeito de costumes do Porto alguma coisa tinha que dizer que ficará para depois, tendo agora que tratar



de um passeio dos muitos que se podem realizar tomando por centro esta cidade.

Para isso toma-se um barco no caes da Ribeira, ajustando previamente com o barqueiro ir até Avintes, rio acima.

O barqueiro pede 1\$000 ou 1\$500 réis ou mesmo mais, segundo a epocha. Ri-se o freguez do pedido e offerece 300 réis, que tanto basta para que o barqueiro accite e o leve em boas tres horas de delicioso passeio no Douro.

O panorama da cidade, vista do rio, tanto á ida como á volta, é encantador. Entre montes de verdura e grupos de edificios, em tão prodigiosas alturas que parecem construidos uns sobre o telhado dos outros, destacam-se as linhas ferreas, a da Alfandega e a da estação central por onde, animando aquelle quadro, continuamente circulam comboios, ora serpenteando por entre a vegetação, ora sumindo-se nos tunneis, deixando no seu rastro brancos pennachos de fumo, para reapparecerem depois, mais adeante, sobre elegantes e elevados viaductos.

Passada a ponte Maria Pia e o sitio de Guindaes, vae nas duas margens desenrolando-se um enfiamento de propriedades rusticas e industriaes, especialmente do lado esquerdo, onde vemos bellas fabricas de moagens, sabão e outras.

No rio navegam os originaes barcos *rebellos*, dirigidos do alto da sua banquetta por *mazaniellos* de jaqueta e lenço na cabeça, movendo o enorme leme em feitiço rabo de peixe, conduzindo padeiras, afamadas pela sua formosura (mas, diga-se a verdade, entre as quaes poucas vi formosas) que cantam melopeas locais.

Avintes nada tem que ver. Uma unica estrada ladeada de algumas casas pequenas e pobres em geral; muita vegetação por toda a parte.

O regresso é tão apreciavel como a ida e tão agradável fica o passeante, que paga, em geral, o barco pelo duplo do que ajustou.

Os barqueiros do Douro são bastante pobres e bastante attenciosos para o merecerem.

## VIAGEM

DO

### Sr. Ministro das Obras Publicas

(Correspondencia do nosso director)

Porto, 30 d'outubro, á noite.

Retirou agora para Espinho o sr. conselheiro Elvino de Brito que aqui veio em visita aos centros commerciaes, industriaes e agricolas do norte com séde n'esta cidade, diversos trabalhos publicos, repartições officiaes, tribunaes, etc.

Revestem sempre grande importancia as excursões d'este genero quando as motiva especialmente a subida ao poder de um estadista cheio de vida e propondo-se, por uma nova orientação dos negocios da sua pasta, imprimir energico avanço ás forças vivas de uma nação.

E a vinda do sr. Elvino de Brito ao Porto serviu, n'este momento, para provocar affirmações, da sua parte e da das principaes influencias do norte, proprias a estabelecer um accordo que em bastante deverá concorrer para se conseguir aquelle fim.

O illustrado ministro visitou hontem as associações commerciaes, industriaes e agricolas e estas, reunidas á noite n'um banquete no palacio, em numero de 300 pessoas, tiveram occasião de ouvir da bocca do titular das obras publicas como que o esboço geral do seu

programma de administração, declarações que foram cobertas de applausos espontaneos e energicos.

O sr. Elvino de Brito confirmou o seu proposito de promover o renascimento das forças vivas do paiz, pedindo aos representantes d'essas forças que alli se achavam, que se unissem n'um só empenho, para que, trabalhando em commum, pudessem levantar a nossa patria do abatimento a que o longo adormecimento de governantes e governados a levou.

Isto seria um platonico logar commum, já bem gasto, se os actos do ministro se não affirmassem pela sua energia, pela profusão de medidas sensatas tendentes a preparar-nos n'um futuro mais ou menos proximo a sahida das difficuldades que, no actual momento nos assoberbam.

Referindo-se ao fomento agricola, annunciou que em 27 d'este mez submetera á assignatura real um novo decreto regulando varios assumptos, nomeando uma commissão para estudar os meios de melhorar a nossa cultura cerealifera, applicando a quinta da Regoa a modelo e viveiro de culturas e dispondo a despesa de vinte contos, tirada exclusivamente de economias feitas no seu ministerio durante a sua gerencia, para reparação de caminhos de comunicação entre os centros agricolas, os commerciaes e as estações de caminhos de ferro e vias navegaveis.

Referiu-se tambem ao decreto que será publicado na nossa *parte official* sobre modificação de tarifas nas linhas do estado, especialmente nas do Minho e Douro, sobre o transporte de esteios, ramadas de arame, fructas e legumes verdes e venda de carris velhos aos viticultores.

Hoje de tarde o ministro visitou a estação de S. Bento, examinou o projecto do edificio apresentado pelo sr. Marques da Silva projecto que s. ex.<sup>a</sup> achou elegante mas que notou que seria um pouco caro, retirando para Espinho onde amanhã visitará a fabrica de conservas dos srs. Brandão, Gomes & C.<sup>a</sup>

## ESTACÃO CENTRAL DO PORTO

O distincto architecto o sr. Marques da Silva expoz n'um dos barracões da estação de S. Bento os seus desenhos da fachada face lateral e planta do edificio da nova estação, projecto em tempo feito pelo mesmo sr. e agora consideravelmente melhorado, d'accordo com as indicações do sr. Justino Teixeira engenheiro-director das linhas do Minho e Douro.

O nosso director teve o prazer de examinar o grandioso projecto do sr. Silva no proprio atelier do imaginoso artista, e pôde dizer que elle é verdadeiramente grandioso e proprio de uma cidade de primeira ordem.

O primitivo projecto, a que nos referimos aqui em tempo, foi enormemente modificado, sem se lhe tirar, antes augmentando-lhe a sumptuosidade.

Aos lados do grande arco central os largos pilares de pedra do anterior projecto, foram transformados em elegantes torreões com janellas de varanda, formando no interior vastos salões bem illuminados. No alto d'estes torreões haverá dois relógios de dois mostradores cada um; assim a hora da estação será vista não só da frente como por quem venha do lado das ruas de St.<sup>o</sup> Antonio e Mousinho da Silveira.

Da frente, sob a grande abobada de ferro, foi retirada a galeria que se destinava a repartições que ficariam alli mal alojadas, sendo para ellas e para habitação do director e pessoal do serviço activo, destinados dois edificios lateraes que formam um delicioso conjuncto



com a frente do edificio, fazendo aquelles face para as ruas da Madeira e do Loureiro.

A grande cobertura metallica, a toda a largura da estação, foi reduzida só á parte acompanhada pelos edificios lateraes, ficando no resto da estação, sobre as quatro linhas centraes, uma cobertura mais baixa. D'esta forma não só se realiza uma muito importante economia de dezenas de contos, como a estação fica muito mais desafogada.

As tres portas centraes teem 8<sup>m</sup>,50 de largura, cada uma, dando entrada para o vestibulo das bilheteiras, aberto sobre a plataforma, da qual fica apenas separado por grades de ferro.

Daremos mais minuciosa descripção d'este projecto que se recommenda pelas suas excellentes condições technicas e pela belleza do seu conjuncto, ao mesmo tempo que pela economia da sua construcção cujo custo será muito inferior ao de qualquer edificio, satisfazendo ás exigencias, que não são poucas, de uma estação terminus como esta.

O sr. Marques da Silva, um verdadeiro artista de alma, fortalecido por uma competencia obtida por aturados estudos no estrangeiro, conseguiu apresentar um trabalho que honraria os mais afamados architectos e constituirá, se, como é bem de crer, fôr levado á execução, um grande embelezamento para a cidade do Porto.

## AUTOMOVEIS

Foi publicado o relatorio da commissão encarregada de apreciar os resultados do concurso das carruagens automoveis realizado em junho ultimo.

Estavam inscriptas 21 carruagens. Apresentaram-se no concurso 14, mas só 7 executaram integralmente as provas a que foram submettidas.

As carruagens deviam effectuar durante 9 dias consecutivos percursos de 60 kilometros, com itinerarios escolhidos de modo a serem excedidas as difficuldades habitualmente occorrentes na pratica.

Fizeram-se além d'isto experiencias sobre os freios nas rampas, e sobre a força de tracção.

As carruagens concorrentes eram de tres categorias:

1.<sup>a</sup>—De motor unico com transmissão por engrenagens que permitem velocidades diversas.

2.<sup>a</sup>—De motor unico com transmissão por engrenagens mas em que a mudança de velocidade se obtem pela variação da velocidade do motor.

3.<sup>o</sup>—De dois motores, um para cada roda motriz, e com variações de velocidade obtidas pela variação da velocidade do motor

Da 1.<sup>a</sup> categoria havia duas carruagens, uma a essencia, Peugeot, outra electrica, Jenatzy.

Da 2.<sup>a</sup>, outras duas, ambas electricas, *landolète* e *cab* Jeautaud.

Da 3.<sup>a</sup> tres: victoria, cupé e cupé galeria, todas de Krieger.

A carruagem Peugeot tem a fórmula de cupé. Foi a unica viatura com motor de essencia que venceu as provas do concurso.

Comporta a carga util de 210 kilog. e pôde levar 4 pessoas. O machinista vae na almofada no lugar do cocheiro.

O motor pesa 105 kilog. e está collocado na parte posterior. Dá 6 cavallos-vapor.

As engrenagens permitem velocidades de 6, 10, 15 e 20 k. por hora, e a velocidade de recuo de 6 k.

O freio é governado por um pedal que actua na cai-

xá differencial, mas ha um segundo freio de mão para parar rapidamente.

O reservatorio de essencia comporta 35 litros; fica sob a almoada.

As rodas são metallicas com aros pneumaticos.

A carruagem Jenatzy é da «Sociedade geral dos transportes automoveis».

A energia é fornecida por duas baterias de 22 elementos, Fulmen.

Pondo as baterias, em quantidade ou em serie, obtem-se as velocidades de 6 k. e 12.

Para as velocidades intermedias introduzem-se resistencias.

Os freios de enrolamento são movidos pelo pedal. Tem tambem freios de patins.

As rodas são de madeira com cubos metallicos.

A carruagem tem a fórmula de fiacre.

A carruagem Jeautaud tem a fórmula de *cab* de 4 rodas. No jogo deanteiro vae um cofre com as baterias Fulmen — 44 elementos, pesando 400 kilog.

O motor fica na parte posterior.

O conductor vae na parte posterior tambem.

O motor é da força de 3,5 a 4 cavallos vapor, e pesa 150 kilog.

Tem freio differencial e electrico.

As rodas são de madeira com cubo metallico e aros pneumaticos.

E' do mesmo constructor um *landolète* electrico, destinado a dois passageiros.

Póde servir aberto e fechado.

O conductor vae na frente.

O motor e transmissão pesam 190 kilog. e tem 5 cavallos vapor.

Póde ter velocidade de 7 a 18 km. Emprega accumulador Fulmen como os anteriores e freio electrico tambem.

As carruagens da 3.<sup>a</sup> categoria só differem essencialmente na caixa.

Todas teem dois motores, um para cada roda da frente que são rodas motrizes e directrizes.

Cada motor é de 3 cavallos e pesa 65 kilog.

Póde ter 6 velocidades de 5 a 25 km.

As rodas são de madeira com cubo metallico e aros pneumaticos.

D'estas experiencias, notavelmente conduzidas, concluiu-se que os automoveis chegaram já ao periodo das applicações praticas vantajosas.

Não são todavia ainda mais baratas estas carruagens do que as de tracção a sangue.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Tratados de escripturação e contabilidade.*—O conceituado professor de commercio, sr. Magalhães Peixoto, publicou umas obras sobre Escripuração e Contabilidade em que as materias que lhes servem de titulo se acham expostas com summa clareza e profusão de conhecimentos.

Encontram-se á venda no escriptorio dos srs. Barros & C.<sup>a</sup>—Editores—Rua do Arco do Bandeira, 62, e em todas as livrarias do paiz.

## FALTA DE ESPAÇO

A grande abundancia de original obriga-nos a retirar varios artigos, entre elles a portaria do Ministerio de Obras Publicas referente ao transporte de esteios de pedra para ramadas e de arame de ferro para latadas e vedações.



## CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA

Por lapso deixou de vir com a assignatura do distincto engenheiro, nosso prezado amigo, chefe da repartição do ultramar do ministerio da marinha, o sr. Belchior Machado, o artigo que publicámos, no nosso n.º 259, sob o titulo acima, transcripto da *Revista Portuguesa Colonial e Maritima*, deixando-se tambem, pelo mesmo motivo, de se citar a origem, contra o que é nosso invariavel costume.

### PARTE FINANCEIRA

#### Carteira dos accionistas

##### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa

Fara discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte, n.º 49.

Porto, 24 de setembro de 1898,

O 1.º secretario da assembleia geral, *Jorge Pinto da Silva*.

#### BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 31 de outubro de 1898.

O grande caso da quinzena foi o annuncio do Banco de Portugal sobre as notas falsas.

O banco repudiava as notas com menos millimetros do que as authenticas e genuinas, e feria com o stigma de *falso* as notas impudentes que ousassem transpôr os seus balcões.

Levantavam-se vivos clamores.

Que o banco, diziam, assim como ganha com as notas que desaparecem ou ardem ou vão para o mar, devia perder agora com as notas falsas que andavam já no mercado, em mãos de quem não suspeitava da falsidade.

Que o banco, o augusto tabernaculo da finança portugueza, protestavam outros, só tinha que pagar o seu papel genuino e procedera com excellentes criterio.

Interveiu sabiamente o governo, muito entendido n'esta cousa de notas, e tudo serenou.

Parece que a medida adoptada pelo banco teve realmente o merito de vir a tempo; assim se inutilisou o trabalho dos industriais artistas falsificadores e passadores.

Da administração publica poucos actos ha dignos de menção. Nem mesmo appareceram circulares ou portarias emocionantes.

*Tout casse, tout passe!*

Pois é um genero de litteratura *fin de siècle* que tem o seu tanto de agradável.

Apenas o minsterio do reino, continuando tutellârmente a esticar as orelhas consulares do municipio, demonstrou á camara que era possível fazer alterações vantajosas no mau contracto da tracção electrica.

Alguma cousa se melhorou em proveito dos municipes.

Tomou-se tambem precauções relativamente á applicação das receitas.

Tudo isto é indispensavel.

A camara com uma organização luxuosaa, um pessoal que dava para todos os municipios do districto, um gosto pelas obras pombalinas que lhe veiu de Rosa Araujo, tem arrojios de imaginação que precisam do veto das finanças.

Votam-se expropriações, cada influente quer defronte da sua casa um jardim, pulverisam-se as obrasitas sem methodo e afinal não se paga aos fornecedores.

Haver dinheiro para pagar expropriações de terrenos que não dão um beneficio publico evidente, e não o haver para pagar aos credores, é illogico.

Por isso o ministerio tutor se precata.

O estado favoravel do cambio do Brazil deu um certo allivio á nossa praça.

Isso é tanto mais para admirar que os bancos estrangeiros se viram obrigados a seguir o exemplo da Inglaterra, augmentando a taxa de desconto que está a 4 n'este banco, a 4 1/2 no da Aus-

tria, a 5 no da Allemanha e a 6 na Russia. Tal era a drenagem de oiro.

Sem estes embaraços, o oiro corre e desaparece como se fôra um liquido pelo declive dos cambios.

Por isso os fundos estrangeiros em geral baixaram como os nossos terão de baixar, principalmente continuando as difficuldades do desconto, pois isso obrigará muitos commerciantes e industriaes a vender papeis de credito que tenham em carteira como capitalisação ou hajam como caução de emprestimos.

Oxalá os fundos brasileiros não soffram mais, pois só assim poderá evitar-se o recairmos na situação de ha 4 mezes.

\*

Do Porto chegam continuados clamores a proposito das difficuldades de desconto.

Parece que n'aquella praça se não contentam até com a deprecada que se fez na pessoa illustre do sr. Matheus. O Banco de Portugal já para lá enviou aquelle cavalheiro e apesar d'isto a gente do Norte não se dá por satisfeita.

O governo tem horror ao papel. Mandou cunhar prata que já apparece no mercado o que nos dá uma certa alegria, que compensa talvez a impressão desagradavel de se saber que essa prata foi comprada com ouro, que obrigou os cambios a descer.

Não chegou a prata de casa.

O peor é que o governo, entretido com a questão da prata, apprehensivo com a solução do problema financeiro, que está na mesma, vae aproveitando as facilidades da França á ultima hora e não pensa nos tratados de commercio nem dá conta dos esforços que está fazendo a nossa vizinha Hespanha para obter compensações commerciaes na grande perda que soffreu.

Buenos Ayres continua sem consul, o que é talvez melhor do que ter consul mau. Vamos vivendo de expedientes, e as classes productoras, pasmadas na admiração do estadista que lhes deu apresentação no conselho superior do commercio e industria, gasta o seu melhor tempo em festas, ou discussões e cumprimentos, olhando mais para o presente do que para o futuro.

O peor é que, a breve trecho a Inglaterra, a Allemanha e a França entendem-se e resolvem de vez o nosso problema economico e financeiro, livrando-nos de embaraços coloniaes que obrigam a despesas com esquadras e expedições.

\*

A questão da companhia de Moçambique, que é interessante, occupa tambem a atenção do nosso meio financeiro.

Parece averiguado que o grupo inglez com intelligencias em Portugal queria uma emissão de obrigações com um juro elevado de 6 1/2 0/0, e que dava margem a lucros muito seductores.

A reunião dos comités votou, por maioria, uma emissão de acções.

Esta emissão fez perder ao grupo e ás intelligencias uma certa somma e muda o centro de gravidade da assemblêa geral.

D'ahi a campanha.

A operação todavia economicamente e politicamente até, foi boa para a companhia e para o paiz.

\*

A «Oceana Consolidated Company Limited», dirigiu uma circular aos accionistas da Moçambique, na qual declaram que tinham tido um prejuizo importante devido ao comité de Paris.

O comité naturalmente replica.

Esta companhia ingleza tem 2.100 acções da companhia de Moçambique e pretende obter procuração de mais accionistas para protestar contra resoluções da administração relativamente á venda de 106.000 acções da nova serie a 2 libras est. por acção.

\*

As inscrições baixaram um tanto regulando a 30,75.

O restante papel teve pequenas oscillações.

O premio da libra regulou por 2.320 réis.

#### Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 1/16	36	Desconto no Ban-	
» cheque....	35 5/8	35 3/8	co de Portugal	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	790	795	No mercado....	6 1/2 0/0
» cheque.....	800	802	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	326	327	res .....	139
» cheque.....	330	332	Cambio Brazil...	8 1/2
Francfort 90 d/v...	326 1/2	327 1/2	Premio libra....	2 3/4 300 e
» cheque...	330 1/2	332 1/2		2 3/4 350.
Madrid cheque ....	900	920		



		OUTUBRO													
BOLSAS		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31	-
Lisboa:	Inscripç. de assent..	30,80	30,80	30,75	30,40	30,55	30,65	30,75	30,70	30,75	30,75	30,75	30,75	30,78	-
	» coupon.	30,80	30,80	30,70	30,45	30,50	30,60	30,71	30,70	30,70	30,70	30,65	30,60	30,60	-
Obrig.	4 0/0 1888.....	14.850	14.850	14.850	-	14.900	15.000	-	-	15.100	15.200	-	-	15.700	-
»	0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36.600	-	-	36.100	-
»	0/0 1890 externo...	-	-	-	-	37.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	4 1/2 0/0 assent.....	42.000	42.000	42.000	-	-	42.200	41.700	-	42.000	-	-	42.000	42.000	-
»	4 1/2 0/0 coup. int...	41.800	-	41.500	41.500	41.500	41.700	41.700	41.800	42.000	-	42.000	41.700	-	-
»	1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	Tabacos coupon...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções	B. de Portugal.....	-	121.900	-	121.800	121.500	-	121.400	-	121.000	120.500	120.500	120.000	120.800	-
»	» Commercial....	-	121.500	-	121.000	121.000	-	-	-	120.000	-	-	-	-	-
»	» N. Ultramarino..	-	100.800	100.800	100.800	-	-	-	-	-	102.000	-	-	101.500	-
»	Tabacos coupon...	84.800	85.000	85.000	85.000	-	-	85.100	-	85.000	-	85.000	85.000	85.000	-
»	Comp <sup>a</sup> Real.....	-	-	-	-	-	-	-	11.500	11.500	11.500	-	-	-	-
Obrig.	prediaes 6 0/0.....	95.500	95.500	95.500	-	-	95.800	95.800	-	95.800	-	95.700	-	95.800	-
»	» 5 0/0.....	92.000	92.000	92.000	92.000	-	92.200	92.100	92.200	-	92.500	92.500	92.533	92.500	-
»	C. Real 3 0/0 1.º grau	71.300	72.200	72.600	72.300	-	72.200	72.100	71.700	71.500	71.500	71.700	-	71.400	-
»	» » 2 0/0 2.º grau.	-	16.750	16.800	16.700	16.500	-	16.800	16.850	16.700	-	16.850	16.800	-	-
»	C. Nacional.....	38.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	Atravez Africa.....	79.000	-	-	75.900	78.800	78.100	78.000	-	78.000	77.800	78.000	77.400	77.400	-
Paris:	3 0/0 portuguez.....	23,65	23,45	23	22,75	22,52	23,45	22,70	22,95	22,80	22,80	23,10	23,20	-	-
Acções	Comp. Real.....	49	-	-	-	46	46	-	-	-	-	46	-	-	-
»	Madrid Caceres....	-	-	16	16,50	16	16	-	-	16	16,50	-	16	-	-
»	Norte Hespanha..	75,50	77,51	77,25	77,50	76	76	75	76	77	75,50	76	-	-	-
»	Madrid Zaragoza...	146	145	145	144,50	144	-	-	145	142	144	144	-	-	-
»	Andaluzes.....	103,75	105	108	106,75	105	1								

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO				
		1898			1897			Totaes		Differença a favor de		
		Kil	Totaes	Kilome- tricas	Kil.	Totaes	Kilome- tricas	1898	1897	1898	1897	
COMPANHIA REAL	Antiga rede	24 30 Set.	693	Réis 90:227.000	Réis 130.197	693	Réis 87:129.694	Réis 125.728	Réis 2.732:747.000	Réis 2.517:405.064	Réis 215:341.936	-
	e nova não	1 7 Out.	»	83:482.000	120.464	»	77:726.827	112.159	2.816:229.000	2.595:131.891	221:097.109	-
	garantida.	8 14 »	»	82:266.000	118.709	»	77:726.827	112.159	2.898:495.000	2.672:858.718	225:636.282	-
	Nova rede	24 30 Set.	380	12:310.000	32.394	380	12:773.306	33.613	333:649.000	319:469.936	14:179.064	-
	garantida.	1 7 Out.	»	10:048.000	26.442	»	9:182.173	24.163	343:697.000	328:652.109	15:044.891	-
		8 14 »	»	9:685.000	25.486	»	9:182.173	24.163	353:382.000	337:834.282	15:547.718	-
		24 30 Set.	475	21:126.302	44.476	475	20:821.865	43.835	714:055.717	624:266.290	89:789.427	-
Sul e Sueste...		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....		10 16 Set.	253	8:551.971	33.802	253	9:538.853	37.703	209:904.440	226:683.397	-	16:778.957
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—(Mi-		10 16 Set.	105	1:984.891	18.903	105	1:841.630	17.539	47:020.036	49:606.934	-	2:586.898
randella e Vi-		17 23 »	»	2:010.095	19.143	»	2:259.108	21.515	49:030.131	51:866.042	-	2:835.911
zeu).....		24 30 »	»	1:985.592	18.910	»	1:776.655	16.920	51:015.723	53:642.697	-	2:626.974
		24 30 Set.	34	1:535.100	45.150	34	1:837.436	54.042	62:605.103	62:656.308	-	51.205
Guimarães.....		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norte de Hes-		30 6 Out.	3672 Ps.	2.329.897 Ps.	634	3672 Ps.	2.190.783 Ps.	596	Ps. 70.234.073	Ps. 66.590.843	Ps. 3.643.230	-
panha.....		7 13 »	»	2.317.105	631	»	2.198.598	598	72.551.178	68.789.434	3.761.744	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Zara-		1 7 Out.	2927	1.378.911	471	2927	1.319.462	450	48.428.325	44.173.189	4.255.156	-
goza—Alican-		8 14 »	»	1.468.169	501	»	1.435.880	-	49.996.494	45.609.070	4.287.424	-
te.....		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1 7 Out.	1067	403.860	378	1067	350.998	328	14.615.686	11.780.713	2.834.973	-
Andaluzes.....		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		8 14 Out.	180	38.187	212	180	39.505	219	1.358.768	1.352.738	6.030	-
Zafra a Huelva.		15 21 »	»	34.159	189	»	38.121	-				



## CAMINHO DE FERRO NA CHINA

Desenvolveu-se agora a furia da construcção de vias ferreas no vasto imperio asiatico.

Seria porque o povo amarello reconhecesse subitamente a grande vantagem da viação accelerada reclamando-a ao governo do Celeste imperio? Não.

E' porque as nações poderosas da Europa e a propria America do Norte se deram agora a este genero de sport e estão fazendo um *record* de introdução de vias ferreas no Imperio do Meio.

A lucta principal tem-se ferido entre a Inglaterra e a Russia.

Esta, que tem ainda tão poucas linhas no seu vasto territorio asiatico e até no Europeu, obtem concessões no Tsungli-Jamen que fizeram dores de cabeça aos estadistas londrinos. Para se resarcirem tiveram os inglezes a concessão da linha Shanghai-Nankin por Futchéu com 500 kilometros e o ramal de Hangtchéu com 200.

Os allemães seguiram estes exemplos e obtiveram a concessão das linhas da provincia de Shantung com uma de 900 kilometros.

De forma que o imperio celeste, onde havia em exploração apenas 467 kilometros de vias ferreas tudo na provincia de Tchili, a que se deve addicionar mais 200 de Shanghai a Woosung que vão abrir á exploração, vai ter em breve 1.500 kilometros da linha russa da Mandchuria e 800 do ramal de Porto Arthur, 900 das concessões allemãs, 700 das inglezas, e o caminho de ferro de Tientsin a Tiu-Xiong no Yang-Tsé concedido a um subdito celestial que seguramente o cede a um syndicato anglo-allemão-americano.

Tudo isto perfaz 6.000 kilometros ou mesmo 7.000, se addicionarmos a linha de Shanhai-Mukden, causa do conflicto diplomatico entre a Inglaterra e a Russia.

A França participa n'isto com 35 kilometros no Sul da fronteira do Tonkim a Long-Tchiu e com os prolongamentos eventuaes de 400 kilometros.

Além d'estas linhas projectam-se mais: de Hong-Kong a Cantão, da Birmania a Guntau etc.

Os capitaes da Europa estão desejosos de ir espalhar-se na China, secundando os esforços dos governos para desenvolver a preponderancia das suas nacionalidades n'aquellas regiões, conquistando a influencia commercial e porventura senhorios coloniaes.

Não é todavia de invejar a situação da China.

## AS ALTAS PRESSÕES

NAS

## LOCOMOTIVAS

A maior parte das locomotoras funciona com pressões de vapor de 10 a 12 kilogrammas.

Convirá elevar a 15 ou 18 este limite? Que conveniencia haverá n'isto?

Uma associação americana deu-se a esse estudo.

O ponto de vista em que se collocam os americanos é muito diverso d'aquelle que adoptariam os engenheiros europeus, pois que estes attendem sempre ao que se gasta em carvão por kilometro-comboio, enquanto que aquelles se preoccupam mais com o augmento da força de tracção do que com o augmento da despesa em combustivel.

O relatorio da associação põe em evidencia um certo numero de pontos interessantes, mas não chega a conclusões formaes.

Assim, foi reconhecido que a adopção d'uma pressão mais elevada permite, em egualdade de potencia, reduzir o peso do mechanismo, mas exige um augmento de peso na caldeira. Seria curioso verificar se uma cousa compensa ou não a outra.

Viu-se tambem que se póde augmentar a potencia sem ser necessario alargar as machinas.

Todavia não se reconheceu que importancia deve ter a despesa com uma machina de alta pressão.

E' de presumir que uma machina d'essas, além de precisar de uma construcção mais perfeita, não dispensará os concertos que ás vezes se dispensam n'uma machina com pressão de 10 kilogrammas.

Seria talvez preferivel procurar augmentar a potencia pela maior superficie de aquecimento e velocidade de vaporisação, sem exagerar a pressão.

## CEREAES AMERICANOS

Uma das causas da crescente prosperidade dos Estados-Unidos da America é a sua riqueza agricola, a fecundidade do seu solo enorme e uberrimo, que constitue o mais seguro e mais provido celeiro de todo o mundo.

As suas exportações, sempre progressivas nos principaes artigos—algodões, petroleo, productos alimentares—accentuam-se mais ainda nos cereaes.

Assim, nos dez annos a contar de 1889, exportaram em trigo e farinha:

	Bushels	Barris
1889	46:414.129	9.374.803
1890	54:387.767	12.231.711
1891	55:131.948	11.344.304
1892	157:280.351	15.196.769
1893	117:121.109	16.620.839
1894	88:415.230	16.859.533
1895	76:102.704	15.268.892
1896	60:650.080	14.620.864
1897	79:562.020	11.569.545
1898	148:431.261	15.350.915

Cada bushel vale 36 litros e  $\frac{1}{3}$ .

A exportação do milho augmentou tambem de 69.592.929 bushels em 1889 a 209.934.459 em 1898.

D'estas vendas tiraram os Estados Unidos em:

	Dollars
1889	128.876.661
1890	154.925.927
1891	128.121.656
1892	299.363.117
1893	200.312.654
1894	166.777.229
1895	114.604.780
1896	141.356.998
1897	197.857.219
1898	333.750.819

Se se attender a que a cifra das exportações é muito superior á das importações, facilmente se presume da riqueza d'aquelle privilegiado povo.

## EXPOSIÇÃO DE 1900

O commissario geral da exposição, M. Picard, conseguiu já um convenio com as companhias ferro-viarias de França, relativo aos preços dos transportes para Paris, dos objectos destinados á exposição, e para o regresso dos mesmos objectos aos pontos d'onde procedem.



Segundo as tarifas estabelecidas para estes transportes, terão a redução de 25 % os transportes para Paris e de 75 % os de Paris ás procedências.

Accrescem os direitos do sello e do registo.

Os animaes pagam o preço inteiro para Paris, mas o regresso é gratuito.

Os objectos de arte e valores pagam pelas tarifas ordinarias.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Porto Alexandre ao Humbe.**—A companhia de Mossamedes pensa em construir uma linha ferrea, desde Porto Alexandre até ao Humbe, e que depois se prolongue á fronteira ingleza ou allemã.

A direcção da companhia expôz já ao sr. ministro do Ultramar o seu projecto com que muito se beneficiaria a nossa provincia africana.

**Caminho de ferro atravez de Africa.**—Vão adeantados os trabalhos.

Pelas ultimas notícias consta que a abertura da exploração chegará:

Ao kilometro 320 em 30 de outubro.

Ao kilometro 340 em 10 de novembro.

Ao kilometro 356 em 10 de dezembro.

Ao kilometro 364 (terminus) em 30 de dezembro.

Parece sem fundamento o que se tem dito com referencia a resoluções do governo ácerca do modo de auxiliar esta companhia na conclusão da linha, cuja construcção emprenheu.

A comissão de inquerito propôz que o governo dêixe de reter em seu poder a importancia da garantia de juro—que monta a 90 contos por anno—a fim de que essa cifra sirva de garantia a um emprestimo de 1.200 contos, com que a companhia terminará a linha até Cassange. O governo está disposto a formular n'esse sentido uma proposta de lei, pois que para a realisação d'esse alvitre é necessario que o parlamento auctorise a revogação do contracto celebrado em 1894.

**Ambaca.**—O rendimento deste caminho de ferro foi de 18:363\$200 réis no mez de agosto ultimo, tendo sido de 12:577\$890 réis em egual mez de anno findo, havendo portanto uma differença a mais de 5:785\$310 réis.

**Caminho de ferro em S. Thomé.**—O sr. marquez de Liveri, que tem o seu nome ligado a algumas novas industrias introduzidas em Portugal pela sua fecunda iniciativa, pediu para ser concedido á companhia que constituiu o direito de construir e explorar um caminho de ferro de via reduzida, entre a cidade de S. Thomé e a Villa da Trindade, melhoramento este, que é apontado como de grande alcance, pela facilidade no restabelecimento das relações reciprocas dos principaes pontos d'aquella nossa possessão ultramarina.

**Rede complementar ferro-viaria.**—Começou a funcionar a grande comissão ultimamente no neada para proceder aos estudos da rede complementar dos caminhos de ferro do estado.

A comissão subdividiu-se em duas sub-comissões; uma para tratar da constituição e attribuições do conselho administrativo, composta dos srs. Cabral Couceiro, presidente, Justino Teixeira, Pedro Ignacio Lopes, Simões de Almeida e Perfeito de Magalhães; a outra, composta dos srs. Pinto Bastos, presidente, Costa Lima e Perfeito de Magalhães, para tratar da parte financeira propriamente dita.

**Ascensor de S. Sebastião.**—Já está assente no respectivo canal o cabo de aço d'esta nova linha funicular. Também se experimentou já, a machina motora do cabo, dando bons resultados o ensaio.

E' de crêr portanto, que não tardará muito que abra á exploração a linha, a qual constitue um melhoramento muito apreciavel para os habitantes das ruas de Santa Martha, largo de Andaluz e R. de S. Sebastião da Pedreira e também para os de Bemfica, Carnide, Campo Pequeno, etc.

**Minho-Douro.**—Vão effectuar-se varias transformações na organização do trabalho das officinas d'este caminho de ferro.

Para dirigir algumas foi nomeado por portaria regia o sr. engenheiro d'Orey, que servia nas officinas dos caminhos de ferro de Sul e Sueste.

Este distincto technico sabemos que acceitou com pequeno prazer esta commissão de serviço.

**Beira Baixa.**—Foi approvedo o projecto d'um apeadeiro em Alcaria, ao kilometro 155,205 do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo, porém, ser augmentadas as dimensões da casa.

**Ascensores.**—Como tudo encarece e está em moda elevar os preços das cousas a pretexto dos cambios, mesmo quando o valor da libra baixa, a companhia dos ascensores requereu permissão para elevar os preços dos bilhetes das carreiras.

D'esta vez não é por ser alto o custo da fava como allegava a companhia dos americanos.

E' de suppor que os nossos edis não consintam tal. Antes ceder dos passes, offerecidos gentilmente. Mas se o fizerem, lá está o ministerio do reino á espreita para a lição do estylo.

**Comissão superior de tarifas.**—Está completa já a lista dos membros d'esta corporação consultiva creada pela reorganização da secretaria das obras publicas, commercio e industria.

Esta commissão, que deve ter dois vogaes delegados do conselho superior de agricultura, e dois delegados do conselho superior de commercio e industria, tem já estes seus membros, nomeados até por decreto como se não fossem vogaes de delegação.

Pelo conselho superior de commercio e industria os escolhidos foram os srs. conselheiros Ernesto Diesel Schroeter, antigo administrador da companhia real, e Pedro da Fonseca Araujo, presidente da associação commercial do Porto. Pelo conselho de agricultura foram escolhidos os srs. Belford e Pedro Roberto.

**Empregados das linhas do Estado.**—Por ordem do sr. ministro das obras publicas, que se relaciona com a portaria aqui publicada e commentada sobre seguros operarios, uma comissão constituida pelos medicos Agostinho Lucio, Ordaz e Schindler tem-se occupado de inspecionar os empregados ferro viarios das linhas do sul e sueste, considerados inaptos para o serviço.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### Hespanha

**Santander-Bilbao.**—O ramal d'esta linha de Bilbao a Zorrozo divide-se em duas partes: a 1.<sup>a</sup> de Bilbao a Casilla, a 2.<sup>a</sup> de Casilla a Zorrozo.

Esta 2.<sup>a</sup> parte tem as obras d'arte feitas para dupla via, pois se espera um augmento de trafego que justifique essa providencia.

Custou 3.395.000 pesetas.

A empresa Durango activa a conclusão da linha de Elgoibar a San Sebastian, o que facilita a comunicação de San Sebastian com Bilbao.



Concluída, depois, a linha de *Infesto a Cabezon de la Sal*, chega o comboio a Oviedo e fica servido por via ferrea o littoral do *Cantabrico*.

*Central de Aragón*.—A companhia da via ferrea de Calatayud está procedendo activamente á expropriação dos terrenos entre Sagunto e Valencia, para a construção da secção da linha entre os mesmos pontos.

Foi transferida a concessão da via ferrea de Mazarron ao porto do mesmo nome á companhia de Aguilas.

Chegaram a um accordo as companhias das vias ferreas de Madrid a Zaragoza e dos Extremeños, relativamente ao pagamento da linha de Merida a Sevilha.

Ficam por pagar 8 mezes de vencimentos aos empregados da linha de Puebla a Híjar e Alcaniz, que suspendeu o serviço.

### França

Foi auctorizada a companhia de Orleans a abrir á exploração a secção da linha Nontron a Sarlat, entre Thiviers e Hautfort e o ramal de Burg.

Estas secções teem o total de 54.355 metros.

Segundo o *Journal Officiel* a França abriu á exploração, em 1897, 393 kilometros de vias ferreas.

### Russia

Em virtude de um ukase imperial começaram as expropriações:

1.º para a construção da via ferrea de Mleynon Pliashew na provincia de Volhynie.

2.º para os trabalhos supplementares dos caminhos de ferro de Sud oeste.

3.º para o prolongamento do caminho de ferro de Kurak Sebastopol.

4.º para um ramal de via estreita que se insere em Svientsiany na linha de Libau-Romny.

### Rumania

Foi promulgada uma nova lei sobre caminhos de ferro de interesse local.

## NOTAS VARIAS

*A produção europeia*.—Segundo a repartição do trabalho de Washington, pelas informações colhidas dos consules dos Estados-Unidos nos diversos paizes estrangeiros, a estatística da produção n'algumas nações da Europa foi a seguinte em 1897:

Allemanha.....	fr. 14.575.000.000
Austria-Hungia.....	» 8.125.000.000
Belgica.....	» 2.250.000.000
França.....	» 11.225.000.000
Grã-Bretanha.....	» 20.500.000.000
Hespanha.....	» 2.125.000.000
Italia.....	» 3.025.000.000
Russia.....	» 9.075.000.000
Suissa.....	» 800.000.000

*Linha telephonica*.—Tem 3.560 kilometros a linha telephonica de S. Diogo da California a Nelson. E' a mais comprida do mundo. E' tambem grande, mas inferior a esta, a de Boston a Chicago por Nova York.

*Velocidade dos tremvias*.—O governo federal suiso estabeleceu que a velocidade dos tremvias não deve ser superior a 12 kilometros por hora nas ruas estreitas das cidades e das povoações; a 15 nas ruas largas das cidades; a 18 nos arrabaldes das cidades; a 25 nos caminhos cantonaes.

*Grande projecto de distribuição electrica*.—Está-se estudando em Saxe um grandioso projecto de installa-

ção electrica, sendo o centro de produção nas minas de carvão a Hanichen, perto de Dresde, e enviando-se d'ahi a corrente electrica ás povoações principaes do reino.

Seriam servidas pela estação central 168 localidades que assim teriam por baixo preço a luz e a força.

Segundo este projecto transporta-se a força a 150 kilometros de distancia.

*Nova central electrica*.—Foi inaugurada no rio Ebro em Buicio uma estação central para a produção de força electrica que serve as povoações de Fuenmayor, Navarrete, La Puebla, Cenicero, El Ciego, e Laguardia.

A força motiz provém de 3 turbinas de 130 cavallos cada uma, que animam um dynamo de 85 kilowatts.

*Novas caldeiras*.—Está-se vulgarizando o emprego do aço nickel que começou a applicar-se nos canhões e nas couraças e se vae estendendo a outros artefactos em que se requer uma grande resistencia e ductilidade.

As laminas das caldeiras e recipientes de vapor não só se tornam mais resistentes á pressão interna, mas ficam menos susceptiveis de se alterar pelas corrosões devidas á agua salgada ou selinitosa e ao vapor.

*Machina electrica*.—Está-se construindo nas officinas da «General Electric Company» a maior machina electrica até hoje conhecida, destinada á estação de Loganstreet da «Louisville Railway Company».

Tem o dynamo 22 polos e a potencia de 2.400 kilowatts, o que equivale a 3.000 cavallos.

E' actuado por um machinismo a vapor de 4.000 cavallos e tem a velocidade de 75 rotações por minuto.

O diametro exterior da corôa mede 5<sup>m</sup>,70, o diametro da armadura 3<sup>m</sup>,80, o da arvore 0<sup>m</sup>,28.

Pesa 80 toneladas.

*Transporte de força electrica a 177 kilometros*.—A sociedade americana «California Exploration Company» reconheceu que precisava para o seu desenvolvimento mais 10.000 cavallos vapor do que os que já tinha. Tratou por isso de conseguir este additional e assentou trazel-o de Blue Lake City que dista 110 milhas de San-Francisco, isto é 176.999 metros.

A «Blue Lake Water Company» é a sociedade que possui a maior installação de transporte de força na California.

Tem 50.000 c. v. provenientes das quedas de agua das montanhas Rochosas e distribue a energia electrica a 49 milhas de distancia da estação em Stockton, a 51 em Sacramento, a 97 em Oakland.

A distancia agora é ainda superior.

O problema tem difficuldades a resolver, principalmente por haverem os conductores de atravessar a bahia de San Francisco.

Os trabalhos começaram já.

*Nova linha de telephonio*.—Vae ser lançado entre Bruxellas e Paris um quarto circuito telephonico.

Deseja-se que o conductor offereça a menor resistencia á passagem das vibrações electricas, e por isso se faz com um fio de cobre com um diametro superior ao dos anteriores.

Gastar-se-hão 94 toneladas de cobre n'este fio.

*Bellezas do fio aereo*.—Em Garches cahiram no chão varios postes que sustentavam um conductor electrico, em virtude d'uma tempestade.



Um operario foi attingido por um dos fios e recebeu uma descarga que o fez cahir sem sentidos.

Ninguém se atreveu a tocar-lhe. Só depois de se interromper a corrente vinda da fabrica se tirou d'alli o corpo da victima.

\*

*Tubos de papel.* — Tem-se feito em Inglaterra experiencias sobre a fabricação de tubos de papel para gaz.

Os tubos fazem-se enrolando papel de cellulose em torno d'um caroço solido com o diametro apropriado e dando-lhe uma immersão em asphalto fundido.

Os tubos reúnem-se por meio de uma junta de asphalto.

Nos Estados-Unidos parece que tambem applicam o papel a velas de navios.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Caminho de ferro do Minho e Douro

Desde o dia 20 do corrente os comboios n.º 1 e 6 da linha do Minho terão a paragem de um minuto no apeadeiro de Campos.

Porto, 15 de outubro de 1898.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Desde 1 de novembro, proximo, começará a vigorar em todas as linhas d'esta companhia o novo horario — serviço de inverno. Para mais detalhes, ver os exemplares affixados nos logares do costume.

Lisboa 28 d'outubro de 1898.

## ARREMATACÕES

### Caminhos de Ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de 540 tubos de latão para caldeiras de machinas locomotivas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 540 tubos de latão para caldeiras de machinas locomotivas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 10 de outubro de 1898.

#### Fornecimento de 30:000 kilogrammas de oleonapht

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 30:000 kilogrammas de eleonapht, para lubrificação, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 12 de outubro de 1898.

#### Fornecimento de 45:000 kilogrammas de azeite de oliveira

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 7 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45:000 kilogrammas de azeite de oliveira para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 13 de outubro de 1898.

### Empreitada na estação central do Porto

Pelo presente se faz publico que no dia 14 do proximo mez de novembro, pela uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de construcção das terraplenagens na estação central do Porto.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 262\$000 réis e o definitivo será de 524\$000.

O processo para esta arrematação póde ser examinado em todos os dias uteis, desde o meio dia até ás tres horas da tarde, na divisão do serviço de via e obras d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã.

Porto, 20 de outubro de 1898.

### Fornecimento de molas para machinas, carruagens e wagons

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental, d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 316 molas para machinas, carruagens e wagons, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 61\$000 réis.

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

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

Porto, 20 de outubro de 1898.

### Fornecimento de croxima, agulhas completas e placas giratorias

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de quatro croximas, quatro agulhas completas e duas placas giratorias para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

Porto, 24 de outubro de 1898.

### Fornecimento de aço e ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 19 de novembro proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do ex.º administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de aço e ferro para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38\$000 réis.

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

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

Porto, 20 de outubro de 1898.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Serviço dos armazens

#### Fornecimento de oleo mineral

No dia 9 de novembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 250:000 kilogrammas de oleo mineral escuro.

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

Lisboa, 7 de outubro 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.**—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.<sup>a</sup> Real.

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

**Porto.**—Grijó & C.<sup>a</sup>—Rua de Traz, 16, 18.

**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 lhes recomendamos, porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

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

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

**LISBOA Hotel Durand.**—Rua das Flores, 71—1.<sup>st</sup> cla s—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 cima.

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

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

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

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

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

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

**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.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

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

**PORTO Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem.—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 diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

**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.—Excellente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas.—Proprietario, Teófilo Garcia.

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

**NAZARETH Grande Hotel Club.** Reabriu no dia 1 de agosto fornecendo aos seus 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 Ripert para as estações de Cella e Vallado, de 1 de agosto a 31 de outubro. Preços: ida ou volta, 200 réis, ida e volta no mesmo dia, 300 réis. Por especial favor na loja nova do Ill.<sup>mo</sup> Sr. Manuel Marques d'Oliveira, Caldas da Rainha, faz-se ajuste de trens e vendem-se bilhetes para as carreiras de Cella ou Vallado á Nazareth, garantindo-se os logares a quem comprar os bilhetes na vespera. Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Proprietario Antonio de Souza Romão.

**REGOA Grande Hotel da Regoa.**—Rua dos Camillos, proximo da estação do caminho de ferro. Todas as commodidades para hospedagem; bons e limpos aposentos, optimo serviço de mesa, casa de banho etc. Preços 900, 1\$000 e 1\$200 réis. Pedidos antecipados ao gerente Romão Marinho.

**SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurante e Café Oriental.**—Casa recomendavel pelo asseio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accomodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.<sup>a</sup>

**SALAMANCA Gran Hotel, Café e Restaurant de las Cuatro Estaciones,** dirigido pelos fundadores e proprietarios Ansele & C.<sup>a</sup>—Estabelecimento, construido ad hoc no ponto mais central da cidade, montado á altura dos primeiros do seu genero. Mobilia nova e luxuosa. Cozinha excellente e serviço esmerado. Luz electrica e telephone. Salão de leitura. Bibliotheca. Sala de visitas com piano. Omnibus á chegada dos comboios e trens de luxo.—Calle Doctor Riesco (antes Toro) 18 a 24

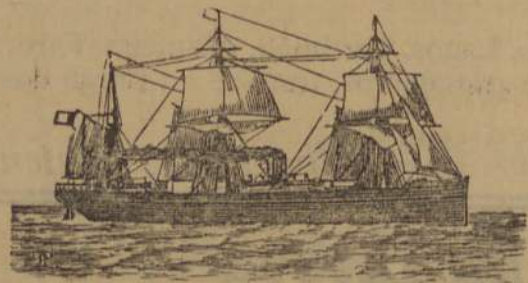
**SEVILHA Grand Hotel d'Europe.**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

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



# ROYAL MAIL

TEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

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

O paquete **Clyde**, sahirá a 15 de novembro

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.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>

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

## FABRICA DE

# H. Schalek, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

## DEPOSITOS

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

Porto: Rua da Fabrica, 25

## PRODUCTOS

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de novembro de 1898

### COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-10 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.
10-45 t.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 t.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 n.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.
12-30 n.	1-35 n.	12-15 n.	1-20 n.

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

O que parte ás 6,35 m. de Cascaes é directo d'Algés a Caes Sodré.

C. Sodré Algés	Algés-C. Sodré
Part.	Cheg.
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.
8-45 n.	9-10 n.
10-15 n.	10-40 n.
	11-0 n.
	11-25 n.

Lisboa Cintra	Cintra Lisboa
Part.	Cheg.
6-25 m.	7-38 m.
7-55 m.	9-2 m.
9-30 m.	10-35 m.
11-30 m.	12-37 m.
1-0 t.	2-7 t.
2-10 t.	3-17 t.
4-30 t.	5-10 t.
4-35 t.	5-36 t.
6-0 t.	7-8 n.
7-40 t.	8-40 n.
9-5 n.	10-12 n.
10-10 n.	11-17 n.
12-40 n.	1-47 n.

Lisboa R. Cacem	Cacem Lisboa R.
Part.	Cheg.
7-15 t.	8-7 n.
	8-52 m.
	9-41 m.

Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa
Part.	Cheg.
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.
8-56 n.	9-39 n.
10-0 n.	10-45 n.

Lisboa Povoia	Povoia Lisboa
Part.	Cheg.
12-45 t.	1-43 t.
3-15 t.	4-13 t.
4-45 t.	5-43 t.
	6-0 t.
	6-58 t.

Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa
Part.	Cheg.
5-40 t.	6-59 t.
12-30 n.	1-55 n.
	8-0 n.
	9-27 n.

Lisboa Porto	Porto Lisboa
Part.	Cheg.
7-0 m.	9-15 n.
8-30 m.	10-50 n.
10-30 m.	10-50 n.
9-30 n.	7-34 m.
10-30 n.	11-6 m.

Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa
Part.	Cheg.
10-30 m.	6-0 t.
8-20 n.	6-50 t.
	8-15 m.
	7-30 t.

Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa
Part.	Cheg.
10-30 m.	8-20 n.
8-20 t.	7-10 m.
	7-25 t.
	5-30 m.

Lisboa Figueira	Figueira Lisboa
Part.	Cheg.
7-0 m.	2-32 t.
	3-30 t.
	11-25 n.

Lisboa Alfarellos	Alfarellos Lisboa
Part.	Cheg.
7-15 t.	5-35 m.
	12-20 n.
	9-44 m.

Caldas Alfarellos	Alfarellos Caldas
Part.	Cheg.
2-0 t.	8-10 n.
	5-55 m.
	11-55 m.

Alcant. M. Bemf.	Bemf. Alcant. M.
Part.	Cheg.
6-0 m.	6-32 m.
6-45 t.	7-15 n.
	11-35 n.
	12-5 n.

Lisboa Santarem	Santarem Lisboa
Part.	Cheg.
6-30 m.	8-53 m.
10-50 m.	12-56 t.
	1-20 t.
	3-32 t.

Lisboa Entrono.	Entrono. Lisboa
Part.	Cheg.
1-30 t.	5-7 t.
4-40 t.	8-13 n.
	5-20 m.
	6-0 t.

Alfarellos Porto	Porto Alfarellos
Part.	Cheg.
2-55 t.	9-15 n.
	7-48 m.
	2-18 t.

Aveiro Porto	Porto Aveiro
Part.	Cheg.
3-25 m.	6-0 m.
	4-5 t.
	6-22 t.

Entrono. Guarda	Guarda Entrono.
Part.	Cheg.
2-55 m.	11-7 m.
12-30 t.	11-35 n.
	2-45 m.
	1-47 t.

Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa
Part.	Cheg.
6-30 t.	11-22 n.
	5-10 m.
	10-10 m.

Coimbra Figueira	Figueira Coimbra
Part.	Cheg.
6-50 m.	8-37 m.
5-0 t.	6-47 t.
	11-0 m.
	12-43 t.

Ovar Porto	Porto Ovar
Part.	Cheg.
5-15 m.	6-34 m.
12-40 t.	1-59 t.
6-25 t.	7-54 t.
	5-55 t.

Espinho Porto	Porto Espinho
Part.	Cheg.
8-0 m.	8-58 m.
9-0 m.	9-59 m.
4-5 t.	5-4 t.
10-0 n.	11-0 n.

### SUL E SUESTE

Lisboa Setubal	Setubal Lisboa
Part.	Cheg.
7-45 m.	9-23 m.
9-0 m.	11-10 m.
2-15 t.	4-0 t.
4-30 t.	6-3 t.

Lisboa Faro	Faro Lisboa
Part.	Cheg.
9-0 m.	9-15 n.
4-30 t.	7-15 m.
	5-0 m.
	4-50 t.

Lisboa Extremoz	Extremoz Lisboa
Part.	Cheg.
9-0 m.	4-35 t.
4-30 t.	11-45 n.
	9-45 m.
	4-5 t.

Lisboa Pias	Pias Lisboa
Part.	Cheg.
9-0 m.	5-10 t.
	9-0 m.
	4-50 t.

Setubal P. Novo	P. Novo Setubal
Part.	Cheg.
10-0 m.	10-22 m.

Casa Branca Évora	Évora Casa Branca
Part.	Cheg.
4-0 m.	4-50 m.
3-30 t.	4-22 t.
	7-30 t.
	8-20 n.

C. Branca Amoreiras	Amoreiras C. Branca
Part.	Cheg.
6-15 m.	1-0 t.
	1-30 t.
	8-48 n.

Albufeira Faro	Faro Albufeira
Part.	Cheg.
7-45 m.	9-30 m.
	6-0 m.
	7-34 m.

Tunes Faro	Faro Tunes
Part.	Cheg.
5-0 t.	7-0 t.
	3-0 t.
	3-40 t.

### BEIRA ALTA

Figueira Pamp.	Pamp. Figueira
Part.	Cheg.
5-35 m.	7-5 m.
4-40 t.	6-15 t.
	7-5 t.
	8-35 t.

Pamp. V. Formoso	V. Formoso Pamp.
Part.	Cheg.
8-25 m.	4-12 t.
11-28 n.	5-12 m.
	10-5 m.
	6-0 t.

Pamp. Mangualde	Mangualde Pamp.
Part.	Cheg.
7-10 t.	10-40 n.
	4-0 m.
	7-2 m.

Mangualde Guarda	Guarda Mangualde
Part.	Cheg.
11-10 n.	2-20 m.
	12-40 n.
	3-45 m.

### MINHO E DOURO

Porto Braga	Braga Porto
Part.	Cheg.
4-45 m.	7-50 m.
6-35 m.	8-40 m.
8-0 m.	10-50 m.
10-55 m.	1-20 m.

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

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

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

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

Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto
Part.	Cheg.
7-23 m.	3-15 t.
	10-40 m.
	6-45 t.

Porto Regoa	Regoa Porto
Part.	Cheg.
4-20 m.	10-55 m.
4-0 t.	8-30 n.
	5-0 m.
	9-20 m.

Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa
Part.	Cheg.
6-0 m.	11-10 m.
	4-0 t.
	8-45 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.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras — h) ás 2.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras — i) só no dia 23 de cada mez — j) aos domingos e dias santos — k) ás 3.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup> e domingos.



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



**S**AHIRÁ no dia 16 de Novembro, 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.<sup>a</sup>*

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, pelo Canal de Suez, vap. all. **Kaiser**. Sahirá a 4 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Africa Oriental**, pelo canal de Suez, vap. all. **Bundesrath**. Sahirá a 18 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. portug. **Malange**. Sahirá a 3 de novembro. Mala Real Portuguesa. Praça do Municipio, 6.



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Mendoza**. Sahirá a 9 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Bahia**, Rio e Santos, vap. all. **Antonina**. Sahirá a 23 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Barcelona**, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Paul**. Sahirá a 3 de novembro.  
Agentes, H. Burnay & C.<sup>a</sup>—Rua dos Fanqueiros, n.º 10.



**Bordeaux** vapor franc. **Portugal**. Sahirá a 9 de novembro.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



**Cabedello**, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. al. **Gua-hyba**. Sahirá a 7 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fran. **La Plata**. Sahirá a 7 de novembro.  
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.º



**Havre** e Anvers, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a 3 de novembro.  
Agente, H. Burnay & C.<sup>a</sup>—R. dos Fanqueiros, n.º 10.



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabiúda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e para as ilhas de Cabo Verde Bissau e Bolama com baldeação em S. Vicente, vap. port. **Cazengo**. Sahirá a 6 de novembro.  
Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vap. franc. **Matapan**. Sahirá a 2 ou 3 de novembro.  
Sociedade Torlades. Messageries Maritimes.—Rua Aurea 32.



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Amazonas**. Sahirá a 2 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



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



**Pernambuco** Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Marxburg**. Sahirá a 4 de novembro.  
Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Itaparica**. Sahirá a 16 de novembro.  
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



**Pernambuco**, Bahia, Rio e Santos, vap. fr. **Ville de S. Nicolas**. Sahirá a 19 de novembro.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



**Pernambuco**, Rio e Santos, vap. all. **Pernambuco**. Sahirá a 30 de novembro.  
Agente, E. George.—Rua da Prata, 8.



**Rio de Janeiro** e Santos, vap. fr. **Carolina**. Sahirá a 14 de novembro.  
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



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



**S. Vicente**, Rio de Janeiro e Pacifico, vap. inglez **Oravia**. Sahirá a 9 de novembro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>—C. Sodré, 64, 1.º



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 7 de novembro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>—C. Sodré, 64, 1.º





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta*  
*Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca*

## Serviço directo combinado

### TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

(B. N. S. M. n.º 1 — Grande velocidade, da Beira Alta)

#### Para transporte de

§ 1.º Peixe fresco ou salgado.

§ 2.º Sardinha fresca, salpicada ou salgada e mariscos.

Em applicação desde 1 de Novembro de 1898

#### CONDIÇÕES

1.ª — Peso mínimo: 10 kilogrammas ou pagando como tal; os excedentes taxar-se-hão por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.

2.ª — Os preços d'esta tarifa não comprehendem:

- 1.º — Guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal, seja 80 réis por expedição;
- 2.º — Os direitos da alfandega e outras despesas nas fronteiras portugueza ou hespanhola;
- 3.º — Os impostos do governo hespanhol.

3.ª — As remessas expedidas pela presente tarifa só serão accites em porte pago á partida.

4.ª — Para gosar da applicação d'esta tarifa a mercadoria deve ser acondicionada de fôrma que se possam carregar os volumes uns sobre outros, sem deteriorar-se o seu conthendo. Cada volume deverá trazer distinctamente indicada a marca, para evitar que se confunda com os de fôrma ou natureza analogas.

5.ª — As remessas procedentes de, ou destinadas a estações não designadas n'esta tarifa pagarão os preços das estações immediatas mais distantes que figuram nos quadros de preços, quando o custo do transporte não for mais barato pelas tarifas geraes.

6.ª — Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quaes deverá verificar por si ou por agente seu, para o que terá que fazer na respectiva nota de expedição internacional ou nas competentes declarações para a alfandega a delaração seguinte:

« Todas as operações e formalidades nas alfandegas das fronteiras (hespanhola ou portugueza) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. .... morador ...., o qual fica encarregado do pagamento das despesas correspondentes. »

Quando na nota de expedição o remettente não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas de officio pelo agente internacional da Companhia da Beira Alta, em conformidade com a respectiva tarifa.

7.ª — As Companhias combinadas declinam inteiramente de si toda a responsabilidade por qualquer atraso ou avarias que as mercadorias possam soffrer, provenientes da natureza propria do genero, ou de causas de força maior, taes como: atrasos dos comboios, operações e formalidades nas alfandegas, etc., obrigando-se unicamente a transportal-as dentro dos prazos regulamentares de grande velocidade.

8.ª — O transporte das taras vazias em regresso será feito gratuitamente no praso de 30 dias, em pequena velocidade, mediante a apresentação do boletim que para esse fim será facultado pela estação expedidora.

9.ª — Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por elle exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não pedir, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

10.ª — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

o Director Geral da Companhia

Chapuy



**Das estações abaixo às da frente  
ou vice-versa**

Participes			§ 1.º — Preços por 1.000 kilogrammas; manutenção (serviço bruto) e transmissão comprehendidas																		
C. R. B. A. Total			Ciudad Rodrigo	Sancti-Spiritus	Martin del Rio	Fuentes de San Esteban	Bóveda	Quejigal	Barbadillo	Doñinos	Tejares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Pedroso	Cantalapiedra	Carpio	Campillo	Medina		
Cascaes.....	(via Guarda).	18.155	2.495	20.650	21.610	22.550	23.140	23.340	24.290	24.630	25.080	25.520	25.870	25.950	26.350	26.540	27.180	28.170	28.720	29.150	29.760
Lisboa (Santa Apollonia)...	(via Guarda).	16.620	2.500	19.120	20.080	21.020	21.610	21.810	22.760	23.100	23.550	23.990	24.340	24.420	24.820	25.010	25.650	26.640	27.190	27.620	28.230
Santarem.....	(via Guarda).	13.270	2.520	15.790	16.750	17.690	18.280	18.480	19.430	19.770	20.220	20.660	21.010	21.090	21.490	21.680	22.320	23.310	23.860	24.290	24.900
Porto (Campanhã)...	(via Pampilhosa).	5.080	9.440	14.520	15.480	16.420	17.010	17.210	18.160	18.500	18.950	19.390	19.740	19.820	20.220	20.410	21.050	22.040	22.590	23.020	23.630
Valea <del>da</del> (via Alfarellos Pampilhosa).		5.980	9.440	15.420	16.380	17.320	17.910	18.110	19.060	19.400	19.850	20.290	20.640	20.720	21.120	21.310	21.950	22.940	23.490	23.920	24.530
Caldas da <del>XX</del> a.....	(idem)	7.150	9.440	16.590	17.550	18.490	19.080	19.280	20.230	20.570	21.020	21.460	21.810	21.890	22.290	22.480	23.120	24.110	24.660	25.090	25.700
Participes das linhas hespanholas.....			Salamanca.....	960	1.900	2.490	2.690	3.640	3.980	4.430	4.870	5.220	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300
			Medina.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	590	1.230	2.220	2.770	3.200	3.810	
			Total.....	960	1.900	2.490	2.690	3.640	3.980	4.430	4.870	5.220	5.300	5.700	6.530	7.520	8.070	8.500	9.110		
Figueira da Foz.....	—	13.130	13.130	14.980	15.970	16.590	16.810	17.800	18.160	18.640	19.110	19.470	19.620	20.030	20.250	20.920	21.970	22.540	23.010	23.640	
Aveiro.....	(via Pampilhosa)	2.490	10.640	13.130																	
Participes das linhas hespanholas.....			Salamanca.....	1.850	2.840	3.460	3.680	4.670	5.030	5.510	5.980	6.340	6.490	6.490	6.490	6.490	6.490	6.490	6.490	6.490	6.490
			Medina ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	410	630	1.300	2.350	2.920	3.390	4.020	
			Total.....	1.850	2.840	3.460	3.680	4.670	5.030	5.510	5.980	6.340	6.490	6.900	7.120	7.790	8.840	9.410	9.880	10.510	



Das estações abaixo ás da frente	Participes			§ 2.º — Preços por 1.000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão comprehendidas																
	C. R.	B. A.	Total	Ciudad Rodrigo	Sancti-Spiritus	Martin del Rio	Fuentes de San Esteban	Bóveda	Quejigal	Barbadillo	Doñinos	Tejares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Pedroso	Cantalapiedra	Carpio	Campillo	Medina
Cascaes .....	18.155	2.495	20 650	21.400	22.210	22.710	22.880	23.690	23 990	24.370	24.750	25 050	25.230	25.570	25.740	26.290	27.140	27.610	27.990	28.500
Lisboa (S.ta Apolonia)...	16.620	2.500	19.120	19.870	20.680	21.180	21.350	22.160	22.460	22.840	23.220	23.520	23.700	24.040	24.210	24.760	25.610	26.080	26.460	26.970
Estarrêja a Porto (Campanhã) (via Pampilhosa).....	5.080	9.440	14.520	15.270	16.080	16.580	16.750	17.560	17.860	18.240	18.620	18.920	19 100	19.440	19 610	20.160	21.010	21.480	21.860	22.370
Caldas da Rainha a Vallado (via Alfarelos-Pampilhosa)...	7.150	9.440	16.590	17.340	18.150	18.650	18.820	19.630	19.930	20 310	20.690	20.990	21.170	21.510	21.680	22.230	23.080	23 550	23.930	24.440
Participes das linhas hespanholas .....	Salamanca .....			750	1.560	2.060	2 230	3 040	3.340	3.720	4.100	4.400	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580
	Medina .....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	340	510	1.060	1.910	2.380	2.760
	Total .....			750	1.560	2.060	2.230	3.040	3.340	3.720	4.100	4.400	4.400	4.580	4.920	5.090	5.640	6.490	6.960	7.340
Figueira da Foz .....	—	11.620	11.620	13.180	14.050	14.600	14 800	15.650	15.980	16.390	16.800	17.120	17.370	17.740	17.930	18.520	19.440	19.940	20.360	20.910
Aveiro.. .. (via Pampilhosa).	2.230	9.390	11.620	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Participes das linhas hespanholas .....	Salamanca .....			1.560	2.430	2.980	3.180	4.030	4.360	4.770	5.180	5.500	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750
	Medina .....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	370	560	1.150	2.070	2.570	2.990
	Total .....			1.560	2.430	2.980	3 180	4.030	4.360	4.770	5.180	5.500	5.500	5.750	6.120	6.310	6.900	7.820	8.320	8.740





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta*

*Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca*

## Serviço directo combinado

### TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

(B. N. S. M. n.º 2 — Grande velocidade, da Beira Alta)

Em applicação desde 1 de Novembro de 1898

PARA TRANSPORTE DE :

Fructas e legumes verdes, leite, manteiga,  
queijos frescos e outros lacticínios, carnes frescas, caça morta, criação,  
ovos, gelo, hortalças,  
plantas vivas, cerveja em caixas ou barris

### CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> Peso minimo : 10 kilogrammas ou pagando como tal : os excedentes taxar-se-hão por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.

2.<sup>a</sup> Os preços d'esta tarifa não comprehendem :

1.º Guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal, seja 80 réis por expedição ;

2.º Os direitos da alfandega e outras despesas nas fronteiras portugueza ou hespanhola ;

3.º Os impostos do governo hespanhol.

3.<sup>a</sup> As remessas expedidas pela presente tarifa só serão accites em porte pago á partida.

4.<sup>a</sup> Para gosar da applicação d'esta tarifa a mercadoria deve ser acondicionada de fôrma que se possam carregar os volumes uns sobre outros, sem deteriorar-se o seu contheudo. Cada volume deverá trazer distinctamente indicada a marca, para evitar que se confunda com os de fôrma ou natureza analogas.

5.<sup>a</sup> As remessas procedentes de, ou destinadas a estações não designadas n'esta tarifa pagarão os preços das estações immediatas mais distantes que figuram no quadro de preços, quando o custo do transporte não for mais barato pelas tarifas geraes.

6.<sup>a</sup> Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quaes deverá verificar por si ou por agente seu, para o que terá que fazer na respectiva nota de expedição internacional, ou nas competentes declarações para as alfandegas, a declaração seguinte :

*Todas as operações e formalidades nas alfandegas das fronteiras (hespanhola ou portugueza) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. .... morador ..... o qual fica encarregado do pagamento das despesas correspondentes.*

Quando na nota de expedição o remittente não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas de officio pelo agente internacional da Companhia da Beira Alta, em conformidade com a respectiva tarifa.

7.<sup>a</sup> As Companhias combinadas declinam inteiramente de si toda a responsabilidade, por qualquer atrazo ou avarias que as mercadorias possam soffrer, provenientes da natureza propria do genero ou de causas de força maior, taes como : atrazos dos comboios, operações e formalidades nas alfandegas, etc., obrigando-se unicamente a transportar as dentro dos prazos regulamentares de grande velocidade.

8.<sup>a</sup> O transporte das taras vazias em regresso será feito gratuitamente no prazo de 30 dias, em pequena velocidade, mediante a apresentação do boletim, que para esse fim será facultado pela estação expedidora.

9.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada de officio ás remessas que estejam nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remittente não pedir, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

10.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás prescripções da presente.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Preços por 1.000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas																			
	Participes			Cidade Rodrigo	Sancti Spiritus	Martin del Rio	Fuentes San Esteban	Boveda	Quejigal	Barbadillo	Dotinos	Tejares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Pedroso	Cantala- piedra	Carpio	Campillo	Medina
	Comp. Real	Beira Alta	Total																	
Lisboa (Alcantara T) ou Rocio (via Guarda).....	18.155	2.705	20.860	21.610	22.420	22.920	23.090	23.990	24.200	24.580	24.960	25.260	25.440	25.780	25.950	26.500	27.350	27.820	28.200	28.710
Santarem. .... (via Guarda).	15.615	2.915	18.530	19.280	20.090	20.590	20.760	21.570	21.870	22.250	22.630	22.930	23.110	23.450	23.620	24.170	25.020	25.490	25.870	26.380
Abrantes. .... (via Guarda).	12.490	2.970	15.460	16.210	17.020	17.520	17.690	18.500	18.800	19.180	19.560	19.860	20.040	20.380	20.550	21.100	21.950	22.420	22.800	23.310
Fronteira de Valencia... (via Guarda).	17.220	2.740	19.960	20.710	21.520	22.020	22.190	23.000	23.300	23.680	24.060	24.360	24.540	24.880	25.050	25.600	26.450	26.920	27.300	27.810
Fronteira de Elvas..... (via Guarda).	18.455	2.705	21.160	21.910	22.720	23.220	23.390	24.200	24.500	24.880	25.260	25.560	25.740	26.080	26.250	26.800	27.650	28.120	28.500	29.010
Payalvo..... (via Guarda)	14.685	2.915	17.600	18.350	19.160	19.660	19.830	20.640	20.940	21.320	21.700	22.000	22.180	22.520	22.690	23.240	24.090	24.560	24.940	25.450
Alfarellos..... (via Pampilhosa).	2.295	10.445	12.740	13.490	14.300	14.800	14.970	15.780	16.080	16.460	16.840	17.140	17.320	17.660	17.830	18.380	19.230	19.700	20.080	20.590
Porto (Campanhã).. (via Pampilhosa).	5.925	11.075	17.000	17.750	18.560	19.060	19.230	20.040	20.340	20.720	21.100	21.400	21.580	21.920	22.090	22.640	23.490	23.960	24.340	24.850
Cascaes ou Cintra (via Guarda-Cam- polide) .....	19.830	2.730	22.560	23.310	24.120	24.620	24.790	25.600	25.900	26.280	26.660	26.960	27.140	27.480	27.650	28.200	29.050	29.520	29.900	30.410
Torres Vedras (via Pampilhosa-Alfa- rellos) .....	10.845	12.375	23.220	23.970	24.780	25.280	25.450	26.260	26.560	26.940	27.320	27.620	27.800	28.140	28.310	28.860	29.710	30.180	30.560	31.070
Caldas da Rainha. (via Pamp. <sup>sa</sup> -Alf. <sup>os</sup> ).	8.505	11.255	19.760	20.510	21.320	21.820	21.990	22.800	23.100	23.480	23.860	24.160	24.340	24.680	24.850	25.400	26.250	26.720	27.100	27.610
Castello Branco..... (via Guarda).	7.490	3.110	10.600	11.350	12.160	12.660	12.830	13.640	13.940	14.320	14.700	15.000	15.180	15.520	15.690	16.240	17.090	17.560	17.940	18.450
Covilhã..... (via Guarda).	3.230	3.110	6.340	7.090	7.900	8.400	8.570	9.380	9.680	10.060	10.440	10.740	10.920	11.260	11.430	11.980	12.830	13.300	13.680	14.190
Participes das linhas hespanholas.....	Salamanca .....			750	1.560	2.060	2.230	3.040	3.340	3.720	4.100	4.400	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580	4.580
	Medina .....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	340	510	1.060	1.910	2.380	2.760	3.270
	Total .....			750	1.560	2.060	2.230	3.040	3.340	3.720	4.100	4.400	4.580	4.920	5.090	5.640	6.490	6.960	7.340	7.850
Figueira da Foz .....	Participes da Beira Alta			13.180	14.050	14.600	14.800	15.650	15.980	16.390	16.800	17.120	17.370	17.740	17.930	18.520	19.440	19.940	20.360	20.910
	11.620																			
Participes das linhas hespanholas .....	Salamanca .....			1.560	2.430	2.980	3.180	4.030	4.360	4.770	5.180	5.500	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750	5.750
	Medina .....			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	370	560	1.150	2.070	2.570	2.990	3.540
	Total .....			1.560	2.430	2.980	3.180	4.030	4.360	4.770	5.180	5.500	5.750	6.120	6.310	6.900	7.820	8.320	8.740	9.290





## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta*

*Caminhos de ferro de Salamanca à fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca*

## Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

(B. S. M. n.º 3 — pequena velocidade da Beira Alta)

Em applicação desde 1 de Novembro de 1898

PARA TRANSPORTE DE:

§ 1.º Mercadorias diversas.

§ 2.º Cereaes, legumes seccos, farinhas de cereaes, residuos de moagem de cereaes, batatas e sal commum.

## CONDIÇÕES

1.ª Esta tarifa é applicavel ás mercadorias n'ella designadas, quando o peso minimo de cada remessa não seja inferior a 100 kilogrammas ou se pague por este peso; á excepção das remessas unicamente accites por wagon completo, para as quaes a tarifa indica minimos de peso especiaes.

Em um e outro caso os excedentes dos minimos a que se refere esta condição, serão taxados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas.

2.ª Os preços d'esta tarifa não comprehendem:

1.º Guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal, seja 80 réis por expedição.

2.º Os direitos da alfandega e outras despesas nas fronteiras portugueza ou hespanhola.

3.º Os impostos do thesouro hespanhol.

3.ª As remessas procedentes de, ou destinadas a estações não designadas n'esta tarifa, pagarão os preços das estações immediatas mais distantes que figurem nos quadros de preços, quando o custo do transporte não seja mais barato pelas tarifas geraes.

4.ª A carga e descarga das mercadorias a granel serão feitas de conta e risco dos expedidores e consignatarios.

Quando os expedidores ou consignatarios das remessas expedidas a granel, não queiram encarregar-se das operações de carga e descarga, serão estas realizadas pelas Companhia, cobrando-se além dos preços fixados, mais 100 réis por operação e tonelada em Portugal, ou pesetas 0,55 em Hespanha.

5.ª A carga e descarga das expedições realizadas por wagon completo, ficam igualmente a cargo dos expedidores e consignatarios, procedendo-se, caso não realizem estas operações, como determinam as respectivas tarifas de despesas accessorias.

6.ª As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar em mais 4 dias os prazos fixados nas respectivas tarifas geraes para a expedição, trajecto e entrega das mercadorias comprehendidas na presente tarifa, sem que por este facto haja direito a reclamação, sendo esta tarifa applicada de officio sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o expedidor não pedir, por escripto, a applicação d'outra.

7.ª Fica por conta do expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quaes deverá verificar si ou por agente seu, devendo fazer na respectiva nota de expedição internacional ou nas competentes declarações para Alfandegas a declaração seguinte:

*Todas as operações e formalidades de Alfandega na fronteira (Hespanhola ou Portugueza) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. .... morador .... o qual fica encarregado de todo o pagamento das despesas correspondentes.*

Quando na nota de expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão feitas de officio pelo agente internacional da Companhia da Beira Alta em conformidade com a respectiva tarifa.

8.ª Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas em tudo que não seja contrario ás prescrições da presente.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



## Classificação do § 1.º

MERCADORIAS	Serie de applicação	MERCANCIAS
<b>A</b>		
Aço em barras ou lingotes . . . . .	2. <sup>a</sup>	Acero en barras, en bruto y en lingotes.
Aço para molas . . . . .	1. <sup>a</sup>	Acero para muelles de carruajes.
Aço velho . . . . .	2. <sup>a</sup>	Acero viejo
Aço velho por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Acero viejo por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Acetato d'aluminio, de cobre, chumbo e ferro . . . . .	1. <sup>a</sup>	Acetato de alumina, cobre, hierro y plomo.
Acido acetico, muriatico, sulphurico por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	1. <sup>a</sup>	Acido acetico, muriatico, sulfurico, por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Adubos vegetaes e animaes, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Abonos vegetales y animales por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Adubos mineraes, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Abonos minerales por wagon completo de 7:000 kil.* ó pagando por este peso
Aduelas por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Dovelas por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Alhos . . . . .	2. <sup>a</sup>	Ajos secos.
Algodão em bruto ou em rama . . . . .	1. <sup>a</sup>	Algodon en bruto ó en rama.
Alcatrão . . . . .	1. <sup>a</sup>	Alquitran.
Alcatrão, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Alquitran por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Alumen, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Alumbre por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Alabastro em bruto . . . . .	2. <sup>a</sup>	Alabastro en bruto.
Alvaíade . . . . .	1. <sup>a</sup>	Albayalde.
Amarello de cromo . . . . .	1. <sup>a</sup>	Amarillo de cromo.
Argilla ou terra vegetal, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Arcilla ó tierra vegetal, por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Aguas mineraes . . . . .	1. <sup>a</sup>	Aguas minerales.
Antimonio . . . . .	2. <sup>a</sup>	Antimonio.
Arames metalicos . . . . .	1. <sup>a</sup>	Alambres metálicos.
Arbustos ou arvores vivos, por wagon completo de 4.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	2. <sup>a</sup>	Arboles vivos por wagon completo de 4:000 kil.* ó pagando por este peso.
Areia, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Arenas por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Armações de ferro . . . . .	1. <sup>a</sup>	Armazones de hierro.
Aros de ferro . . . . .	2. <sup>a</sup>	Aros de hierro.
Arcos de madeira para pipas, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Aros ó cerquillos de madera por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Arroz . . . . .	4. <sup>a</sup>	Arroz.
Arroz, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	6. <sup>a</sup>	Arroz por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Archotes . . . . .	1. <sup>a</sup>	Hachones.
Asphalto . . . . .	2. <sup>a</sup>	Asfalto.
Asphalto, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Asfalto por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>B</b>		
Bacellos . . . . .	2. <sup>a</sup>	Sarmientos.
Bagaço de azeitona, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Cospillo ó residuo de aceitona por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Barita . . . . .	2. <sup>a</sup>	Barita.
Barras de ferro e latão . . . . .	2. <sup>a</sup>	Barras de hierro y de laton.
Balanças embaladas . . . . .	1. <sup>a</sup>	Balanzas embaladas.
Beterraba . . . . .	2. <sup>a</sup>	Remolacha.
Bigornas . . . . .	2. <sup>a</sup>	Bigornias.
Borras de lã e algodão . . . . .	1. <sup>a</sup>	Borras de lana y algodón.
Borato de soda . . . . .	1. <sup>a</sup>	Borato de sosa.
Borax em bruto, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	2. <sup>a</sup>	Borax en bruto por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Borras de azeite . . . . .	2. <sup>a</sup>	Borras de aceite.
Breu, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Brea por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>C</b>		
Cal commun ou hydraulica . . . . .	8. <sup>a</sup>	Cal comun ó hydraulica.
Cal commun ou hydraulica, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	10. <sup>a</sup>	Cal comun ó hydraulica por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Cautchouc em bruto . . . . .	1. <sup>a</sup>	Cautchouc en bruto.
Carvão vegetal, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Carbon vegetal por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Carvão de pedra (hulha), por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	10. <sup>a</sup>	Carbon de piedra (Hulla) por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Campanolas (isoladores) por expedição de 1.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	2. <sup>a</sup>	Aisladores de porcelana por expedicion de 1:000 kil.* ó pagando por este peso.
Cartão impremeavel para telhados . . . . .	2. <sup>a</sup>	Carton embetunado para tejados.
Casca para curtir . . . . .	2. <sup>a</sup>	Cascara (corteza para tenerias).
Casca para curtir, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Cascara (corteza para tenerias) por wagon completo de 6:000 kil.* ó pagando por este peso.
Carrós desarmados . . . . .	1. <sup>a</sup>	Carros desarmados.
Cartão fino e cartão-pedra . . . . .	1. <sup>a</sup>	Carton fino y piedra.
Cartão ordinario . . . . .	2. <sup>a</sup>	Carton comun.
Cavilhas e parafusos para rails, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	3. <sup>a</sup>	Clavijas (Passadores para carriles) por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Carvão de coke e briquettes . . . . .	10. <sup>a</sup>	Coke y briquetas.
Cerveja em caixas ou barris . . . . .	1. <sup>a</sup>	Cervejas en cajas ó barriles.



MERCADORIAS	Serie de applicação	MERCANCIAS
Chumbo de caça . . . . .	1. <sup>a</sup>	Perdigones.
Crina animal ou vegetal. . . . .	1. <sup>a</sup>	Crin animal ó vegetal.
Cinzas, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .	9. <sup>a</sup>	Cenizas de hogar por wagon completo de 6:000 kil.* ó pagando por este peso.
Coaltar, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Coaltar por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Cobre em bruto . . . . .	2. <sup>a</sup>	Cobre en lingotes.
Cobre em barras, em folhas e em tubos . . . . .	1. <sup>a</sup>	Cobre en barras, en planchas y tubos.
Cortiça em bruto . . . . .	2. <sup>a</sup>	Corcho en bruto.
Cunhas de ferro e de madeira . . . . .	2. <sup>a</sup>	Cuñas de hierro y de madera.
<b>D</b>		
Despojos de animaes, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Despojos de animales por wagon completo de 7:000 kil.* ó pagando por este peso.
Disperdícios de papel, cartão e couro, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Disperdicios de papel, carton y cuero por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Drogas ordinarias, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .	2. <sup>a</sup>	Drogueria comun por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>E</b>		
Eixos de todas as classes . . . . .	2. <sup>a</sup>	Ejes de todas clases.
Escapulas para rails, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	3. <sup>a</sup>	Escarpias para carriles por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Escorias de todas as classes, excepto as preciosas, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Escorias de todas clases, excepto las preciosas, por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Esparto em bruto, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Esparto en bruto por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Estanho em bruto . . . . .	2. <sup>a</sup>	Estaño en bruto.
Esteiras . . . . .	1. <sup>a</sup>	Esteras.
Essencia de therebentina . . . . .	2. <sup>a</sup>	Esencia de trementina.
<b>F</b>		
Feijão secco . . . . .	1. <sup>a</sup>	Habichuelas.
Ferramentas . . . . .	1. <sup>a</sup>	Herramientas.
Ferro em obra, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Herreria por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Forragens prensadas, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .	7. <sup>a</sup>	Forrajes prensados por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Folha de ferro para fogões . . . . .	1. <sup>a</sup>	Hoja de hierro para fogones.
Folha de Flandres em obra . . . . .	2. <sup>a</sup>	Hoja de lata en obra.
Fundições ordinarias, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	7. <sup>a</sup>	Fundicion en bruto por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>G</b>		
Garrafas vasias. . . . .	4. <sup>a</sup>	Botellas de vidrio vacias.
Garrafas vasias, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	6. <sup>a</sup>	Botellas vacias por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Garrafões de grés e vidro vasios . . . . .	2. <sup>a</sup>	Bombonas de barro y de vidrio vacias.
Gesso, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Yeso por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Gomma (pós) . . . . .	1. <sup>a</sup>	Almidon.
Gomma arabica. . . . .	1. <sup>a</sup>	Goma arabiga.
Guano, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .	9. <sup>a</sup>	Guano por wagon completo de 6:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>I</b>		
Instrumentos agricolas emballados . . . . .	1. <sup>a</sup>	Instrumentos de agricultura embalados.
Instrumentos agricolas não emballados . . . . .	2. <sup>a</sup>	Instrumentos de agricultura no embalados.
<b>J</b>		
Jaulas armadas . . . . .	2. <sup>a</sup>	Jaulas armadas.
Junco, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .	7. <sup>a</sup>	Junco por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>K</b>		
Kaolin . . . . .	2. <sup>a</sup>	Kaolin.
Kaolin, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Kaolin por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
<b>L</b>		
Ladrilhos de barro, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	9. <sup>a</sup>	Ladrillos de barro por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Ladrilhos de mosaico, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	5. <sup>a</sup>	Ladrillos de mosaico por wagon completo de 10:000 kil.* ó pagando por este peso.
Lã lavada . . . . .	1. <sup>a</sup>	Lana lavada.
Lã suja . . . . .	4. <sup>a</sup>	Lana sucia.
Lã suja, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	6. <sup>a</sup>	Lana sucia por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Lã, linho ou algodão em fio . . . . .	2. <sup>a</sup>	Lana, lino y algodón hilado.
Lenha, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal. . . . .	9. <sup>a</sup>	Leña por wagon completo de 8:000 kil.* ó pagando por este peso.
Leitos de ferro . . . . .	1. <sup>a</sup>	Camas de hierro.
Legumes em conserva . . . . .	1. <sup>a</sup>	Legumbres en conserva.
Limalha . . . . .	2. <sup>a</sup>	Limaduras de metales.
Limonadas gazosas . . . . .	1. <sup>a</sup>	Limonadas gaseosas.
Louça fina. . . . .	1. <sup>a</sup>	Loza fina.
Louça fina, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal . . . . .	2. <sup>a</sup>	Loza fina, por wagon completo de 5:000 kil.* ó pagando por este peso.
Louça ordinaria, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal, sem responsabilidade . . . . .	3. <sup>a</sup>	Cacharrería comun por wagon completo de 7:000 kil.* ó pagando por este peso, sin garantia.



## MERCADORIAS

Série de  
aplicação

## MERCANCIAS

## M

Madeira para carros . . . . .  
 Madeira em bruto não designada. . . . .  
 Madeiras em bruto quando o seu comprimento não exceda 6<sup>m</sup>,50,  
 por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .  
 Madeiras de todas as classes, em bruto, quando o seu compri-  
 mento exceda o de um wagon mas não exceda tres (1) . . . . .  
 Madeiras exóticas em bruto, por wagon completo de 8.000 kilos  
 ou pagando como tal. . . . .  
 Manganez, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando  
 como tal . . . . .  
 Manteiga, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como  
 tal . . . . .  
 Machinas de todas as classes, montadas ou desmontadas . . . . .  
 Marmore em bruto ou em chapas ou troços por wagon comple-  
 to de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .  
 Materiaes para construcção e conservação de estradas . . . . .  
 Materiaes para construcção e conservação de estradas, por wagon  
 completo de 10.000 kilos ou pagando como tal . . . . .  
 Madeiras de tinturaria, por wagon completo de 8.000 kilos ou  
 pagando como tal . . . . .  
 Metaes em bruto não designados, excepto os preciosos . . . . .  
 Mel . . . . .  
 Mineraes de todas as classes, excepto os preciosos. . . . .  
 Mineraes de todas as classes, excepto os preciosos ou de grande  
 valor; sal mineral, enxofre, carvão de pedra, coke, lignite,  
 hulha e briquettes, por wagon completo de 10.000 kilos ou  
 pagando como tal . . . . .  
 Mollas de carruagens . . . . .  
 Mós de moinho, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagan-  
 do como tal. . . . .

## N

Negro animal . . . . .

## O

Ocre por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como  
 tal . . . . .  
 Oleo de peixe. . . . .

## P

Pedra aparelhada, por wagon completo de 10.000 kilos ou pa-  
 gando como tal. . . . .  
 Palha de trigo e de milho . . . . .  
 Palha de trigo e de milho, por wagon completo de 5.000 kilos  
 ou pagando como tal . . . . .  
 Pás de ferro armadas ou desarmadas . . . . .  
 Papel d'embalagem. . . . .  
 Papel d'impressão . . . . .  
 Parafusos ou pregos de cobre, ferro e zinco, por wagon comple-  
 to de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Pasta para papel . . . . .  
 Pedra de construcção, por wagon completo de 10.000 kilos ou  
 pagando como tal . . . . .  
 Pedra britada, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando  
 como tal . . . . .  
 Pedra para gesso, por wagon completo de 10.000 kilos ou pa-  
 gando como tal . . . . .  
 Pedra lytographica e outras . . . . .  
 Phosphato de cal, por wagon completo de 10.000 kilos ou pa-  
 gando como tal. . . . .  
 Productos de terra refractaria ou vegetal, por wagon completo  
 de 10.000 kilos ou pagando como tal. . . . .

## Q

Queijos seccos . . . . .

## R

Rails por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como  
 tal. . . . .  
 Resinas . . . . .  
 Resinas por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como  
 tal . . . . .  
 Resíduos de cereaes e de batatas (feculas), por wagon completo  
 de 8.000 kilos ou pagando como tal . . . . .  
 Rodas de wagons montadas ou desmontadas . . . . .

## S

Sal commum . . . . .  
 Sal commum, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando  
 como tal . . . . .

(1) A' rasão de 6 toneladas por wagon quando o comprimento da madeira não  
 exceda 2 wagons.

A' rasão de 5 toneladas por wagon quando o comprimento das madeiras occu-  
 pe 3 wagons.

Quando o peso de cada wagon exceda o fixado para cada caso, a tarifa appli-  
 ca-se ao peso effectivo transportado.

2.<sup>a</sup> Madera de carreteria.  
 8.<sup>a</sup> Maderas en bruto no espresadas.  
 10.<sup>a</sup> Maderas en bruto por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagan-  
 do por este peso y cuya longitud no exceda de 6<sup>m</sup>,50.  
 10.<sup>a</sup> Maderas de todas clases en bruto cuya longitud sea major que  
 la de uno wagon sin exceder de la de tres vagones.  
 2.<sup>a</sup> Maderas exóticas en bruto por wagon completo de 8:000 kil.\* ó  
 pagando por este peso.  
 9.<sup>a</sup> Manganeso por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por  
 este peso.  
 1.<sup>a</sup> Manteca por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pagando por este  
 peso.  
 1.<sup>a</sup> Maquinas de todas clases armadas y sin armar.  
 5.<sup>a</sup> Marmol en bruto ó trosos por wagon completo de 10:000 kil.\*  
 ó pagando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Materiales para construcciones y conservacion de caminos.  
 9.<sup>a</sup> Materiales para construcciones y conservacion de caminos por  
 wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Maderas para tinturas por wagon completo de 8:000 kil.\* ó pa-  
 gando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Metales en bruto no expresados, exceto los preciosos.  
 4.<sup>a</sup> Miel.  
 2.<sup>a</sup> Minerales de todas clases exceto los preciosos.  
 9.<sup>a</sup> Minerales de todas clases exceto los preciosos ó de gran valor;  
 la sal gema, el azufre y el carbón de piedra, coke, lignito,  
 hulla y aglomerados por wagon completo de 10:000 kil.\* ó  
 pagando por este peso.  
 1.<sup>a</sup> Muelles para coches.  
 10.<sup>a</sup> Piedras de molino por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagan-  
 do por este peso.

1.<sup>a</sup> Negro animal.

Ocre por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este  
 peso.  
 2.<sup>a</sup> Aceite de pescado.

7.<sup>a</sup> Aldoquines por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por  
 este peso.  
 1.<sup>a</sup> Paja comun y de maiz.  
 7.<sup>a</sup> Paja comun y de maiz por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pa-  
 gando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Palas de hierro armadas y sin armar.  
 2.<sup>a</sup> Papel para embalaje.  
 1.<sup>a</sup> Papel para impresiones.  
 9.<sup>a</sup> Tornillos ó clavos de cobre, hierro y de zinc por wagon completo  
 de 6:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Pasta para papel.  
 9.<sup>a</sup> Piedra para construccion por wagon completo de 10:000 kil.\* ó  
 pagando por este peso.  
 9.<sup>a</sup> Piedra para macadam por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pa-  
 gando por este peso.  
 9.<sup>a</sup> Piedra para yeso por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando  
 por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Piedras litograficas y otras.  
 9.<sup>a</sup> Fosfato de cal por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando  
 por este peso.  
 7.<sup>a</sup> Productos de tierra refractaria ó vegetal por wagon completo d  
 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.

1.<sup>a</sup> Quesos secos.

5.<sup>a</sup> Rails por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este  
 peso.  
 2.<sup>a</sup> Resinas.  
 7.<sup>a</sup> Resinas por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este  
 peso.  
 9.<sup>a</sup> Resíduos de granos y patatas por wagon completo de 8:000 kil.\*  
 ó pagando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Ruedas de vagones montados ó sin montar.

6.<sup>a</sup> Sal comun.  
 8.<sup>a</sup> Sal comun por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por  
 este peso.



## MERCADORIAS

Serie de  
aplicação

## MERCANCIAS

Salitre. . . . .  
 Salitre, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Sal nitro . . . . .  
 Sebo, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Serradura. . . . .  
 Soda caustica, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Stearina . . . . .  
 Sucata de metaes ordinarios, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Sementes não designadas . . . . .  
 Sulphato de soda em bruto, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal. . . . .

## T

Telha e tijolo, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Terra refractaria ou vegetal, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Toneis, barris, pipas, etc., desarmados . . . . .  
 Toneis, barris, pipas, etc., desarmados, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Trapo de lã, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Trapos não designados, por wagon completo de 5.00 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Tella metalica . . . . .  
 Tubos de cobre, latão e zinco . . . . .  
 Tubos de fundição de ferro ou de chumbo . . . . .  
 Turfa (combustivel), por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .

## U

Unto ou banha de porco, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal. . . . .

## V

Vellas de sebo . . . . .  
 Vidros partidos, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Vidraça . . . . .  
 Vidraça, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Vinho . . . . .  
 Vinho, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal. . . . .  
 Vimes em bruto, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal. . . . .

## W

Wagons desmontados . . . . .  
 Wagons montados . . . . .  
 Warech «ova marinha» . . . . .

## Z

Zinco em bruto e em barra. . . . .

1.<sup>a</sup> Salitre.  
 2.<sup>a</sup> Salitre por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 1.<sup>a</sup> Sal de nitro.  
 2.<sup>a</sup> Sebo por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Serrin.  
 5.<sup>a</sup> Sosa caustica por wagon completo de 6:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 1.<sup>a</sup> Estearina.  
 9.<sup>a</sup> Hierro viejo por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 1.<sup>a</sup> Semientes no expresadas  
 9.<sup>a</sup> Sulfato de sosa en bruto por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.

9.<sup>a</sup> Teja y ladrillo por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 9.<sup>a</sup> Tierra refractaria ó vegetal por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 2.<sup>a</sup> Cubas y pipas desmontadas.  
 9.<sup>a</sup> Cubas y pipas desmontadas por wagon completo de 8:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 9.<sup>a</sup> Trapos de lana por wagon completo de 6:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 7.<sup>a</sup> Trapos no expresados por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 1.<sup>a</sup> Tela metálica.  
 1.<sup>a</sup> Tubos de cobre, de laton y de zinc.  
 2.<sup>a</sup> Tubos de fundicion de hierro y plomo.  
 7.<sup>a</sup> Turba por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pagando por este peso.

1.<sup>a</sup> Unto de cerdo por wagon completo de 5:000 kil.\* ó pagando por este peso.

1.<sup>a</sup> Velas de sebo  
 9.<sup>a</sup> Vidrios rotos por wagon completo de 10:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 4.<sup>a</sup> Vidraria plana comun.  
 6.<sup>a</sup> Vidraria plana comun por wagon completo de 6:000 kil.\* ó pagando por este peso.  
 4.<sup>a</sup> Vino.  
 6.<sup>a</sup> Vino por wagon completo de 7:000 kilos o pagando por este peso.  
 9.<sup>a</sup> Mimbres en bruto por wagon completo de 6:000 kil.\* ó pagando por este peso.

2.<sup>a</sup> Vagones desmontados.  
 1.<sup>a</sup> Vagones montados.  
 2.<sup>a</sup> Warech (ova mariña).

2.<sup>a</sup> Zinc en bruto, en barras ó en lingotes.



Estações de Procedencia ou vice-versa	Destino	1.ª serie					2.ª serie					3.ª serie					4.ª serie					5.ª serie				
		C. Real					B. Alta					Hesp.					Total					C. Real				
		Total					C. Real					B. Alta					Hesp.					Total				
<b>Lisboa (C. S.) Alcantara T., Cimbra ou Cas-</b> <b>caes</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	9 050	1 480	3 390	13 920	8 010	1 370	2 920	12 300	7 310	1 270	2 740	11 320	6 065	1 225	2 620	10 810	6 620	1 180	2 560	10 360	9 050	1 480	3 390	13 920	8 010
<b>Santarém</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	7 200	1 480	3 390	12 070	6 380	1 370	2 920	10 670	5 830	1 270	2 740	9 840	5 555	1 225	2 620	9 400	5 280	1 180	2 560	9 020	7 200	1 480	3 390	12 070	6 380
<b>Abrautes</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	5 680	1 480	3 390	10 550	5 040	1 370	2 920	9 330	4 610	1 270	2 740	8 620	4 395	1 225	2 620	8 240	4 190	1 180	2 560	7 930	5 680	1 480	3 390	10 550	5 040
<b>Front. Val. d'Alcantara</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	8 480	1 480	3 390	13 350	7 500	1 370	2 920	11 790	6 850	1 270	2 740	10 860	6 525	1 225	2 620	10 370	6 200	1 180	2 560	9 940	8 480	1 480	3 390	13 350	7 500
<b>Fronteira de Madaloz</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	9 200	1 480	3 390	14 070	8 140	1 370	2 920	12 430	7 430	1 270	2 740	11 440	7 075	1 225	2 620	10 920	6 720	1 180	2 560	10 460	9 200	1 480	3 390	14 070	8 140
<b>Payatve</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	6 780	1 480	3 390	11 650	6 010	1 370	2 920	10 300	5 490	1 270	2 740	9 500	5 235	1 225	2 620	9 080	4 980	1 180	2 560	8 720	6 780	1 480	3 390	11 650	6 010
<b>Columbra ou Columbra B</b> (via Pampilhosa) ..	Salamanca Medina ..	830	5 320	3 390	9 540	780	4 730	2 920	8 430	735	4 325	2 740	7 800	720	4 130	2 620	7 470	700	3 930	2 560	7 190	830	5 320	3 390	9 540	780
<b>Porto</b> (Campanhã) — (via Pampilhosa) .....	Salamanca Medina ..	2 080	5 400	3 390	11 770	2 660	4 800	2 920	10 380	2 450	4 390	2 740	9 580	2 350	4 190	2 620	9 160	2 240	3 990	2 560	8 790	2 080	5 400	3 390	11 770	2 660
<b>Caldas da Rainha</b> (via Alfaiellos-Pampilhosa) .	Salamanca Medina ..	4 130	5 400	3 390	12 920	3 680	4 800	2 920	11 400	3 370	4 390	2 740	10 500	3 220	4 190	2 620	10 630	3 070	3 990	2 560	9 620	4 130	5 400	3 390	12 920	3 680
<b>Fundão</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	2 000	1 480	3 390	6 870	1 810	1 370	2 920	6 100	1 670	1 270	2 740	5 680	1 605	1 225	2 620	5 450	1 540	1 180	2 560	5 280	2 000	1 480	3 390	6 870	1 810
<b>Pigueira da Foz</b> (via Pampilhosa) .....	Salamanca Medina ..	—	6 870	3 390	10 260	—	5 000	2 920	8 820	—	5 540	2 740	8 280	—	5 300	2 620	7 920	—	5 180	2 560	7 740	—	6 870	3 390	10 260	—
		6.ª serie					7.ª serie					8.ª serie					9.ª serie					10.ª serie				
<b>Lisboa (C. S.) Alcantara T., Cimbra ou Cas-</b> <b>caes</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	5 920	1 090	2 260	9 270	5 570	1 040	2 140	8 750	4 530	900	1 800	7 230	3 830	810	1 480	6 120	3 485	765	1 340	5 590	5 920	1 090	2 260	9 270	5 570
<b>Santarém</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	4 740	1 090	2 260	8 090	4 460	1 040	2 140	7 640	3 640	900	1 800	6 340	3 090	810	1 480	5 380	2 815	765	1 340	4 920	4 740	1 090	2 260	8 090	4 460
<b>Abrautes</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	3 760	1 090	2 260	7 110	3 550	1 040	2 140	6 730	2 910	900	1 800	5 610	2 480	810	1 480	4 770	2 265	765	1 340	4 370	3 760	1 090	2 260	7 110	3 550
<b>Front. Val. d'Alcantara</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	5 550	1 090	2 260	8 900	5 230	1 040	2 140	8 410	4 250	900	1 800	6 950	3 600	810	1 480	5 890	3 275	765	1 340	5 380	5 550	1 090	2 260	8 900	4 250
<b>Fronteira de Madaloz</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	6 020	1 090	2 260	9 370	5 660	1 040	2 140	8 840	4 600	900	1 800	7 300	3 800	810	1 480	6 090	3 535	765	1 340	5 640	6 020	1 090	2 260	9 370	5 660
<b>Payatve</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	4 460	1 090	2 260	7 810	4 210	1 040	2 140	7 390	3 440	900	1 800	6 140	2 920	810	1 480	5 210	2 665	765	1 340	4 770	4 460	1 090	2 260	7 810	4 210
<b>Columbra ou Columbra B</b> (via Pampilhosa) ..	Salamanca Medina ..	655	3 535	2 260	6 450	640	3 330	2 140	6 110	580	2 740	1 800	5 120	540	2 340	1 480	4 360	530	2 140	1 340	4 010	655	3 535	2 260	6 450	640
<b>Porto</b> (Campanhã) — (via Pampilhosa) .....	Salamanca Medina ..	2 030	3 580	2 260	7 870	1 930	3 380	2 140	7 450	1 610	2 780	1 800	6 190	1 400	2 370	1 480	5 250	1 300	2 170	1 340	4 810	2 030	3 580	2 260	7 870	1 930
<b>Caldas da Rainha</b> (via Alfaiellos-Pampilhosa) .	Salamanca Medina ..	2 770	3 580	2 260	8 610	2 620	3 380	2 140	8 140	2 160	2 780	1 800	6 740	1 860	2 370	1 480	5 710	1 710	2 170	1 340	5 220	2 770	3 580	2 260	8 610	2 620
<b>Fundão</b> (via Guarda) .....	Salamanca Medina ..	1 410	1 090	2 260	4 760	1 340	1 040	2 140	4 520	1 150	900	1 800	3 850	1 010	810	1 480	3 500	945	765	1 340	3 050	1 410	1 090	2 260	4 760	1 340
<b>Pigueira da Foz</b> (via Pampilhosa) .....	Salamanca Medina ..	—	4 580	2 260	6 840	—	4 340	2 140	6 480	—	3 600	1 800	5 400	—	3 020	1 480	4 500	—	2 710	1 340	4 050	—	4 580	2 260	6 840	—



§ 2.º — A) Cereaes, legumes seccos, farinhas de cereaes, residuos de moagem de cereaes, batatas, travessas, rails e outros materiaes para assentamento de vias ferreas por wagon completo de 10:000 kilogrammas ou pagando como tal

Preços especiaes por 1:000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão comprehendidas.

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Participes			Ciudad Rodrigo	Sancti-Spiritus	Martin del Rio	Fuentes de San Esteban	Bóveda	Quejigal	Barbadillo	Doniños	Tejares	Salamanca
	C.ª Real	B. Alta	Total										
Lisboa (C. S.) Alcantara T., Cintra ou Cascaes (via Guarda)	2.510	640	3.150	3.500	3.530	3.610	3.640	3.770	3.820	3.880	3.950	3.990	4.030
Santarem . . . . . (idem)	2.000	630	2.630	2.980	3.010	3.090	3.120	3.250	3.300	3.360	3.430	3.470	3.510
Abrantes . . . . . (idem)	1.580	620	2.200	2.550	2.580	2.660	2.690	2.820	2.870	2.930	3.000	3.040	3.080
Fronteira de Valencia d'Alcantara . . . . . (idem)	2.350	640	2.990	3.340	3.370	3.450	3.480	3.610	3.660	3.720	3.790	3.830	3.870
" Badajoz. . . . . (idem)	2.550	640	3.190	3.540	3.570	3.650	3.680	3.810	3.860	3.920	3.990	4.030	4.070
Payalvo . . . . . (idem)	1.880	630	2.510	2.860	2.890	2.970	3.000	3.130	3.180	3.240	3.310	3.350	3.390
Coimbra ou Coimbra B . . . . . (via Pampilhosa)	400	1.630	2.120	2.470	2.500	2.580	2.610	2.740	2.790	2.850	2.920	2.960	3.000
Porto (Campanha) . . . . . (idem)	830	1.330	2.160	2.510	2.540	2.620	2.650	2.780	2.830	2.890	2.960	3.000	3.040
Caldas da Rainha . . . . . (via Alfarel. <sup>as</sup> Pampilhosa).	1.110	1.370	2.480	2.830	2.860	2.940	2.970	3.100	3.150	3.210	3.280	3.320	3.360
Fundão. . . . . (via Guarda)	810	600	1.410	1.760	1.790	1.870	1.900	2.030	2.080	2.140	2.210	2.250	2.290
Participes da linha de Salamanca. . . . .				350	380	460	490	620	670	730	800	840	880

De qualquer estação da linha da Beira Alta para qualquer das da linha de Salamanca á fronteira e vice-versa: 7 réis por tonelada e kilometro com o minimo de 700 réis por tonelada na Beira Alta e de 350 réis por tonelada na linha de Salamanca

2.º.— B) Sal common por wagon completo de 40.000 kilogramas, ou pagado como tal

Preços especiaes por 1.000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão comprehendidas





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta*

*Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca*

## SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

### TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

(B. N. S. M. n.º 4—Pequena velocidade, da Beira Alta)

#### PARA TRANSPORTE DE

# Carruagens vasias

**De duas ou quatro rodas com um ou dois assentos no interior**

**Em applicação desde 1 de Novembro de 1898**

#### Condições

1.ª Nos preços da presente tarifa não estão comprehendidos:

- (a) Os direitos de guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal, seja 80 réis por expedição;
- (b) Quaesquer despesas de despacho e os direitos nas alfandegas;
- (c) Os impostos do governo hespanhol.

2.ª As expedições procedentes de, ou destinadas a qualquer estação não comprehendida no quadro de preços, pagarão a taxa correspondente á immediata designada, mais distante, sempre que esse preço seja mais barato que os das tarifas geraes.

3.ª A carga e descarga dos vehiculos taxados por esta tarifa serão effectuadas pelos expedidores e consignatarios, sob vigilancia do pessoal das Companhias.

4.ª Os expedidores poderão, nas condições da presente tarifa, carregar nos wagons plataformas duas, trez ou quatro carruagens, comtanto que o carregamento fique solidamente constituido, que possa passar o «gabarit» e que não exceda as dimensões maximas do material.

5.ª Esta tarifa será applicada de officio sempre que o remettente não exija, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

6.ª As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar em mais 2 dias os prazos de transporte fixados na Tarifa Geral de cada uma das linhas, sem que por este facto haja direito a reclamação.

7.ª Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas combinadas em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

Lisboa, 20 de Julho de 1898.

O Director Geral da Companhia

Chapuy



Manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas.

Da estação de Medina del Campo ás abaixo indicadas e vice-versa	Uma carruagem				1 wagon com 2 carruagens				1 wagon com 3 carruagens				1 wagon com 4 carruagens			
	Comp. <sup>a</sup> Real	Beira Alta	Hesp. <sup>a</sup>	Total	Comp. <sup>a</sup> Real	Beira Alta	Hesp. <sup>a</sup>	Total	Comp. <sup>a</sup> Real	Beira Alta	Hesp. <sup>a</sup>	Total	Comp. <sup>a</sup> Real	Beira Alta	Hesp. <sup>a</sup>	Total
Lisboa (C. S.) ás fronteiras de El- vas e de Marvão, Cascaes, Cintra e Payalvo (via Guarda).....	15.640	2.350	9.240	27.230	20.840	3.325	11.935	36.100	26.380	4.335	14.995	45.710	33.315	5.535	18.780	57.630
Chão de Maças a Souzellas (via Pampilhosa).....	2.350	9.120	9.240	20.810	3.325	12.370	11.935	27.630	4.335	15.720	14.995	35.050	5.535	19.885	18.780	44.200
Mealhada a Porto (via Pampi- lhosa).....	2.830	9.220	9.240	21.290	3.955	12.370	11.935	28.260	5.135	15.720	14.995	35.850	6.545	19.885	18.780	45.210
Sabugo a Verride (via Pampi- lhosa).....	6.970	9.220	9.240	25.430	9.405	12.370	11.935	33.710	11.995	15.720	14.995	42.710	15.195	19.885	18.780	53.860
Sabugal a Covilhã (via Guarda)....	1.650	2.350	9.240	13.240	2.390	3.325	11.935	17.650	3.170	4.335	14.995	22.500	4.065	5.535	18.780	28.380
Tortozendo a Alferrade (via Guarda).....	5.560	2.350	9.240	17.150	7.550	3.325	11.935	22.810	9.660	4.335	14.995	28.990	12.245	5.535	18.780	36.560
Pampilhosa.....	—	9.240	9.240	18.480	—	11.935	11.935	23.870	—	14.995	14.995	29.990	—	18.780	18.780	37.560
Figueira da Foz.....	—	11.550	9.230	20.780	—	14.910	11.900	26.810	—	18.715	14.945	33.660	—	23.440	18.710	42.150