

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: Antwerpia, 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
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.....	
CARTA DE LOURENÇO MARQUES. por J. M. Costa.....	347
PARTE OFFICIAL — Decreto de 6 de outubro (continuação) e Portaria de 26 de outubro do Ministerio das Obras Publicas.....	348
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	350
NOTAS DE VIAGEM — II — O Porto, suas bellezas e defeitos. — Sujidade e mendigos — O que o povo exigeda camara — Asilos e beneficencia — Passeio a Avintes — Panoramas, barcos e padeiros.....	350
VIAGEM DO SR. MINISTRO DAS OBRAS PUBLICAS.....	351
ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO.....	352
AUTOMOVEIS.....	352
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	353
FALTA DE ESPAÇO.....	353
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA.....	353
PARTE FINANCEIRA. — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes 354 e	354
CAMINHOS DE FERRO NA CHINA.....	355
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 — Rede complementar ferro-viaria — Ascensor de S. Sebastião da Pedreira — Minho e Douro — Beira Baixa — Ascensores — Comissão superior de tarifas — Empregados das linhas do Estado.....	357
LINHAS EXTRANGEIRAS. — Hespanha — França — Russia — Rumania.....	357
NOTAS VARIAS.....	358
AVISOS DE SERVIÇO.....	359
ARREMATAÇÕES	359
CASAS RECOMMENDADAS.....	360
AGENDA DO VIAJANTE	360
ANNUNCIOS.....	361 e
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE NOVEMBRO DE 1898.....	361
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	362

A EXPOSIÇÃO DE 1900

REUNIRAM-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 havia 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 organisação 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.

Receiamos 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'ali nos não vier um unico beneficio e só avultadas contas a pagar, de terrado, obras e transportes, talvez se grite apenas contra a commissão poupano o governo, mas fazem-se sacrificios inuteis, perde-se um excellente enredo 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 afirmal-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 aplausos pelo que fizer em tão breve prazo; 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 ganhariamos no confronto.

N'um edificio distinto, modesto mas gracioso, artisticamente ornamentado, que atraia 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 organisação da exposição, selecção dos productos e sua remessa.

Dados os nossos costumes, sem a iniciativa directa do estado, as commissões terão dificuldades 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 commissão central, presidida pelo delegado do governo ou commissario regio, que podia muito bem ser o sr. conselheiro Ennes, deveriam constituir-se commissões locaes nos principaes centros productores, ou para certas especialidades de productos e trabalhos. Estas commissões seriam, por assim dizer, os braços da commissão 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 começassemos na occasião opportuna.

Para nós a questão cifra-se n'isto:

A concorrer mal, é preferivel desistir.

Concorre mal indo só para as galerias.

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

Urge fazer o orçamento das despezas 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-

plex 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 entrem fizer nos orçamentos e propostas enviadas pela Direcção d'este caminho de ferro.

A acquisitione 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 sistema *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'agulhas 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.^a o Presidente Steyn partiu da estação de R. Garcia ás 2^h,45' da tarde, onde era esperado pelo ajudante d'ordens do governador d'este distrito, 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 Philippe 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^h,40 da tarde, tendo percorrido a distancia de 89 kilometros em 2^h,55'.

Na estação de Lourenço Marques era esperado S. Ex.^a pelo sr. governador do distrito, 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. I. 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 neerlandesa.

Tjaard Krüger, filho do Presidente do Transvaal.

D. Erasmos, neto do Presidente do Transvaal.

O comboio presidencial tinha sido acompanhado de Pretoria até á nossa fronteira pelo chefe da exploração da companhia Neerlandesa, 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 importância, mas do seu enorme futuro.

S. Ex.^a partiu no dia immediato á sua chegada a esta cidade no vapor *Greek*, da Companhia Union, que o deve conduzir ás colônias 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	
Passageiros.....	3.036.085	2.291	2.726.635
Bagagens.....	166.338	8.933 K. os	115.407
Recovagens.....	494.423	29.836	556.547
Diversos.....	113.692	23.667	72.583
Mercadorias.....	63.924.978	13.313.311 K. os	46.559.075
Diversos.....	2.129.547		2.336.816
Total.....	69.865.063		52.367.863
Passageiros.....	5.123.170	2.275	2.772.080
Bagagens.....	1.888.180	11.512 K. os	158.485
Recovagens.....	742.320	23.667	451.290
Diversos.....	1.177.211	"	91.551
Mercadorias.....	58.862.488	13.474.372 K. os	46.760.929
Diversos.....	2.756.294		1.384.183
Total.....	67.789.663		51.618.498
Passageiros.....	4.227.355	2.519	3.097.535
Bagagens.....	1.59.114	10.704 K. os	99.640
Recovagens.....	719.100	30.704	565.163
Diversos.....	1.58.650		113.037
Mercadorias.....	42.678.703	11.055.183 K. os	38.661.848
Diversos.....	21.993.015		13.035.377
Total.....	69.935.937		55.572.600

1897		1896	
Passageiros.....	5.168	2.587	4.743.380
Bagagens.....	18.995 K. os	13.664 K. os	14.910 K. os
Recovagens.....	20.324	31.465	164.880
Diversos.....		"	656.846
Mercadorias.....	19.141.846 K. os	58.800.893	46.600.104
Diversos.....		1.186.316	2.771.296
Total.....	65.211.586		56.714.218
Passageiros.....	5.168	2.587	4.589
Bagagens.....	18.995 K. os	13.664 K. os	14.910 K. os
Recovagens.....	20.324	31.465	46.864
Diversos.....		"	"
Mercadorias.....	19.141.846 K. os	58.800.893	20.557.052 K. os
Diversos.....		1.186.316	2.771.296
Total.....	65.211.586		56.714.218
Passageiros.....	5.168	2.587	4.743.380
Bagagens.....	18.995 K. os	13.664 K. os	14.910 K. os
Recovagens.....	20.324	31.465	164.880
Diversos.....		"	656.846
Mercadorias.....	19.141.846 K. os	58.800.893	46.600.104
Diversos.....		1.186.316	2.771.296
Total.....	65.211.586		56.714.218
Passageiros.....	4.494	2.608	4.454
Bagagens.....	22.023 K. os	12.518 K. os	11.565 K. os
Recovagens.....	20.799	30.523	30.891
Diversos.....		"	"
Mercadorias.....	10.845.171 K. os	35.558.612	13.394.816 K. os
Diversos.....		1.233.602	1.862.154
Total.....	41.927.762		46.318.705
Passageiros.....	4.899	3.213	5.269
Bagagens.....	22.963 K. os	13.036 K. os	18.289 K. os
Recovagens.....	26.444	37.568	43.914
Diversos.....		"	"
Mercadorias.....	11.276.182 K. os	40.501.214	11.680.763 K. os
Diversos.....		836.860	712.253
Total.....	47.154.609		47.035.590
Passageiros.....	5.065.957	3.797.760	6.411.854
Bagagens.....	128.705	173.503	156.700
Recovagens.....	515.588	660.030	474.452
Diversos.....		"	106.452
Mercadorias.....	16.055.495 K. os	50.044.757	39.173.935
Diversos.....		1.663.176	712.253
Total.....	56.488.594		56.384.652
Passageiros.....	5.065.957	3.797.760	6.411.854
Bagagens.....	128.705	173.503	156.700
Recovagens.....	515.588	660.030	474.452
Diversos.....		"	106.452
Mercadorias.....	16.055.495 K. os	50.044.757	39.173.935
Diversos.....		1.663.176	712.253
Total.....	56.488.594		56.384.652
Passageiros.....	5.065.957	3.797.760	6.411.854
Bagagens.....	128.705	173.503	156.700
Recovagens.....	515.588	660.030	474.452
Diversos.....		"	106.452
Mercadorias.....	16.055.495 K. os	50.044.757	39.173.935
Diversos.....		1.663.176	712.253
Total.....	56.488.594		56.384.652
Passageiros.....	5.065.957	3.797.760	6.411.854
Bagagens.....	128.705	173.503	156.700
Recovagens.....	515.588	660.030	474.452
Diversos.....		"	106.452
Mercadorias.....	16.055.495 K. os	50.044.757	39.173.935
Diversos.....		1.663.176	712.253
Total.....	56.488.594		56.384.652

J. M. COSTA.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

2.ª 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 convenço 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 estatísticas das diversas linhas ferreas, que são exploradas no paiz. Embora os co-efficients da exploração não sejam quantidades comparaveis, por dependerem da importancia do tráfego, da natureza das mercadorias que n'ella avultam, do sistema de tarifas, das sujeições de exploração provenientes da existencia de ramaes, de serviço nocturno, de desequilibrio entre o tráfego ascendenre e descendente, da desigual intensidade do movimento nas diversas quadras do anno, e de outras circumstanças, vê-se que em 1897 o co-efficiente das linhas de via larga, exploradas por companhias, foi em media de 0,41, oscilando 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 co-efficiente baixo e que rendeu 2:688 contos de réis em 506 kilometros, vê-se que, em 834 kilometros das linhas do estado, o co-efficiente 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; à sua dignidade profissional e no seu comprovado zélo devem ser exclusivamente atribuidos 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 sistema geral de viação accelerada do paiz, e sem que um só dos seus troços tenha attingido o seu *terminus* definitivo.

Independentemente de emprezas que se possam constituir, reunindo capitais 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'aquelle que julgam absolutamente impossivel, nas actuaes circumstanças 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 emprezas particulares, conviria consagrar-lhe, não só a verba que possa, a esse fim, ser inscripta, annualmente, no orçamento geral, como a importancia das receitas estranhas ao tráfego 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 acréscimo 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

produto dos impostos de transito e de sêllo, pôde ser computado em 50:000\$000 réis, e as receitas fóra do tráfego 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 sairiam 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 necessário proceder á classificação 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 classificação. A escolha das linhas a construir tem sido deixada ao criterio individual de cada um dos ministros, que têem 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 ligação a estabelecer entre esta e a explorada pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.

Do mesmo modo e recentemente foi prevista, com alguns meses de intervallo, a ligação de Zifra na vizinha Hespanha com Extremoz ou com Evora. Tem ainda sucedido em recentes projectos concederem-se garantias de juros até certo limite de capital a linhas que ainda não tinham sido estudadas, sem se achar 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, contraditorias, 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 ofereçam 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 têem por arterias principaes as linhas do estado. Este plano será por elles submetido em seguida a um inquerito, cujos resultados as habilitarão a subministrar ao governo os elementos de informação necessarios para ser decretada a classificação d'essas linhas terreas, classificação 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 forma 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 aprovar 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.ºs 1 e 2 de grande velocidade e S. F. n.ºs 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.—Panoramias, 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 prerrogativas, 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 imediações, 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 descripções 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; ámanhã será outra coisa que interessará o visitante. E d'este conjunto 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 diferença 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'aqueellas sujidades, facilmente depara com elles, porque, pela configuração da cidade, não é facil, nem possivel 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'allí 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 allí.

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 commerçio 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'aquelle becos, mas o que não lhe compete é ir limpar a casa dos municipes. 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 distrito, 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 pôde ser consentido n'uma cidade, para mais tão interessante como esta.

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

Uma velha paralytica, de pé como hypnotizada, é amparada por uma mulheraça gorda e anafada, até conseguir equilibrar-a 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 levantar-a, 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 notaveis 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 espectaculo 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 cais 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 época. Ri-se o freguez do pedido e oferece 300 réis, que tanto basta para que o barqueiro aceite 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 edifícios, 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 banqueta por *mazaniellos* de jaqueta e lenço na cabeça, movendo o enorme leme em feitio rabo de peixe, conduzindo padeiras, afamadas pela sua formosura (mas, diga-se a verdade, entre as quaes poucas vi formosas) que cantam melopeas locaes.

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 agrado 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 veiu em visita aos centros commerciaes, industriaes e agricolais 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 acordo que em bastante deverá concorrer para se conseguir aquelle fim.

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

programma de administração, declarações que foram cobertas de aplausos 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 commun, pudessem levantar a nossa patria do abatimento a que o longo adormecimento de governantes e governados a levou.

Isto seria um platonico *logar commun*, 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 difficultades que, no actual momento nos assoberbam.

Referindo-se ao fomento agricola, anunciou que em 27 d'este mez submetterá á assignatura real um novo decreto regulando varios assumptos, nomeando uma comissão 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 agricolais, 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, râmadadas 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.^a achou elegante mas que notou que seria um pouco caro, retirando para Espinho onde ámanhã visitará a fabrica de conservas dos srs. Brandão, Gomes & C.^a

ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO

O distinto 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 aumentando-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 relogios 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.º 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 elles e para habitação do director e pessoal do serviço activo, destinados dois edificios lateraes que formam um delicioso conjunto

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^m,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 recommends pelas suas excellentes condições technicas e pela belleza do seu conjunto, 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 embellezamento para a cidade do Porto.

AUTOMOVEIS

Foi publicado o relatorio da commissão encarregada de apreciar os resultados do concurso das carruagens automóveis 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 dificuldades 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.^a— De motor unico com transmissão por engrenagens que permitem velocidades diversas.

2.^a— De motor unico com transmissão por engrenagens mas em que a mudança de velocidade se obtém pela variação da velocidade do motor.

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

Da 1.^a categoria havia duas carruagens, uma a essencia, Peugeot, outra electrica, Jenatzy.

Da 2.^a, outras duas, ambas electricas, *landoléte* e *cab Jeautaud*.

Da 3.^a tres: victoria, cupé e cupé galeria, todas de Krieger.

A carruagem Peugeot tem a forma 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 vai na almofada no logar 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 diferencial, mas ha um segundo freio de mão para parar rapidamente.

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

As rodas são metalicas com aros pneumáticos.

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

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

Pondo as baterias, em quantidade ou em serie, obtém-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 metalicos.

A carruagem tem a forma de fiacre.

A carruagem Jeautaud tem a forma 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 vai na parte posterior tambem.

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

Tem freio diferencial e electrico.

As rodas são de madeira com cubo metalico e aros pneumáticos.

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

Pôde servir aberto e fechado.

O conductor vai na frente.

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

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

As carruagens da 3.^a 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.

Pôde ter 6 velocidades de 5 a 25 km.

As rodas são de madeira com cubo metalico e aros pneumáticos.

D'estas experiencias, notavelmente conduzidas, conclui-se que os automóveis 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 concituado professor de commercio, sr. Magalhães Peixoto, publicou umas obras sobre Escripturação 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.^a—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 distinto engenheiro, nosso prezado amigo, chefe da reparação 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 Portugueza 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 excellente 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 industrioso artistas falsificadores e passadores.

Da administração publica poucos actos ha d'gnos de menção. Nem mesmo apareceram circulares ou portarias emocionantes.

Tout casse, tout passe!

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

Apenas o ministerio do reino, continuando tutellarmente a esticar as orelhas consulares do municipio, demonstrou á camara que era possivel 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 organisação luxuosa, um pessoal que dava para todos os municipios do districto, um gosto pelas obras pombarinas que lhe veiu de Rosa Araujo, tem arrojos de imaginação que precisam do voto 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 precipita.

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 camlos.

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 capitalização ou hajam como caução de emprestimos.

Oxalá os fundos brazileiros não soffram mais, pois só assim poderá evitarse o recairnos na situação de ha 4 mezes.

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

Parece que n'aquelle 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 peior 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 n'1 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 peior 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 %, 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 assembléa 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 declararam 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 Banco de Portugal	5 1/2 0/0
» cheque....	35 5/8	35 3/8	No mercado....	6 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	790	795	Agio Buenos Ayres.....	139
» cheque....	800	802	Cambio Brazil...	8 1/2
Berlim 90 d/v....	326	327	Premio libra.....	2 1/2 300 e
» cheque....	330	332		2 1/2 350.
Francfort 90 d/v...	326 1/2	327 1/2		
» cheque...	330 1/2	332 1/2		
Madrid cheque	900	920		

Cotações de fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO													
	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	-
» 1 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	-	-
» 4 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	-
» Cemp a 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	104	103	103	101	102	102	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	270	271	270	-	268	-	265	265,50	270	268	267,50	267	-	-
» » 2.º grau	65	66	65	63	62	63,75	-	-	65	64	63	63	-	-
» » antigas.	-	-	-	-	130	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. Beira Alta.....	70	70,50	-	-	69	67	67,50	67	-	-	68	-	-	-
» Madrid Caceres.....	56	57,50	57	58	58	58	58	-	57	58	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp)...	225	222,50	218	218	220,75	221	220	220,75	218	220,75	220,50	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez....	23,25	23,25	23,25	22,87	22,62	22,75	22,87	22,25	22,30	22,62	22,75	23	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	54	54	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	59,75	60	58	56,06	57,75	57,43	57	56,50	55,75	56,95	56,12	56,87	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	60	-	-	61	60	57,75	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESPDE 1 DE JANEIRO					
		1898		1897		Totais		1898		1897		1893	
		Kil.	Totais	Kilome-tricas	Kil.	Totais	Kilome-tricas	Kil.	Totais	Kil.	Totais	Kil.	Totais
COMPANHIA REAL													
Antiga rede e nova não garantida.	24 30 Set. 1 7 Out. 8 14	693	90:227 000	130.197	693	87:129.694	125.728	2.732:747.000	2.517:405.064	215:341.936	-	-	-
Nova rede garantida.	24 30 Set. 1 7 Out. 8 14	380	12:310.000	32.394	380	12:773.306	33.613	338:649.000	319:469.936	14:179.064	-	-	-
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—(Mrandella e Vizeu).....	10 16 Set. 17 23	105	1:984.891	18.903	105	1:841.630	17 539	47:020.036	49:606.934	-	2:586.898	-	-
Guimarães....	24 30 Set. 34	1:985.592	18.910	»	1:776.655	16.920	51:015.723	53:642.697	-	2:835.911	-	-	-
Norte de Hespanha.....	30 6 Out. 7 13	3672	2.329.897	634	2.190.783	596	70.234.073	66.590.843	3.643.230	-	2:626.974	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	1 7 Out. 8 14	1.378.911	471	2927	1.319.462	450	48.428.325	44.173.189	4.255.156	-	51.205	-	-
Andaluzes....	1 7 Out. 8 14	1.468.169	501	»	1.435.880	-	49.996.494	45.609.070	4.287.424	-	-	-</	

CAMINHO DE FERRO NA CHINA

Desenvolveu-se agora a fúria da construção de vias ferreas no vasto império asiático.

Seria porque o povo amarelo reconhecesse subitamente a grande vantagem da viação acelerada reclamando-a ao governo do Celeste império? Não.

E' porque as nações poderosas da Europa e a própria América do Norte se deram agora a este gênero de sport e estão fazendo um *record* de introdução de vias ferreas no Império do Meio.

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

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

Os alemães seguiram estes exemplos e obtiveram a concessão das linhas da província de Shantung com uma de 500 quilómetros.

De forma que o império celeste, onde havia em exploração apenas 467 quilómetros de vias ferreas tudo na província de Tchili, a que se deve adicionar mais 200 de Shangáï a Wbosung que vão abrir à exploração, vai ter em breve 1.500 quilómetros da linha russa da Mandchúria e 800 do ramal de Porto Arthur, 900 das concessões alemãs, 700 das inglesas, 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-alemão-americano.

Tudo isto perfaz 6.000 quilómetros ou mesmo 7.000, se adicionarmos a linha de Shanhái-Mukden, causa do conflito diplomático entre a Inglaterra e a Russia.

A França participa nisto com 35 quilómetros no Sul da fronteira do Tonkim a Long-Tchiu e com os prolongamentos eventuais de 400 quilómetros.

Além destas linhas projectam-se mais: de Hong-Kong a Cantão, da Birmania a Gunnau etc.

Os capitais da Europa estão desejosos de ir espalhar-se na China, secundando os esforços dos governos para desenvolver a preponderância das suas nacionalidades n'aquellas regiões, conquistando a influência comercial e porventura senhorios coloniais.

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 conveniência haverá nisto?

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 quilometro-comboio, enquanto que aquelles se preocupam mais com o aumento da força de tracção do que com o aumento da despesa em combustível.

O relatório da associação põe em evidência um certo número de pontos interessantes, mas não chega a conclusões formais.

Assim, foi reconhecido que a adopção d'uma pressão mais elevada permite, em igualdade de potência, reduzir o peso do mecanismo, mas exige um aumento de peso na caldeira. Seria curioso verificar se uma compensa ou não a outra.

Viu-se também que se pôde aumentar a potência sem ser necessário alargar as máquinas.

Todavia não se reconheceu que importância deve ter a despesa com uma máquina de alta pressão.

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

Seria talvez preferível procurar aumentar a potência pela maior superfície de aquecimento e velocidade de vaporização, sem exagerar a pressão.

CEREAES AMERICANOS

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

As suas exportações, sempre progressivas nos principais artigos—algodão, petróleo, produtos alimentares—accentuam-se mais ainda nos cereais.

Assim, nos dez anos 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 aumentou também 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 comissário 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 procedencias.

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

Caminho de ferro através 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 construção emprehendeu.

A comissão de inquerito propôz que o governo deixe 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 empréstimo de 1.200 contos, com que a companhia terminará a linha até Cassange. O governo está disposto a formular nesse sentido uma proposta de lei, pois que para a realização d'esse alvitre é necessário 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 mes de agosto ultimo, tendo sido de 12:577\$890 réis em igual mes de anno findo, havendo portanto uma diferença 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 indústrias 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.

Tambem 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 tambem 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 aceitou com pequeno prazer esta commissão de serviço.

Beira Baixa.—Foi aprovado o projecto d'um apeadeiro em Alcaria, ao kilometro 155,265 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 coisas 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 comissão, 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 Driesel Schroeter, antigo administrador da companhia real, e Pedro da Fonseca Araujo, presidente da associação comercial 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 constituída pelos médicos Agostinho Lucio, Ordaz e Schindler tem-se ocupado de inspecionar os empregados ferro viarios das linhas do sul e sueste, considerados inaptos para o serviço.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Santander-Bilb.o.—O ramal d'esta linha de Bilbao a Zorrozo divide se em duas partes: a 1.ª de Bilbao a Casilla, a 2.ª de Casilla a Zorrozo.

Esta 2.ª parte tem as obras d'arte feitas para dupla via, pois se espera um aumento de tráfego 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.

Concluida, depois, a linha de *Infiesto* 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 Mazarrón ao porto do mesmo nome á companhia de Aguilas.

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

Ficam por pagar 8 mezes de vencimentos aos empregados da linha de Puebla a Hijar 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 Mlynon Pliaschew na província 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 producção europeia.—Segundo a repartição do trabalho de Washington, pelas informações colhidas dos consules dos Estados Unidos nos diversos países estrangeiros, a estatística da produção nalgumas nações da Europa foi a seguinte em 1897:

Allemanha.....	fr. 14.575.000.000
Austria-Hungria.....	» 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 suíço 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 cantonais.

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 motriz 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 coroa mede 5^m,70, o diametro da armadura 3^m,80, o da arvore 0^m,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 adicional 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 possue a maior instalação 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 dificuldades a resolver, principalmente por haverem os conductores de atravessar a baía 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.

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

*

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 celulose em torno d'um caroço solido com o diametro apropriado e dando-lhe uma immersão em asphalto fundido.

Os tubos reunem-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 d'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.

ARREMATAÇÕES

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.^{mo} 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 oleonaph

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.^{mo} administrador respectivo, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 30:000 kilogrammas de oleonaph, 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.^{mo} 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 pôde 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.^{mo} 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.^{mo} 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.^{mo} 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 óleo mineral

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

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

Lisboa, 7 de outubro de 1898.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**
MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antwerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—António C. d'Azevedo Batalha
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portugueza de Manuel da Silva, papelaria e typographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.º—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 aduana 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.—
LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Propri. Victor Sasseti.
LISBOA **Hotel Durand.**—Rua das Flores, 71—1st class English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.
LISBOA **Francfort Hotel.**—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde. 1\$00 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

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 espacosos, 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 hóspedes as melhores comodidades, com economia de preços, os quais serão em agosto e outubro de 1\$000 a 1\$200 réis, e em setembro desde 1\$200 réis. Na succursa do Grande Hotel Club desde 800 réis. Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado, de 1 de agosto a 31 de outubro. Preços: ida ou volta, 200 réis, ida e volta no mesmo dia, 300 réis. Por especial favor na loja nova do III.º 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 lugares a quem comprar os bilhetes na véspera. Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Proprietario o Antonio de Souza Romão.

REGOA **Grande Hotel da Regoa.**—Rua dos Camilos, proximo da estação do caminho de ferro. Todas as comodidades para hospedagem; bons e limpos aposentos, ótimo 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 accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.º

SALAMANCA **Gran Hotel, Café e Restaurant de las Cuatro Estaciones.** dirigido pelos fundadores e proprietarios Ansede & C.º—Estabelecimento, construído ad hoc no ponto mais central da cidade, montado á altura dos primeiros do seu gênero. Mobilia nova e luxuosa. Cozinha excellente e serviço esmerado. Luz electrica e telephone. Salão de leitura. Biblioteca. 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.**—Proprietários Rica Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias, preços modicos. Fala-se portuguez, francêz, inglez, italiano e alemão.

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

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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Propri. Lopez Munhos.

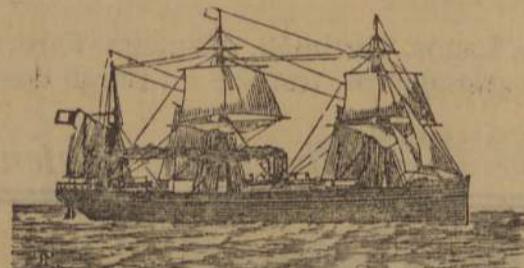
PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

PORTO **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.º ordem.—Propri. Adriano & Francois.

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.

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 inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

AGENTES

Em Lisboa:—JAMES RAWES & C.º—R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto:—W. G. TAIT & C.º—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

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 di-			
recto d'Algés a Caes Sodré.			

Lisboa Cintra		Cintra Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-25 m.	7-38 m.	6-35 m.	7-34 m.
7-55 m.	9-2 m.	7-49 m.	8-44 m.
9-30 m.	10-35 m.	9-15 m.	10-18 m.
11-30 m.	12-37 m.	a 9-50 m.	10-25 m.
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	11-59 m.
2-10 t.	3-17 t.	12-55 t.	1-54 t.
a 4-30 t.	5-10 t.	2-30 t.	3-29 t.
4-35 t.	5-36 t.	4-0 t.	4-59 t.
6-0 t.	7-8 n.	5-45 t.	6-14 t.
7-40 t.	8-40 n.	6-30 t.	7-30 t.
9-5 n.	10-12 n.	7-30 t.	8-34 n.
10-10 n.	11-17 n.	8-50 n.	9-50 n.
12-40 n.	1-47 n.	19-40 n.	11-15 n.

Lisboa R. Cacem		Cacem Lisboa R.	
7-15 t.	8-7 n.	8-52 m.	9-41 m.
Lisboa Sacavém	Sacavém Lisboa	Sacavém Lisboa	
6-45 m.	7-30 m.	7-45 m.	8-29 m.
7-45 m.	8-29 m.	8-45 m.	9-29 m.
8-45 m.	9-29 m.	10-10 m.	10-54 m.
9-45 m.	10-29 m.	11-0 m.	11-45 m.
12-0 t.	12-44 t.	1-0 t.	1-45 t.
2-0 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-45 t.
7-5 t.	7-49 t.	8-0 n.	8-44 n.
8-56 n.	9-39 n.	10-0 n.	10-45 n.
10-0 n.	10-45 n.	11-30 n.	12-14 n.

Lisboa Povea		Povea Lisboa	
12-45 t.	1-43 t.	2-0 t.	2-58 t.
3-15 t.	4-13 t.	4-30 t.	5-28 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-0 t.	6-58 t.
—	—	—	—

Lisboa V. Franca		V. Franca Lisboa	
540 t.	6-59 t.	5-25 m.	7-0 m.
12-30 n.	1-55 n.	8-0 n.	9-27 n.

Listoa Porto		Porto Lisboa	
b 7-0 m.	9-15 n.	d 4-30 m.	c 5-55 t.
c 8-30 m.	10-50 n.	b 8-0 m.	11-25 n.
10-30 m.	10-50 n.	2-54 t.	4-0 m.
9-30 n.	7-31 m.	7-40 t.	5-45 m.
10-30 n.	11-6 m.	—	—

Lisboa V. Alcant.		V. Alcant. Lisboa	
10-30 m.	6-0 t.	8-15 m.	4-0 m.
8-20 n.	6-59 m.	7-30 t.	5-31 t.

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

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

Lisboa Alfarelos		Alfarelos Lisboa	
7-15 t.	5-35 m.	12-20 n.	9-44 m.
—	—	—	—

FABRICA
H. Schalck, Successores
Calçada do Cascão

LISBOA
Premiado em todas as exposições
DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17. 1.º

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

Alberto R. Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, 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 Portugueza. Praça do Município, 6.



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



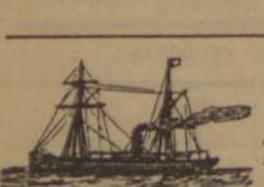
Bahia, Rio e Santos, vap. all. **Antonina**. Sahirá a 23 de novembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



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



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



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



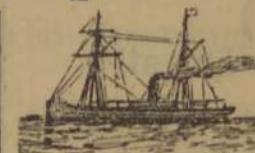
Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres. vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 7 de novembro. Sociedade Torlades. Agente das Messageries Marítimes—Rua Aurea, 32, 1.º



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



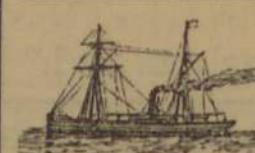
Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e para as ilhas de Cabo Verde Bissau e Bolama com baldeação em S. Vicente, vap. port. **Cazengo**. Sahirá a 6 de novembro. Empresa Nacional de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



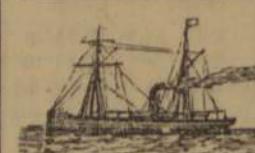
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vap. franc. **Matapan**. Sahirá a 25 de novembro. Sociedade Torlades. Messageries Marítimes—Rua Aurea 32.



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 Município.



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



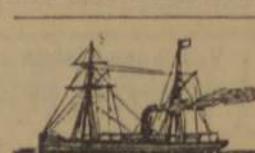
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Itaparica**. Sahirá a 16 de novembro. Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



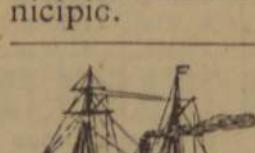
Pernambuco, Bahia, Rio e Santos, vap. fr. **Ville de S. Nicolas**. Sahirá a 19 de novembro. Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Município.



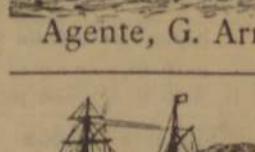
Pernambuco, Rio e Santos, vap. all. **Pernambuco**. Sahirá a 30 de novembro. Agente, E. George.—Rua da Prata, 8.



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



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 Pacífico, vap. inglez **Oravia**. Sahirá a 9 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª—C. Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 7 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª—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 à 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.º—Peso mínimo: 10 kilogrammas ou pagando como tal; os excedentes taxar-se-hão por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas.

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

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

2.º—Os direitos da alfândega e outras despesas nas fronteiras portuguesa ou hespanhola;

3.º—Os impostos do governo hespanhol.

3.º—As remessas expedidas pela præsente tarifa só serão aceites em porte pago á partida.

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

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

6.º—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 alfândega a delaração seguinte:

«Todas as operações e formalidades nas alfândegas das fronteiras (hespanhola ou portuguesa) 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 elles feitas de officio pelo agente internacional da Companhia da Beira Alta, em conformidade com a respectiva tarifa.

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

8.º—O transporte das taras vasias 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.º—Esta tarifa será aplicada de officio ás remessas que estejam nas condições por elle exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o público e o remettente não pedir, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

10.º—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.

• Director Geral da Companhia

Chapuy

Participes

§ 4.º — Preços por 1.000 kilograms; manutenção (serviço brasil) e transmissão compreendidas.

Participes § 1.º — Preços por 1.000 kilogrammas; manutenção (serviço brasil) e transmissão comprehendidas

Participes

§ 2º. — Preços por 1:000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas

Das estações abaixo ás da frente

C. R.	B. A.	Total	Participes																		
			Ciudad Rodrigo	Sancti-Spiritus	Martin del Rio	Esteban	Boveda	Quiegal	Barbadillo	Dolinos	Tefares	Salamanca	Moriscos	Gomecello	Centalpiedra	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	26.290	27.140	27.610	27.990	28.500		
Lisboa (S.ª 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	
Estarreja a Porto (Campanhã) (via Pamplóns) ...	5.080	9.440	14.520	15.270	16.080	16.580	16.750	17.560	17.860	18.240	18.620	19.100	19.920	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	
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	4.580	
Medina			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total			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	4.580	
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			2.230	9.390	11.620	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
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	5.750	
Medina			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total			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	5.750	
Participes das linhas hespanholas			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Participes das linhas hespanholas			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	



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 lacticinios, carnes frescas, caça morta, creaçao,
 ovos, gelo, hortaliças,
 plantas vivas, cerveja em caixas ou barris

CONDICÕES

1.º Peso minimo: 10 kilogrammas ou pagando como tal; os excedentes taxar-se-hão por fraccões indivisiveis de 10 kilogrammas.

2.º 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 despezas nas fronteiras portuguesa ou hespanhola;

3.º Os impostos do governo hespanhol.

3.º As remessas expedidas pela presente tarifa só serão aceites em porte pago à partida.

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

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

6.º 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 portuguesa) serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. morador o qual fica encarregado do pagamento das despezas correspondentes.

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

7.º 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 transportal as dentro dos prazos regulamentares de grande velocidade.

8.º O transporte das taras vasias 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.º 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 remettente não pedir, por escripto na nota de expedição, a applicação das Tarifas Geraes.

10.º 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

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



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 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 commun.

CONDIÇÕES

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

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

2.º 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 despezas nas fronteiras portugueza ou hespanhola.

3.º Os impostos do thesouro hespanhol.

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

4.º 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.º A carga e descarga das expedições realizadas por wagon completo, ficam igualmente a cargo dos expedidores e consignatarios, procedendo se, caso não realisem estas operações, como determinam as respectivas tarifas de despezas accessórias.

6.º 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 escrito, a applicação d'outra.

7.º 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 conta e risco ao Sr. morador o qual fica encarregado de todo o pagamento das despezas 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.º Ficam em vigor as condições das tarifas geraes de cada uma das linhas em tudo que não seja contrario ás prescrições da presente.

Classificação do § 1.º

MERCADORIAS

Série de
aplicação

MERCANCIAS

Chumbo de caça	1.º	Perdigones.
Crina animal ou vegetal	1.º	Crin animal ó vegetal.
Cinzas, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	9.º	Cenizas de hogar por vagon completo de 6:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Coaltar, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Coaltar por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Cobre em bruto	2.º	Cobre en lingotes.
Cobre em barras, em folhas e em tubos	1.º	Cobre en barras, en planchas y tubos.
Cortiça em bruto	2.º	Corcho en bruto.
Cunhas de ferro e de madeira	2.º	Cuñas de hierro y de madera.

D

Despojos de animaes, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Despojos de animales por vagon completo de 7:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Disperdicios de papel, cartão e couro, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Disperdicios de papel, carton y cuero por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Drogas ordinarias, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	2.º	Drogueria comun por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

E

Eixos de todas as classes	2.º	Ejes de todas clases.
Escapulas para rails, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	3.º	Escarpas para carriles por vagon completo de 8:000 kil. ^s 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.º	Escorias de todas clases, excepto las preciosas, por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Esparto em bruto, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Esparto en bruto por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Estanho em bruto	2.º	Estaño en bruto.
Esteiras	1.º	Esteras.
Essencia de therebentina	2.º	Esencia de trementina.

F

Feijão seco	1.º	Habichuelas.
Ferramentas	1.º	Herramientas.
Ferro em obra, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Herreria por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Forragens prensadas, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Forrajes prensados por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Folha de ferro para fogões	1.º	Hoja de hierro para fogones.
Folha de Flandres em obra	2.º	Hoja de lata en obra.
Fundicões ordinarias, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Fundicion en bruto por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

G

Garrafas vasias	4.º	Botellas de vidrio vacias.
Garrafas vasias, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	6.º	Botellas vacias por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Garrafões de grés e vidro vasios	2.º	Bombonas de barro y de vidrio vacias.
Gesso, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9.º	Yeso por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Gomma (pós)	1.º	Almidon.
Gomma arabica	1.º	Goma arabiga.
Guano, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	9.º	Guano por vagon completo de 6:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

H

Instrumentos agricolas embalados	1.º	Instrumentos de agricultura embalados.
Instrumentos agricolas não embalados	2.º	Instrumentos de agricultura no embalados.

I

Jaulas armadas	2.º	Jaulas armadas.
Junco, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7.º	Junco por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

J

Kaolin	2.º	Kaolin.
Kaolin, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	9.º	Kaolin por vagon completo de 8:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

K

Ladrilhos de barro, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9.º	Ladrillos de barro por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Ladrilhos de mosaico, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	5.º	Ladrillos de mosaico por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Lã lavada	1.º	Lana lavada.

Lã suja	4.º	Lana sucia por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Lã suja, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	6.º	Lana, lino y algodon hilado.

Lã, linho ou algodão em fio	2.º	Leña por vagon completo de 8:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Lenha, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	1.º	Camas de hierro.

Leitos de ferro	1.º	Legumbres en conserva.
Legumes em conserva	2.º	Limaduras de metales

Limalha	1.º	Loza fina.
Limonadas gazosas	2.º	Loza fina, por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

Louça fina, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	2.º	Cacharreria comun por vagon completo de 7:000 kil. ^s ó pagando por este peso, sin garantia.
Louça ordinaria, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal, sem responsabilidade	3.º	

MERCADORIAS

Serie de
aplicação

MERCANCIAS

M

Madeira para carros	2. ^a	Madera de carreteria.
Madeira em bruto não designada	8. ^a	Maderas en bruto no expresadas.
Madeiras em bruto quando o seu comprimento não excede 6 ^m 50, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Maderas en bruto por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso y cuya longitud no excede de 6, ^m 50.
Madeiras de todas as classes, em bruto, quando o seu comprimento excede o de um wagon mas não excede tres (1)	10. ^a	Maderas de todas clases en bruto cuya longitud sea mayor que la de uno vagon sin exceder de la de tres vagones.
Madeiras exóticas em bruto, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	2. ^a	Maderas exóticas en bruto por vagon completo de 8:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Manganez, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Manganeso por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Manteiga, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	1. ^a	Manteca por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Machinas de todas as classes, montadas ou desmontadas	1. ^a	Maquinas de todas clases armadas y sin armar.
Marmore em bruto ou em chapas ou troços por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	5. ^a	Marmol en bruto ó trozos por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Materiaes para construcção e conservação de estradas	2. ^a	Materiales para construcciones y conservacion de caminos.
Materiaes para construcção e conservação de estradas, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Materiales para construcciones y conservacion de caminos por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Madeiras de tinturaria, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	2. ^a	Maderas para tinturas por vagon completo de 8:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Metaes em bruto não designados, excepto os preciosos	2. ^a	Metales en bruto no expresados, exceto los preciosos.
Mel	4. ^a	Miel.
Mineraes de todas as classes, excepto os preciosos	2. ^a	Minerales de todas clases exceto los 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	9. ^a	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 vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Mollas de carruagens	1. ^a	Muelles para coches.
Mós de moinho, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Piedras de molino por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

N

Negro animal

1.^a Negro animal.

O

Ocre por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal

7.^a Ocre por vagon completo de 10:000 kil.^s ó pagando por este peso.

Oleo de peixe

2.^a Aceite de pescado.

P

Pedra apparelhada, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	Aldoquines por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Palha de trigo e de milho	1. ^a	Paja comun y de maiz.
Palha de trigo e de milho, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	Paja comun y de maiz por vagon completo de 5:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Pás de ferro armadas ou desarmadas	2. ^a	Palas de hierro armadas y sin armar.
Papel d'embalagem	2. ^a	Papel para embalaje.
Papel d'impresão	1. ^a	Papel para impresiones.
Parafusos ou pregos de cobre, ferro e zinco, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Tornillos ó clavos de cobre, hierro y de zinc por vagon completo de 6:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Pasta para papel	2. ^a	Pasta para papel.
Pedra de construcção, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Piedra para construcion por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Pedra britada, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Piedra para macadam por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Pedra para gesso, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Piedra para yeso por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Pedra lytographica e outras	2. ^a	Piedras litograficas y otras.
Phosphato de cal, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Fosfato de cal por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Productos de terra refractaria ou vegetal, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	Produtos de tierra refractaria ó vegetal por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.

Q

Queijos secos

1.^a Quesos secos.

R

Rails por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	5. ^a	Rails por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Resinas	2. ^a	Resinas.
Resinas por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	Resinas por vagon completo de 10:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Resíduos de cereaes e de batatas (seculas), por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	Resíduos de granos y patatas por vagon completo de 8:000 kil. ^s ó pagando por este peso.
Rodas de wagons montadas ou desmontadas	2. ^a	Ruedas de vagones montados ó sin montar.

S

Sal commun

6.^a Sal comun.

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

8.^a Sal comun por vagon completo de 10:000 kil.^s ó pagando por este peso.

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

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

Quando o peso de cada wagon excede o fixado para cada caso, a tarifa applica-se ao peso efectivo transportado.

MERCADORIAS

MERCANCIAS

	Serie de applicação
Salitre.	1. ^a Salitre.
Salitre, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal.	Salitre por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Sal nitro	2. ^a Sal de nitro.
Sebo, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal.	2. ^a Sebo por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Serradura.	2. ^a Serrin.
Soda caustica, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	5. ^a Sosa caustica por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Stearina	1. ^a Estearina.
Sucata de metaes ordinarios, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a Hierro viejo por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Sementes não designadas	1. ^a Semientes no expresadas
Sulphato de soda em bruto, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal.	9. ^a Sulfato de sosa en bruto por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.

T

Telha e tijolo, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a Teja y ladrillo por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Terra refractaria ou vegetal, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	Tierra refractaria ó vegetal por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Toneis, barris, pipas, etc., desarmados	9. ^a Cubas y pipas desmontadas.
Toneis, barris, pipas, etc., desarmados, por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal	2. ^a Cubas y pipas desmontadas por wagon completo de 8:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Trapo de lã, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a Trapos de lana por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Trapos não designados, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a Trapos no expresados por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Tella metalica	7. ^a Tela metálica.
Tubos de cobre, latão e zinco	1. ^a Tubos de cobre, de laton y de zinc.
Tubos de fundição de ferro ou de chumbo	2. ^a Tubos de fundicion de hierro y plomo.
Turfa (combustivel), por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	7. ^a Turba por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.

U

Unto ou banha de porco, por wagon completo de 5.000 kilos ou pagando como tal	1. ^a Unto de cerdo por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
---	--

V

Vellas de sebo	1. ^a Velas de sebo
Vidros partidos, por wagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a Vidrios rotos por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Vidraça	4. ^a Vidraria plana comun.
Vidraça, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	6. ^a Vidraria plana comun por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
Vinho	4. ^a Vino.
Vinho, por wagon completo de 7.000 kilos ou pagando como tal	6. ^a Vino por wagon completo de 7:000 kilos o pagando por este peso.
Vimes em bruto, por wagon completo de 6.000 kilos ou pagando como tal	9. ^a Mimbres en bruto por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.

W

Wagons desmontados	2. ^a Vagones desmontados.
Wagons montados	1. ^a Vagones montados.
Warech «ova marinha»	2. ^a Warech (ova mariña).

Z

Zinco em bruto e em barra	2. ^a Zinc en bruto, en barras ó en lingotes.
---------------------------	---

Serie de aplicação

MERCANCIAS

1. ^a Salitre.	Salitre por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
2. ^a Sal de nitro.	Sal de nitro.
2. ^a Sebo	Sebo por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
2. ^a Serrin.	Serrin.
5. ^a Sosa caustica	Sosa caustica por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
1. ^a Estearina.	Estearina.
9. ^a Hierro viejo	Hierro viejo por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
1. ^a Semientes no expresadas	Semientes no expresadas
9. ^a Sulfato de sosa	Sulfato de sosa en bruto por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
9. ^a Teja y ladrillo	Teja y ladrillo por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
9. ^a Tierra refractaria	Tierra refractaria ó vegetal por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
2. ^a Cubas y pipas	Cubas y pipas desmontadas.
9. ^a Cubas y pipas	Cubas y pipas desmontadas por wagon completo de 8:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
9. ^a Trapos de lana	Trapos de lana por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
9. ^a Trapos no expresados	Trapos no expresados por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
7. ^a Tela metálica	Tela metálica.
1. ^a Tubos de cobre	Tubos de cobre, de laton y de zinc.
2. ^a Tubos de fundicion	Tubos de fundicion de hierro y plomo.
7. ^a Turba	Turba por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
1. ^a Unto de cerdo	Unto de cerdo por wagon completo de 5:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
1. ^a Velas de sebo	Velas de sebo.
9. ^a Vidrios rotos	Vidrios rotos por wagon completo de 10:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
4. ^a Vidraria plana comun	Vidraria plana comun.
6. ^a Vidraria plana comun	Vidraria plana comun por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
4. ^a Vino	Vino.
6. ^a Vino	Vino por wagon completo de 7:000 kilos o pagando por este peso.
9. ^a Mimbres en bruto	Mimbres en bruto por wagon completo de 6:000 kil. ^a ó pagando por este peso.
2. ^a Vagones desmontados	Vagones desmontados.
1. ^a Vagones montados	Vagones montados.
2. ^a Warech (ova mariña)	Warech (ova mariña).
2. ^a Zinc en bruto, en barras ó en lingotes	Zinc en bruto, en barras ó en lingotes.

§ 1.º Preços por 1:000 k.º, manutenção (serviço braçal) e transmissão comprehendidas

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	B. Alta	Hesp.	Total	C. Real	B. Alta	Hesp.	Total	C. Real	B. Alta	Hesp.	Total	C. Real	B. Alta	Hesp.	Total
Lisbon (C. S.) Alcantara F. , Cintra ou Cas- caes (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	9.050 1.480	3.300 5.480	13.920 16.010	8.010 8.010	1.370 1.370	2.920 4.720	12.300 14.100	7.510 7.510	1.270 1.270	2.740 4.410	11.320 12.990	6.065 6.065	1.225 1.225	2.620 4.240	10.810 12.430	6.620 6.620	1.180 1.180	2.560 4.130	10.360 11.930
Santarem (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	7.200 1.480	3.390 5.480	12.070 14.160	6.380 6.380	1.370 1.370	2.020 4.720	10.670 12.470	5.830 5.830	1.270 1.270	2.740 4.410	9.840 11.510	5.555 5.555	1.225 1.225	2.620 4.240	9.400 11.020	5.280 5.280	1.180 1.180	2.560 4.130	9.020 10.590
Abrantes (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	5.680 1.480	3.390 5.480	10.550 13.350	5.040 7.500	1.370 1.370	2.920 4.720	11.790 13.590	6.850 6.850	1.270 1.270	2.740 4.410	10.860 12.530	6.525 6.525	1.225 1.225	2.620 4.240	10.370 11.990	6.200 6.200	1.180 1.180	2.560 4.130	9.940 11.510
Front.º Val.º d'Alcantara (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	8.480 1.480	3.390 5.480	15.440 15.440	7.500 7.500	1.370 1.370	2.920 4.720	11.790 13.590	6.850 6.850	1.270 1.270	2.740 4.410	10.860 12.530	6.525 6.525	1.225 1.225	2.620 4.240	10.370 11.990	6.200 6.200	1.180 1.180	2.560 4.130	9.940 11.510
Fronteira de Badajoz (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	9.200 1.480	3.390 5.480	16.160 16.160	8.140 8.140	1.370 1.370	2.920 4.720	12.430 14.230	7.430 7.430	1.270 1.270	2.740 4.410	10.860 13.110	6.525 7.075	1.225 1.225	2.620 4.240	10.920 12.540	6.720 6.720	1.180 1.180	2.560 4.130	10.460 12.030
Payalve (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	6.780 1.480	3.390 5.480	13.740 13.740	6.010 6.010	1.370 1.370	2.920 4.720	12.100 13.700	5.490 5.490	1.270 1.270	2.740 4.410	11.440 11.170	5.235 5.235	1.225 1.225	2.620 4.240	10.700 10.700	4.980 4.980	1.180 1.180	2.560 4.130	10.460 10.290
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	{ Salamanca Medina ..	830 830	3.390 5.320	9.540 11.630	780 780	4.730 4.730	2.920 4.720	8.430 10.230	735 735	4.325 4.325	2.740 4.410	7.800 9.470	720 720	4.130 4.130	2.620 4.240	7.470 9.090	700 700	3.930 3.930	2.560 4.130	7.190 8.700
Porto (Campanhã) — (via Pampilhosa)	{ Salamanca Medina ..	2.980 5.400	3.390 5.480	13.860 13.860	4.800 4.800	4.720 4.720	2.920 4.720	10.380 12.180	2.450 2.450	4.390 4.410	4.190 11.250	4.190 2.350	4.190 4.190	2.620 4.240	10.780 10.780	2.240 2.240	3.990 3.990	4.130 4.130	10.360	
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	{ Salamanca Medina ..	4.130 4.130	3.390 5.400	12.920 15.010	3.680 3.680	4.800 4.720	2.920 3.200	11.400 13.200	3.370 3.370	4.390 4.390	4.170 12.170	10.500 12.220	3.220 4.190	4.100 4.240	2.620 4.240	10.030 11.650	3.070 3.070	2.990 3.090	2.560 4.130	8.700
Fundão (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	2.000 1.480	3.390 5.480	6.870 8.900	1.810 1.810	1.370 1.370	2.920 4.720	6.100 7.900	1.670 1.670	1.270 1.270	2.740 4.410	5.680 7.350	1.605 1.605	1.225 1.225	2.620 4.240	7.070 7.070	1.540 1.540	1.180 1.180	2.560 4.130	5.280 6.850
Ribeira da Foz (via Pampilhosa)	{ Salamanca Medina ..	— 6.870	3.390 5.480	10.260 12.350	— —	5.000 5.900	2.920 4.720	10.620 10.620	— —	5.540 5.540	2.740 4.410	8.280 9.950	— —	5.300 5.300	2.620 4.240	7.920 9.540	— —	5.180 5.180	2.560 4.130	7.740 9.310
6.ª serie																				
Lisbon (C. S.) , Alcantara F. , Cintra ou Cas- caes (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	5.920 1.090	2.260 5.660	9.270 10.670	5.570 5.570	1.040 1.040	2.140 3.400	8.750 10.070	4.530 4.530	900 900	1.800 2.900	7.230 8.330	3.830 3.830	810 810	1.480 2.400	6.120 7.040	3.485 3.485	765 765	2.170 2.170	5.590 6.420
Santarem (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	4.740 1.090	2.260 3.660	8.090 9.490	4.460 4.460	1.040 1.040	2.140 3.400	7.640 8.960	3.040 3.640	900 900	1.800 2.900	6.340 7.440	3.090 3.090	810 810	1.480 2.400	5.380 6.300	2.815 2.815	765 765	2.170 2.170	5.340 5.750
Abrantes (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	3.760 1.090	2.260 3.660	7.110 8.510	3.550 3.550	1.040 1.040	2.140 3.400	6.730 8.050	2.910 2.910	900 900	1.800 2.900	5.610 6.710	2.480 2.480	810 810	1.480 2.400	4.770 5.690	2.265 2.265	765 765	2.170 2.170	4.370 5.200
Front.º Val.º d'Alcantara (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	5.550 1.090	2.260 3.660	8.000 10.300	5.230 5.230	1.040 1.040	2.140 3.400	8.410 9.730	4.250 4.250	900 900	1.800 2.900	6.950 8.050	3.600 3.600	810 810	1.480 2.400	5.860 6.810	3.275 3.275	765 765	2.170 2.170	5.340 6.210
Fronteira de Badajoz (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	6.020 1.090	2.260 3.660	9.370 10.770	5.660 5.660	1.040 1.040	2.140 3.400	8.840 10.160	4.600 4.600	900 900	1.800 2.900	7.300 8.400	3.800 3.800	810 810	1.480 2.400	6.090 7.010	3.535 3.535	765 765	2.170 2.170	5.640 6.470
Payalve (via Guarda)	{ Salamanca Medina ..	4.460 1.090	2.260 3.660	7.810 9.210	4.210 4.210	1.040 1.040	2.140 3.400	7.390 8.710	3.440 3.440	900 900	1.800 2.900	6.140 7.240	2.920 2.920	810 810	1.480 2.400	5.210 6.130	2.605 2.605	765 765	2.170 2.170	5.340 6.420
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	{ Salamanca Medina ..	655 655	3.535 3.535	2.260 3.660	6.450 7.850	6.40 6.40	3.330 3.330	2.140 3.400	6.110 7.430	580 580	2.740 2.740	1.800 2.900	5.120 6.220	540 540	2.340 2.540	1.480 2.400	4.360 5.280	3.530 3.530	2.140 2.140	3.140 4.840
Porto (Campanhã) — (via Pampilhosa)	{ Salamanca Medina ..	2.030 2.030	3.580 3.580	2.260 3.660	7.870 9.270	1.930 1.930</td														

§ 2º. — A) Cereais, legumes secos, farinhas de cereais, resíduos de moagem de cereais, batatas, travessas, rails e outros materiais para assentamento de vias ferreas por wagon completo de 40.000 kilogrammas ou pagando como tal

Preços especiais por 1:000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas.

§ 2.^o — B) Sal commun por wagon completo de 10:000 kilogrammas, ou pagando como tal

Preços especiais por 1:000 kilogrammas, manutenção (serviço braçal) e transmissão compreendidas



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.º 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 despezas de despacho e os direitos nas alfandegas;
- (c) Os impostos do governo hespanhol.

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

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

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

6.º 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.º 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

PREÇOS ESPECIAIS DIRECTOS

Mantenção (Serviço brasil) e transmissão compreendidas

Da estação de Medina del Campo ás abaixo indicadas e vice-versa	Uma carroagem				1 wagon com 2 carruagens				1 wagon com 3 carruagens				1 wagon com 4 carruagens			
	Comp. ^a Real	Beira Alta	Hesp. ^a	Total	Comp. ^a Real	Beira Alta	Hesp. ^a	Total	Comp. ^a Real	Beira Alta	Hesp. ^a	Total	Comp. ^a Real	Beira Alta	Hesp. ^a	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 Maçãs a Souzelas (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 Pam- 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 Pam- lhosa).....	6.970	9.220	9.240	25.430	9.405	12.370	11.935	33.710	11.905	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 Alferrarede (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	37.560
Figueira da Foz	—	11.550	9.230	20.780	—	14.910	11.900	26.810	—	18.715	14.945	33.660	—	—	18.710	42.150