



Com a qual são distribuidas todas as tarifas especiaes de transporte das linhas ferreas  
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contém uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 25 de abril de 1904, do Ministerio das Obras Publicas

Premiada nas exposições: Antuerpia, 1894, medalha de bronze  
Bruxellas, 1897, medalha de prata—Porto, 1897, medalha de prata  
Lisboa, 1898, grande diploma d'honra — Pilsen, 1904, medalha d'ouro (collaborador)  
S. Luiz, Estados Unidos, 1904, medalha de bronze

Proprietario-director, **L. de Mendonça e Costa**, antigo Inspector Chefe de Repartição  
nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro-consultor, **Antonio de Vasconcellos Porto**, Engenheiro em chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos  
de Ferro Portuguezes

Redactores — Conselheiro **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, deputado e lente da Escola do Exercito.  
Conselheiro **J. Fernando de Sousa**, engenheiro, Secretario do Conselho d'Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.  
Secretario da redacção **Christiano Tavares**, tenente de cavallaria

Correspondente em Madrid, **D. Juan de Bona**, director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*

#### COLLABORADORES D'ESTE VOLUME

**André de Proença Vieira**, Engenheiro do Ministerio das Obras Publicas  
**A. Simões de Carvalho**, Engenheiro Sub Director da Companhia Real  
Conselheiro **Joaquim José Machado**, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela  
**José Maria de Mello e Mattos**, engenheiro chefe de secção no Ministerio das Obras Publicas  
**Luiz de Oliva**, representante da Companhia Westinghouse, no Havre

---

**18.º ANNO—1905**

---

#### REDACÇÃO

**48 — Rua Nova da Trindade — 1.º**

Telephone 27 — Endereço telegraphico CAMIFERRO

**LISBOA**

## PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORUGAL, Anno 2\$500 réis — Semestre 1\$400 réis — COLONIAS, Anno 3\$000 réis  
BRAZIL, 4\$000 réis (fortes) — ESPANHA, 20 pesetas  
FRANCA, SUISSA, BELGICA, 18 francos — ITALIA, 18 liras — AUSTRIA, 9 florins  
ALLEMANHA, 14,40 marcos — RUSSIA, 6 rublos — INGLATERRA, 14 sc. 6 p.  
ESTADOS UNIDOS, 3 dollars — CHINA, 7 dollars — JAPÃO, 7 yens

VENDA AVULSO : Até a publicação do seguinte, numero simples 120 réis, annexos 10 réis por folha ; atrazado, o duplo

### ANNUNCIOS

	Anno ou 24 n. <sup>os</sup>	Semestre ou 12 n. <sup>os</sup>
Pagina .....	60\$000 réis	40\$000 réis
Meia pagina.....	40\$000 »	25\$000 »
Quarto de pagina .....	25\$000 »	13\$000 »
Oitavo de pagina .....	13\$000 »	7\$000 »

LISBOA  
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Travessa do Sacramento ao Carmo, 3 a 7.

1905

# ÍNDICE

DOS

## ARTIGOS E SEÇÕES DO 18.º ANNO

Abertura (A) do Simplão.....	122	Companhia do Mondego .....	7	Linha (A) do Valle do Tamega, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	49
Accelerador Westinghouse (ilustrado).....	182	Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante .....	183	Linha (A) do Valle do Vouga, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 130—♦ e.....	261
Administração dos caminhos de ferro.....	87	Companhia (A) dos Vagons-leitos.....	307	Linha (A) ferrea Suakin-Atbara .....	296
Alargamento (O) da Rua do Arsenal	327	Companhia Nacional de caminhos de ferro, 87 e.....	104	Linha (A) Tachikent-Orenburg .....	296
• Anselm (O).....	119	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.—Director.....	7	<b>Linhas estrangeiras:</b> África, 91, 107, 140, 332. África Central, 59. Allemanha, 26, 59, 76, 140, 267, 347. America, 107, Argentina, 59, 76, 107, 140, 156, 218, 250, 299, 332. Australia, 315. Austria, 26, 43, 172, 186, 235. Baveria, 76, 379. Belgica, 26. Brazil, 235. Bulgaria, 288. Canadá, 332. China, 235, 250, 267, 299, 315, 332, 363. Congo francêz, 218, 315. Coreia, 59, 332. Espanha, 12, 26, 43, 59, 76, 91, 107, 123, 140, 156, 172, 186, 202, 218, 250, 267, 283, 315, 346, 379. Estados Unidos, 43, 172, 202. França, 26, 107, 140, 235, 250, 267, 299, 347, 363. Hungria, 12. Indo-China, 107. Inglaterra, 12, 26, 76, 123, 186. Itália, 12, 76, 107, 123, 172, 218, 235, 267, 363, 379. Mexico, 76. Russia, 27, 59, 156, 283, 332, 347. S. Domingos, 347. Suecia, 43, 218. Suíça, 363. Tunisia, 186. Uruguay.....	140
Aproveitamento das quedas do Niagara.....	363	Orçamento .....	18	Linha (As) ferreas da Inglaterra.....	213
Arborização das estradas, por O. S.....	227	Automotoras .....	21	Linha (As) ferreas do mundo .....	232
Ar (O) liquido.....	263	Assembléa .....	183	Linha (As) francezas na África Ocidental.....	198
<b>Arrematações:</b> 13, 28, 44, 77, 92, 108, 124, 141, 156, 172, 188, 205, 218, 237, 252, 268, 300, 316, 333, 348, 364 e.....	380	Relatorio, 187, 203, 218, 236, 250, 267 e .....	283	<b>Linhas portuguezas:</b> 11, 26, 43, 59, 75, 91, 106, 123, 140, 155, 172, 186, 202, 218, 234, 250, 266, 283, 298, 315, 332, 346, 363 e.....	378
Ascensores electricos e os transportes de bagagens.....	308	Concursos 60, 156 e.....	284	Locomotiva n.º 10.000.....	155
Associação Commercial do Porto.....	183	Conferencias sobre tarifas, 310, 337 e .....	360	Maior e menor cotação mensal e anual, em 1904, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	25
<b>Automobilismo:</b> 22, 91, 106, 140, 199, 266, 315, 331 e.....	362	Congresso de caminhos de ferro, 53, 74, 138, 150, 162, 170, 178 e.....	195	Material circulante para a linha da Regoa a Villa Real.....	38
Automovel (Em), por O. S. 275 e...	291	Conservação das estradas, por O. S. Construcción de linhas, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	3	Meios (Os) de transporte no futuro.....	359
<b>Avisos de serviço:</b> 13, 45, 108, 141, 156, 173, 188, 205, 237, 252, 269, 284, 301, 316, 365 e.....	380	Construcción do Palacio da Paz em em Haya.....	311	Melhoramentos de Lisboa, por O. S. 17—♦ e.....	372
Banco de Inglaterra.....	330	Contra os choques de comboios .....	331	Metropolitano (O) de Tokio.....	295
Banco de Portugal.....	248	Contribuição industrial, por D. J. ....	258	Mirandella a Bragança, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 177, 323 e.....	339
<b>Boletim da Praça de Lisboa:</b> 8, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 360 e.....	376	Convenção internacional, 183 e.....	310	«Modus (O) vivendi» por B. M. 310 e —♦.....	337
Brindes.....	227	Conversão da dívida interna .....	248	Monopolio (O) dos trens de aluguer.....	310
Buenos Aires (De) a Paris, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	289	<b>Cotações</b> nas bolsas portugueza e estrangeiras: 9, 24, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377	Mulheres (As) e os caminhos de ferro.....	315
Cabo (Do) ao Cairo.....	264	Correio electrico.....	42	Navegação do Tejo, por O. S. ....	210
<b>Cambios, descontos e agios:</b> (Em todos os numeros)	146	Correio (O) na estação do Porto.....	71	Navegação e commercio.....	323
Caminho de ferro de Benguella, por <i>J. J. M.</i> (ilustrado)—♦.....	154	Crise (A) da cortiça, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	161	Navegação para a África.....	356
Caminho de ferro de Mossamedes.....	74	Desdobramento (O) do Transiberiano	11	Navegação (A) para a Argentina, 231, 289, 311, 323, 341, 358 e.....	375
Caminho de ferro de Quelimane.....	261	Desastre (O) do caminho de ferro aereo de Manhattan.....	298	<b>Necrologia:</b> Alfredo Krus.....	244
Caminho de ferro de S. Thomé.....	314	Desenvolvimento dos caminhos de ferro em Portugal.....	215	Candido Xavier Cordeiro, (por A. Luciano de Carvalho e redacção)	
Caminho (O) de ferro Panamericano.....	74	Doença (A) dos tunneis.....	294	33—♦ a.....	36
Caminho de ferro subterrâneo de Nova York.....	328	Director (O Nossa), 115, 242, 282 e .....	293	Emygdio Navarro, por M. C.....	278
Caminhos (Os) de ferro do mundo.....	294	«Economista (O) Portuguez».....	280	Gustave Bachi.....	344
Caminhos (Os) de ferro espanhóes.....	214	Electricidade (A) em Nápoles.....	182	João Evangelista d'Abreu, por V. P. ....	131
Caminhos (Os) de ferro franceses.....	198	Electrovias (Os) Schiemann (ilustrado) 51 e.....	186		
Caminhos (Os) de ferro no Brazil.....	155	Elevador (O) do Carmo .....	328		
Caminhos (Os) de ferro no Japão.....	257	Engenheiro (O nosso) Consultor.....	53		
Caminhos de ferro portuguezes, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	87	Estação (A) Central do Porto, por <i>J. Fernando de Sousa</i> (ilustrado)—♦.....	81		
Canal (O novo) de Suez.....	295	Estação da Alfandega do Porto.....	355		
Canal (O) de Suez em 1904.....	215	Estatística (A) em Portugal.....	22		
Canal do Mar Negro ao Báltico.....	247	Estatística industrial, por O. S. ....	262		
Canal (O) do Panamá.....	199	Estatísticas do tráfego dos caminhos de ferro portuguezes, 65—♦ e —♦.....	354		
Canóas electricas .....	123	Exportação nacional.....	67		
Carnaval (O) em Portugal.....	54	Exposição de Praga.....	74		
Carreira de automoveis.....	71	Exposição internacional de artes feminis.....	298		
Carris (Os) de aço-manganez.....	330	Finanças ferroviarias, por O. S.—♦.....	321		
Carruagem (Uma nova) de accumuladores .....	123	Fontes hydro-electricas.....	380		
<b>Carteira dos accionistas:</b> 7, 22, 39, 56, 72, 88, 120, 135, 151, 168, 183, 200, 216, 264, 280, 296, 311, 328 e.....	376	Homenagem a Eduardo Coelho.....	7		
Casino (O) Julieta.....	86	Horario dos comboios .....	333		
Cimento armado nas vias ferreas .....	83	Hoteis (Os nossos).....	138		
Circumvallação do Porto, por <i>J. Fernando de Sousa</i> 209—♦ e.....	243	Illuminação electrica nos comboios.....	310		
Comboios sem paragens.....	22	Importações em 1903, 99 e .....	114		
Commercio Portuguez, 186, 215, 232, 280 e.....	311	Influencia (A) dos caminhos de ferro Legislação estrangeira, 341 e.....	295		
Comunicações (As) telephonicas .....	363	Ligações com a rede espanhola, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 19 e —♦.....	358		
Companhia Através d'África.....	344	Ligações do Porto com Leixões, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	113		
Relatorio, 12, 28, 44, 347 e.....	379	Linha (Uma) audaciosa.....	193		
Companhia da Beira Alta, 7, 39 e... O convénio.....	327	Linha (A) da Regoa a Chaves, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 273—♦ e.....	216		
Companhia do Caminho de ferro de Benguella .....	56	Linha (A) de Buenos Aires ao Pacifico .....	370		
Companhia do Caminho de ferro de Guimarães .....	200	Linha de Ponte de Sôr, por <i>J. Fernando de Sousa</i> —♦.....	294		
	199	Linha (A) do Algarve .....	353		
		Linha (A) do S. Gothardo .....	37		
		Linha (A) do Valle do Sado, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 146—♦.....	314		
			225		

# INDICE

<p>dos Unidos. Washington. A companhia da Pennsylvania, 181 e 198. —IV. As linhas da Pennsylvania. A curva da ferradura, 212. —V. Pittsburgo. Companhia Westinghouse. Cincinatti. S. Luiz e a sua grande estação. O tumulo de Lincoln, 230. —VI. O Illinois Central. Chicago. Os carros Pulman, 245. —VII. As quedas do Niagara. Montreal, 260. —VIII. Viagens em 5.ª classe. A linha Delawar. Os Adirondacks. Primeira locomotiva na America. Viagem no Hudson. Balanço da excursão, 278. —I. De Nova York a Nova Orleans, 292. —II. De Nova Orleans ao Mexico. «Tourists». Santo Antonio. O Mexico. A cidade, 308. —III. Excursões no Mexico. Jardins fluctuantes. Cuernavaca. Proximidades do Equador. A linha de Vera Cruz, 326. —IV. O Central mexicano. Guadalajara. Aguascalientes. Policia, medico, imposto e alfandega, 342. —V. Albuquerque. A linha de Santa Fé. O Canyon de Arizona. Los Angeles, (ill.), 356. —VI. O monte Lowe. Yosemite.</p> <p><b>Notas varias:</b> 12, 27, 43, 59, 76, 107, 123, 202, 235, 267, 283, 299, 315, 332 e.</p> <p>Novas (As) carruagens da «Companhia du Midi».</p> <p>Novo gaz d'illuminação.</p> <p>Olhão a Tavira.</p> <p>Paris (De) à America por Lisboa, 231, 289, 311, 323, 341, 358 e.</p> <p><b>Parte oficial:</b> Vide secção especial, adeante, neste indice.</p> <p>Por entre as nuvens.</p> <p>Porto (O) de Lisboa, por O. S. 306 e</p> <p>Porto (O) de Londres.</p> <p>Produção (A) carbonifera nos Estados Unidos.</p> <p>Proxima (A) subida do carvão.</p> <p><b>Publicações recebidas:</b> 10, 27, 42, 58, 75, 154, 202, 214, 234, 247, 298, 314, 346, 362 e.</p> <p>Quelimane.</p> <p><b>Receitas dos caminhos de ferro</b> portuguezes e espanhóes, 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.</p> <p>Recueil de types de ponts pour routes, por O. S.</p> <p>Réde ferroviaria na China.</p> <p>Segundas (As) classes em Inglaterra.</p> <p>Servico dos correios, por R. Mesnier de Ponsard —♦.</p> <p>Signaes em tempo de nevoeiro.</p> <p>Sistema de limpeza por aspiração, (ill.) 53 e.</p> <p>Sistema (O) de tracção no Simplão.</p> <p>Sistema de tracção por correntes eléctricas alternativas monofásicas da Sociedade Westinghouse, por L. O. —♦.</p> <p>Soldadura electrica.</p> <p><b>Tarifas de transporte:</b> 6, 19, 38, 68, 84, 230, 261, 279, 340 e.</p> <p>Tarifas (As) ferroviarias na Africa do Sul.</p> <p>Tarifa postal universal.</p> <p>Telegraphia sem fios.</p> <p>Terceiras (As) classes nos comboios.</p> <p>Tiro (Um) monstro.</p> <p><b>Tracção electrica:</b> 10, 26, 42, 58, 74, 106, 171, 186, 202, 214, 234, 247, 266, 282, 298, 331, 346 e.</p> <p>Trafego (O) dos caminhos de ferro do Estado em 1904, por J. Fernando de Sousa —♦.</p>	<p>Transafricano (O)..... 106</p> <p>Transpyrenaico..... 11</p> <p>Trust (O) dos telephones..... 264</p> <p>Tunneis de Nova York..... 150</p> <p>Tunnel de Boston..... 232</p> <p>Tunnel do Simplão..... 58</p> <p>Tunnel sob o Niagara..... 215</p> <p>Tunnel (Um) sob o Senna..... 150</p> <p>Ultima (A) palavra sobre os telephones..... 75</p> <p>Valenca a Monsão, por J. Fernando de Sousa —♦..... 305</p> <p>Vapor D. Luiz..... 282</p> <p>Vertigem (A) dos transportes em Nova York, 246 e..... 279</p> <p>Viagem subterranea em Nova York..... 139</p> <p>Via ferrea da Chella, por O. S..... 147</p> <p>Via ferrea de Bagdad..... 42</p> <p>Via ferrea do Ricken .....</p> <p><b>Parte oficial</b></p> <p><b>Legislação por linhas</b></p> <p>Alcobaça á Nazareth..... 68</p> <p>Alfandega do Porto a Leixões, 197 e..... 372</p> <p>Beira Alta..... 324</p> <p>Beira Baixa, 116 e..... 276</p> <p>Benguela..... 229</p> <p>Carris de ferro de Lisboa, 4, 131 e..... 372</p> <p>Carris de ferro do Porto..... 324</p> <p>Circumvalação do Porto..... 212</p> <p>Coimbra a Arganil, 4 e..... 116</p> <p>Evora a Ponte de Sôr, 165 e..... 355</p> <p>Extremoz a Portalegre, 37 e..... 166</p> <p>Extremoz a Villa Vícosa, 116 e..... 244</p> <p>Foz Tua a Mirandella, 53 e..... 228</p> <p>Guimarães a Fafe..... 101</p> <p>Loanda..... 277</p> <p>Lourenço Marques, 148 e..... 260</p> <p>Lourenço Marques á fronteira da Swazilandia, 101, 116, 132, 198 e..... 327</p> <p>Minho e Douro, 197 e..... 307</p> <p>Mirandella a Bragança, 84, 181, 197, 228 e..... 307</p> <p>Mormugão .....</p> <p>Mossamedes, 166, 229, 277 e..... 307</p> <p>Pocinho a Miranda, 212 e..... 244</p> <p>Regoa a Chaves, 84, 212 e..... 292</p> <p>Santa Comba a Vizeu, 53, 228 e..... 244</p> <p>Setubal ao Sado, 101 e..... 165</p> <p>Sul e Sueste, 84 e..... 228</p> <p>Torres-Figueira-Alfarelhos, 116 e..... 276</p> <p>Valença a Melgaço .....</p> <p>Valle do Tamega, 53, 165 e..... 307</p> <p>Valle do Vouga..... 211</p> <p><b>Legislação diversa</b></p> <p>Aferição de pesos e medidas, 259 e..... 369</p> <p>Aplicação do fundo especial em 1905, 4 e..... 58</p> <p>Conselho d'administração da Companhia Real..... 359</p> <p>Emissão do empréstimo de réis 1.500.000\$000 .....</p> <p>Pessoal do Estado, 84, 100, 165 e..... 241</p> <p>Regulamento para admissão e instrução de guarda-freios..... 330</p> <p>Idem, idem de revisores .....</p> <p><b>Tarifas de transporte</b></p> <p><b>Distribuidas com os n.ºs abaixo</b></p> <p><b>Companhia Real</b></p> <p><b>Grande velocidade:</b></p> <p>N.º 7—Bilhetes de ida e volta..... 97</p> <p>P. H. F. n.º 1—Bilhetes para França..... 97</p> <p>P. H. F. n.º 2—idem idem ida e volta..... 106</p> <p>P. H. F. n.º 3—Bagagens e recovagens .....</p> <p>P. H. F. n.º 7—Passageiros, Paris-America .....</p> <p>P. H. F. n.º 8—idem, idem, ida e volta .....</p> <p><b>Pequena velocidade:</b></p> <p>Classificação de mercadorias (alteração)..... 420</p> <p>N.º 3 (modificação)—Mercadorias .....</p> <p>N.º 5 (idem)—Idem .....</p> <p>N.º 7 (idem)—Idem .....</p> <p>N.º 8 (idem)—Idem .....</p> <p>N.º 9 (idem)—Idem .....</p> <p>N.º 10 (idem)—Idem .....</p> <p>N.º 13 (idem)—Idem .....</p> <p>P. n.º 7—Mercadorias—413 e..... 414</p> <p>P. n.º 9—Mercadorias—410 e..... 427</p> <p>M. L. n.º 3—Materiais de construção .....</p> <p>P. H. F. n.º 4—Mercadorias, França-Portugal .....</p> <p><b>Sul e Sueste</b></p> <p>Distancias kilometricas, 414 e .....</p> <p>Despesas accessórias (modificação) .....</p> <p><b>Grande velocidade:</b></p> <p>N.º 3—Reembolsos .....</p> <p>A. (ampliação)—Bilhetes por preços reduzidos 418 e .....</p> <p>C. F. E. 1—Livreto kilometricos .....</p> <p>C. F. E. 2—Bilhetes de gare .....</p> <p>E—Bilhetes por preços reduzidos .....</p> <p>H—Excursões .....</p> <p><b>Pequena velocidade:</b></p> <p>N.º 2 (modificação)—Mercadorias .....</p> <p>N.º 8 (idem)—Mercadorias .....</p> <p>N.º 8—Materiais de construção adubos, sal, minérios etc .....</p> <p>N.º 9—Mercadorias .....</p> <p>N.º 10 (modificação)—Mercadorias, 420 e .....</p> <p>N.º 3 (idem)—Mercadorias, 419, 421, 424 e .....</p> <p>P. N.º 9—Mercadorias .....</p> <p><b>Minho e Douro</b></p> <p>Despesas accessórias (modificação) .....</p> <p><b>Grande velocidade:</b></p> <p>N.º 17—Bilhetes nos comboios tramways .....</p> <p>N.º 18—Reembolsos .....</p> <p>C. F. E. n.º 1—Livreto kilometricos .....</p> <p>C. F. E. n.º 2—Bilhetes de gare .....</p> <p>P. H. F. n.º 1—Bilhetes para França .....</p> <p>P. H. F. n.º 2—Bilhetes de ida e volta, idem .....</p> <p><b>Pequena velocidade:</b></p> <p>P. n.º 3—Mercadorias .....</p> <p><b>Beira Alta</b></p> <p><b>Pequena velocidade:</b></p> <p>N.º 14—(Ampliação)—Telha .....</p> <p>B. S. M. n.º 10—Madeiras .....</p> <p><b>Annexos diversos</b></p> <p>Mappas estatisticos do tráfego de todos os caminhos de ferro portuguezes, 413 e .....</p> <p>Horario-brinde .....</p>
--	---

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDAÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

43 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegráfico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial interna n.º 7, g. v. — bilhetes de ida e volta e

Tarifa especial M. L. n.º 3, p. v. — madeiras de construção, da Companhia Real.

Rosto e índice do 17.º anno.

## SUMMÁRIO

	Páginas
1904-1905	1
CONSTRUÇÃO DE LINHAS, por J. Fernando de Sousa	1
CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS, por O. S.	3
PARTE OFICIAL — Decretos de 15 e 21 de dezembro, Portarias de 21 de dezembro e relatório sobre construção de novas linhas, do ministério das obras públicas	4
TARIFAS DE TRANSPORTE	6
HOMENAGEM A EDUARDO COELHO — COMPANHIA DO MONDEGO	7
DIRECTOR DA COMPANHIA REAL — COMPANHIA DA BEIRA ALTA	7
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	7 a 9
TRACÇÃO ELÉCTRICA	10
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	10
FALTA DE ESPAÇO	11
TRANSPIRENAICO — O DESDOBRAMENTO DO TRANSIBERIANO	11
LINHAS PORTUGUEZAS — Minho e Douro — Oficinas do Barreiro — Casa de banhos no Barreiro — Oficinas de Campanhã — Chefe de contabilidade do Minho e Douro — Abastecimento de águas no Minho e Douro — Apeadeiro de Mirão — Tavira a Villa Real — Evora a Ponte de Sôr — Linhas africanas — Quelimane — Mercadorias em trânsito — Beira — Valde do Sado — Linhas ferreas em estradas — Bill. de identid.	12
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Inglaterra — Hungria	12
NOTAS VARIAS	12
COMPANHIA ATRAVÉS D'ÁFRICA — Relatório do Conselho d'Administração (continuação)	12
ARREMATAÇÕES	13
AVIRES DE SERVIÇO	13
AGENDA DO VIJANTE	13
HORARIO DOS COMBOIOS	14
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	15

## 1904-1905

Concluiu este jornal, com o numero passado, 17 annos de existencia; começa hoje o seu 18.º volume com as mesmas disposições de vontade, o mesmo vigor de trabalho activo e persistente que tem animado até hoje a sua redacção.

Vaidade seria repetirmos annualmente o que temos feito; superfluidez afirmar mais uma vez, que porfiamos por manter a nossa revista á altura da sua missão, acompanhando a par e passo todos os progressos que a imprensa vae introduzindo na sua parte material, toda a evolução que na sua parte intelectual, se vae operando.

No anno que hoje principia um facto, relacionando-se de perto com os caminhos de ferro de todo o mundo, lançará os seus reverberos brilhantes sobre a nossa folha: — em maio proximo reunir-se-ha em Washington a 7.ª sessão do Congresso internacional de caminhos de ferro.

D'essa sessão á qual o nosso jornal é dos raros do mundo que recebe a honra de ser convidado, daremos aqui conta detalhada, como o temos feito das anteriores.

Como de costume também procuraremos oferecer, neste anno, aos nossos assinantes, um bom mappa da rede ferroviária de um paiz estrangeiro. As negociações, já de ha tempos entabolidas para obtermos uma carta digna de continuar a série das que temos dado, não estão ainda concluidas.

A demora não nos assusta porque a nossa tenacidade sempre tem saído vencedora das dificuldades que em tais casos nos ameaçam, e o mesmo confiamos, nos sucederá agora.

Isto posto cumprimos o grato dever de desejar a todos os nossos leitores um anno prospero e feliz.

A Redacção.

## Construção de linhas

A realização do novo empréstimo de 1.500.000.000 réis com a annuidade paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, tinha de seguir-se, nos termos da lei de 14 de julho de 1899 e seu regulamento de 2 de novembro do mesmo anno, a distribuição de fundos respectiva.

No princípio de cada anno económico, o Conselho de Administração, baseando-se nos recursos do fundo especial, propõe ao Governo as operações de crédito que julga necessárias e compatíveis com elles.

Depois de realizadas, propõe a sua applicação, que pode ter tres fins: aquisição de material circulante, obras novas nas linhas em exploração, estudo e construção de novas linhas.

A demora havida na realização do empréstimo deu lugar a que só agora podesse ser cumprido esse preceito legal. A proposta do Conselho serviu de base ao decreto de 24 do corrente. Antes de dar conta da distribuição por este diploma aprovada, importa esclarecer um equívoco em que laboram muitos, supondo que os empréstimos a realizar pelo fundo especial dependem de auctorização legislativa e que essa auctorização consignada na lei de 14 de julho de 1899 e limitada a réis 3.000.000.000 se acha exgotada pela emissão das duas séries contractadas.

A citada lei creou o fundo especial e atribuiu-lhe o destino de servir, como capital ou como annuidade de empréstimo, para os fins acima indicados. Segundo o regulamento, que desenvolve o pensamento fundamental da lei, as operações de crédito tem por único limite as disponibilidades do fundo especial. Não pode, porém, ser empreendida a construção de novas linhas sem estarem expressamente auctorizadas por lei, auctorização que não é necessária para as compras de material circulante e para os melhoramentos nas linhas exploradas. A base 4.º da lei de 14 de julho auctorizou o dispendio até réis 3.000.000.000 com a construção de varias linhas nella enumeradas, assim como a lei de 1 de julho de 1903 acrescentou a essas varias outras linhas e acrescentou a auctorização do dispendio de 7.000.000.000 réis à da lei anterior. Portanto o Governo tem auctorizações que lhe permitem gastar até 10.000.000.000 réis com a construção de certas e determinadas linhas complemen-

tares. A par d'essa construção tem de se ir dotando as linhas existentes com o material e obras complementares precisas. Umas e outras despesas são realizadas mediante o recurso ao crédito e conforme as disponibilidades do fundo especial.

Tal é a economia do sistema, que dá ao poder executivo a necessaria liberdade de acção para poder aproveitar os ensejos oportunos de recurso ao crédito e empreender novas construções dentro da auctorização concedida pelo poder legislativo.

No orçamento para 1904-1905 figuram os recursos previstos do fundo especial pela quantia de 416:300\$000 réis.

O decreto agora publicado acrecenta a essa receita o saldo da gerencia de 1903-1904 de 711:065\$557 réis a ultima prestação do empréstimo de 1903, entrada em julho ultimo na Caixa Geral, na importancia de 270:000\$000 réis e os 1.500:000\$000 réis agora contractados, e ainda o subsidio de 40:000\$000 da camara de Setubal o que eleva as receitas a 2.937:365\$557 réis.

As dotações que na distribuição figuram, tem de ocorrer aos saldos de compromissos tomados e que estivessem por solver em 30 de junho e aos novos compromissos que se tomarem, para cuja satisfação ficam de antemão assegurados recursos. Os pagamentos realizados desde julho por conta do fundo especial saem pois d'essas dotações.

A's receitas a distribuir ha que deduzir primeiro a anuidade do empréstimo de 1903, um semestre (janeiro a junho) de 1904 e o saldo de um adeantamento feito á mina de Cabo Mondego para a habilitarem a fornecer carvão ás linhas do Estado, sommando tudo 186:649\$780 réis. Ficam assim disponíveis para distribuir 2.750:715\$777 réis.

Na distribuição foi dada a prioridade ao material circulante, elemento indispensável de exploração e cujo encargo, uma vez contractado o fornecimento, não é suscetível de addiamento, como a construção de linhas por lanços successivos e empreitadas parciaes.

Vão ser adquiridas quatro locomotivas Compound para o Sul e Sueste. Estão encomendadas duas carruagens automotrices. Vão ser adquiridos ou feitos nas officinas 4 carruagens mixtas, 16 fourgons e 85 vagons de diversas séries para as duas direcções.

Vae-se prosseguir na collocação de freios de vacuo e tubos de intercommunicação no material.

Para material de via larga figura pois na distribuição a quantia de 350:000\$000 réis, destinados tanto ás novas aquisições, como aos pagamentos occorrentes por conta dos anteriores contractos.

A dotação para as machinas, carruagens e vagons da via reduzida, Regoa a Villa Real, foi de 400:000\$000 réis, abrangendo as quatro locomotivas e o material de transporte, cujo fornecimento está a concurso.

Para a via fluvial são destinados 200:000\$000 réis, contando-se com a aquisição de dois vapores e o pagamento, realizado neste anno economico, da nova draga.

Attendidas as necessidades de material circulante, tem ainda a precedencia sobre a construção de novas linhas os melhoramentos nas linhas em exploração, mórmente nas do Sul e Sueste, que nascem pobreissimas e destituidas dos mais elementares recursos para uma boa exploração. Apesar do muito que se tem feito, bastante resta que fazer.

Com duas obras importantsíssimas se conta agora: a ponte-caes do Barreiro para atracação de navios, contractada com a antiga casa Gail, e a ampliação do terrapleno da estação da Alfandega do Porto. Além d'isso destina-se uma dotação de 120:000\$000 réis para as estações do Porto e Contomil em construção e para se iniciarem os trabalhos de construção da estação do Sul e Sueste, em Lisboa. Para as pontes do Pocinho e Pinhão é destinada uma dotação de 140:000\$000 réis.

Conta-se ainda com machinas-ferramentas e obras nas officinas das duas direcções, com a construção de varios armazens e casas de habitação, obras de abastecimento de aguas e outras. Finalmente para a construção d'estradas de acesso das estações, destinam-se réis 120:000\$000, dos quaes ha que deduzir 68:000\$000 réis de saldo dos compromissos anteriores, podendo-se, pois, começar novos lanços até a importancia de 52:000\$000 rs.

A dotação total para obras complementares atinge assim a importante quantia de 680:000\$000 réis.

Ficam pois disponíveis para construção de novas linhas 1.405:000\$000.

A linha da Regoa a Chaves foi atribuida a dotação de 400:000\$000, com a qual se conseguirá, não só concluir no presente anno economico o troço da Regoa-Villa Real como contractar trabalhos além de Villa Real na importancia de mais de 150:000\$000, apenas seja aprovado o projecto em elaboração. Importa levar a linha quanto antes ás Pedras Salgadas pelo menos, para bem servir aquella importante estancia de aguas e a de Vidago.

Para a linha de Pocinho a Miranda são destinados 100:000\$000, não se procurando dar maior desenvolvimento aos trabalhos, enquanto não estiver mais adeantada a construção da ponte do Pocinho.

E iniciada a construção da linha do Valle do Tâmega, Livração a Amarante, com uma dotação de 60:000\$000, que permite contractar as expropriações da Livração a Amarante e a infrastructura de alguns kilometros, para assim accentuar que a directriz escolhida, da Livração a Amarante, não pode ser substituída por outra.

Para a linha de Faro-Villa Real de Santo Antonio são destinados 320:000\$000, contando-se que no fim do proximo verão se possa abrir a linha até Villa Real, independentemente de estar construída a estação terminal.

Para a linha de Ponte de Sôr destinaram-se 240:000\$000 suficientes para se contractar a infrastructura até Mora.

Para o prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa, que deve ficar concluido no corrente anno economico, contou-se com 220:000\$000.

Para o prolongamento de Setubal á margem do Sado contou-se com 60:000\$000.

Ficam 5:000\$000 disponíveis para estudos de linhas não enumeradas.

\* Não figuram na distribuição de fundos, nem o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, nem a linha do Valle do Sado, apesar de serem dois dos mais importantes complementos da linha do Sul.

O projecto do Barreiro a Cacilhas, está sofrendo uma revisão, baseada no resultado das sondagens geologicas efectuadas, em vista da qual, convém introduzir-lhe algumas modificações.

Pensa-se também em renunciar ao aproveitamento da energia das marés, adoptando typos de pontes diversos dos que foram projectados. Obra de tal magnitude não pode ser levada a effeito, senão depois de concluidos todos os estudos preparatorios, tendentes a melhorar e completar o notável projecto do abalizado engenheiro o sr. Costa Serrão, que não dispunha de minuciosas sondagens, como as que tem sido feitas ultimamente.

Quanto á linha do Valle do Sado, estão-se ultimando os trabalhos de gabinete dos primeiros 74 kilometros, de Setubal á mina da Caveira, abrangendo a passagem de Marateca, cujo estudo teve de ser minucioso e demorado, attentas a importancia da obra e as dificuldades inherentes á natureza do estudo.

E indispensável que se ataque numa etapa a construção de Setubal a Alcacer, primeira localidade importante servida, para o que é preciso dispendar 700:000\$000 réis. Esta em preparação uma combinação financeira, que permitirá obter os recursos para empreender essa construção logo que o projecto esteja aprovado.

\* No proximo anno de 1905, devem-se abrir á exploração 36 kilometros da linha da Fuzeta a Villa Real de Santo Antonio, 23 kilometros de Estremoz a Villa Viçosa, 24 kilometros de Regoa a Villa Real.

Ao mesmo tempo trabalha-se activamente no troço além de Villa Real, na construção de 60 kilometros da linha de Ponte de Sôr e de 40 kilometros da linha do Sado, prosseguindo-se tambem na construção das linhas do Pocinho e de Amarante.

E' natural que se possam iniciar outras construções, tornando-se assim cada vez mais abundantes os fructos do regime a que os caminhos de ferro do Estado se acham submetidos.

## Conservação das estradas

Não ha despesa publica mais grata aos povos do que a que se faz com o desenvolvimento da viação e, em especial, com a construção das estradas ordinarias.

Despesa utilissima que se traduz na valorização dos terrenos agrícolas, no aumento das transacções mercantis, no accrescimo da riqueza, na sua mais regular distribuição, comprehende-se bem que seja reclamada soffregamente pelas populações rurais e centros commerciaes, que consideram esta quota parte das contribuições entregues ao poder central, uma restituição indispensavel, sagrada.

O proprio Estado lucra indirectamente, por varios modos, com o alargamento da rede da viação. Ao cerrar e anastomosar as suas malhas, ao irradiar das povoações importantes novos lanços que sirvam mais rapidamente as povoações secundarias, promove as permutas dos productos do solo, estende e amplia a zona de servidão das vias ferreas cujo tráfego cresce, o que determina uma diminuição no coefficiente de exploração d'estas linhas e consequentemente uma diminuição na subvenção ou garantia de juro que tenha de dar.

E' uma despesa productiva, e só ha a lamentar que não haja sido feita mais largamente.

As hesitações da nossa administração publica, que tão facil e frequentemente muda de sistema, pode attribuir-se, entre outros males, o da deficiencia da rede das estradas das diferentes ordens.

D'umas vezes o Estado avoca a si a construção, manutenção, inspecção e direcção de todas as estradas publicas. Lei de 9 de julho de 1849. Manda construir por empreitadas as estradas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes de Traz-os-Montes ao Algarve. Lei de 30 de julho de 1860.

D'outras vezes o Estado reserva para si apenas as estradas de 1.<sup>a</sup> ordem ou reaes de 1.<sup>a</sup> classe ou directas e de 2.<sup>a</sup> classe ou transversaes, incumbe os districtos da construção, conservação e polícia das estradas de 2.<sup>a</sup> ordem, e dá aos municipios idênticas obrigações a respeito das estradas de 3.<sup>a</sup> ordem. Lei de 15 de julho de 1862.

E' a descentralização administrativa, mas descentralização theorica, porque nem os districtos nem os concelhos teem recursos que lhes permittam arcar com estas despesas, mesmo nos rares que são bem administrados. Descentralização que serviu de pretexto a que os districtos e municipios, seguindo o exemplo do alto, enveredassem pelo ingrato e perigoso caminho dos emprestimos ao banco hypothecario. Poucas estradas se construiram sob esse regime; muito ha a pagar de amortizações e de juros.

A despeito de muitos esforços dos governos a rede secundaria continua deficiente.

A lei de 6 de junho de 1864 ainda providenciou sobre o serviço braçal, que facilitaria a construção e sobre tudo a conservação das estradas de 3.<sup>a</sup> ordem, mas pôde dizer-se, que se abandonou inteiramente este recurso, o qual nem para a conservação dos caminhos vicinaes se aproveita devidamente.

Já, no mesmo anno, sabendo-se que pouco se podia contar com as construções feitas por conta dos districtos e municipios, se legislou mandando construir por conta do estado as estradas de 2.<sup>a</sup> ou 3.<sup>a</sup> ordem que servissem estações ferroviarias. Assim terá de fazer-se sempre que uma estrada d'estas seja uma verdadeira necessidade publica.

Os municipios preterem as necessidades da viação ás de outros melhoramentos na séde. Se chegam a construir alguns lanços, não descansam enquanto a sua conservação não passa para o Estado. Ha algumas que se justificam mais pela conveniencia particular de vultos influentes na politica partidaria do que pelas vantagens dos povos.

As leis descentralizadoras de 1862 e 1864, que não produziram os fructos que se esperavam, foram modificadas posteriormente. Em 30 de junho de 1887 passavam para a administração directa do Estado as estradas districtaes que mediam 2.027 km. apenas. Reconhecia-se a falta da

viação, fazia-se um emprestimo para a ampliar, ordenavam-se grandes empreitadas de estudos mas continuaram fóra da sua acção directa as estradas municipaes e melhor fóra que todas elas estivessem sob a sua dependencia, pois mal pôdem as camaras com a conservação dos caminhos.

Haveria assim economia de pessoal e só assim se conseguiria completar a rede de que se carece.

Vê-se de uma estatística de 1896 que havia em 30 de junho 3.121 km. de estradas municipaes construidas, faltando para a rede approvada 9.785.

Como esta rede é modesta de mais e inferior á necessaria, conclue-se que apezar de trabalharmos, desde 1864 pelo menos, só temos construída a quarta parte da extensão kilometrica de estradas municipaes.

Na viação de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> ordens, estradas reaes e districtaes temos pouco mais de metade construída, pois que a rede geral fixada dá a extensão de 20.052 km. contando as ilhas adjacentes ou 18.700 sem essas havendo em 1903 apenas 10.906 km.

D'aqui se infere quanto está longe ainda o paiz de possuir um sistema de viação ordinaria que, conjugado harmonicamente com o da viação accelerada, satisfaça ás suas necessidades.

No que está feito, só o Estado sem contar os districtos ou os municipios, dispendeu em estudos, construção e reparação, ou em subsídios aos districtos e municipios, mais de 50.000 contos de réis.

E' já um capital importante.

Pois todo esse capital está ameaçado de se perder. A rede que temos, escassa como é, nem essa poderá subsistir. A este estado chegámos de se construirem alguns kilometros de novos lanços com as verbas que avaramente o orçamento consigna no seu rol, e de se deixarem perder em completa ruina mais kilometros ainda, destruidos pela acção do tempo, ou pelo excessivo trânsito.

Nos troços de maior movimento de algumas estradas como a de Payalvo a Thomar, tem de haver juntas de bois a dar deanteira ás carruagens que não pôdem sair dos charcos e atoleiros.

Em algumas estradas de serviço de estações ferroviarias aumentou o preço das carreiras e transportes, o tempo do percurso e o perigo pela sua inviabilidade.

Os itinerarios modificam-se. Procuram-se as estradas menos frequentadas e dão-se grandes rodeios para evitar os atoleiros de inverno, as subrodas e as nuvens axaphiantes de pó de caleareo no verão, pois que se transformou o pavimento das nossas estradas principaes por tal forma que ha pontos onde já não é facil saber e descobrir por onde vae a via publica.

Com alguns annos mais d'este regimen, inutilizam-se por completo.

Foi no que deu a sabia economia do ministro que julgou dever equilibrar o orçamento suprimindo a conservação das estradas!

Nem as medidas tomadas nestes ultimos annos para acudir ao mal foram bastantes. Já não é de conservação que se carece, é de reparação quasi tão grande e completa que melhor merecerá o nome de reconstrução.

Pois deve atacar-se de frente o problema. E' urgente, é inadiável, provér de remedio. Não se desbaratam assim milhares de contos, não pôdem desprezar-se assim os interesses, as comodidades, as fazendas de milhões de contribuintes.

Ha despesas que pôdem adiar-se, estas não.

Falta dinheiro para as grandes reparações e para a rasoavel conservação? Não ha a verba pela qual os cantoneiros disponham de alguma brita a lançar nas primeiras depressões que aparecem no leito das estradas, rodeiros que amanhã são sulcos e covas em que a agua empóça e d'onde mina e alastrá passando a atoleiros e tremedaes?

Não se completam lanços começados com as terraplenagens a esboroar-se sob a acção das chuvas? Não se pôdem tornar utilizaveis troços, separados por poniões, aqueductos ou pequenas obras d'arte? Não se activam as construções das estradas de 3.<sup>a</sup> ordem?

Pois avoque o Estado a si todas as construções, cobrando as receitas da viação e lance um imposto pro-

porcional aos kilometros de estrada que tenham de conservar-se em cada concelho.

Entre pagar mais com boas estradas e pagar o mesmo com estradas intransitaveis, os povos não hesitam. Mas que cada concelho pague segundo as estradas que tiver para que aquelles que nada devem em favores d'esta natureza não estejam a pagar aos privilegiados. Mas que tambem essa receita seja integralmente applicada a tal fim, e não entre no sorvedouro onde vão sumir-se tantas outras.

E' uma medida radical.

Com o actual regime e com verbas tão escassas para a conservação das estradas, perde-se tudo quanto andamos a gastar desde que começou a primeira construção.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas e Minas

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Tendo o Governo sido auctorizado por carta de lei de 1 de julho de 1903 a adeantar annualmente, pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, à Companhia do Caminho de ferro do Mondego, até o limite de 10:300\$000 réis, a quantia necessaria para com o rendimento liquido do encargo da exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil perfazer a importancia de 24:833\$375 réis, valor da annuidade necessaria para juro de 5 por cento e amortização em 25 annos de um emprestimo de réis 350:000\$000 em obrigações a emitir pela referida companhia;

Tendo, nos termos da mesma lei, fixado o uso d'essa auctorização dependente da homologação pelo Tribunal do Commercio de Lisboa, tanto de qualquer contracto de exploração em toda ou em parte da linha ferrea de Coimbra a Arganil, como do acordo com os credores da Companhia do Caminho de ferro do Mondego;

Tendo sido homologada por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa, datada de 6 de dezemb.º de 1904 o acordo feito em 23 de novembro ultimo com os credores da Companhia do Caminho de ferro do Mondego, e o contracto celebrado em 22 do mesmo mez entre esta companhia e a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes para a exploração da linha ferrea entre Coimbra e Louzã;

Uzando da auctorização dada ao Governo no artigo 1.º da citada lei de 1 de julho de 1903 :

Hei por bem decretar, em nome de El-Rei, que seja inscrita no orçamento dos caminhos de ferro do Estado, a contar de 1 de julho de 1905, a quantia necessaria e até o limite de 10:300\$000 réis annuaes, a entregar a Companhia do Caminho de ferro do Mondego para com o rendimento liquido do encargo de exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil perfazer a importancia de 24:833\$375 réis, valor da annuidade para juro de 5 por cento e amortização em vinte e cinco annos de um emprestimo de réis 350:000\$000, em obrigações a emitir pela referida companhia.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria; assim o tenham entendido e façam executar.—Paco, em 15 de dezembro de 1904.—DONA MARIA PIA, RAINHA REGENTE.—Manoel Affonso de Espregueira—Eduardo José Coelho.

### Direcção Geral de Commercio e Industria

Carecendo a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, para execução do acordo com os seus credores, feito em 23 de novembro ultimo, de emitir obrigações no valor de 350:000\$000 réis, nos termos da carta de lei de 1 de julho de 1903 ;

Havendo sido homologados por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa de 6 do corrente mez de dezembro tanto o acordo feito em 23 de novembro ultimo entre a Companhia do Caminho de ferro do Mondego e os seus credores como o contracto de exploração do caminho de ferro entre Coimbra e Louzã, celebrado em 22 do mesmo mez entre a referida companhia e a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Tendo sido determinado por decreto de 15 do corrente mez de dezembro que se inscreva no orçamento dos caminhos de ferro do Estado, a contar de 1 de julho de 1905, a quantia, não excedente a 10:300\$000 réis, a pagar à Companhia do Caminho de ferro do Mondego, nos termos da lei de 1 de julho de 1903, e para os fins expressos na mesma lei :

Visto o preceituado na referida lei de 1 de julho de 1903 :

Manda Sua Majestade El-Rei auctorizar a Companhia do Caminho de ferro do Mondego a emitir em uma só série 7.000 obrigações do capital de 50\$000 réis cada uma e juro de 5 por cento ao anno, amortizaveis ao par, por sorteios semestraes, no prazo de vinte e cinco annos, com as clausulas seguintes :

1.º A emissão das referidas obrigações só terá lugar depois de dar entrada na Repartição do Commercio o documento comprobativo do registo a que se refere o n.º 6.º do artigo 49.º do Código Commercial.

2.º A companhia fica obrigada a pagar o imposto de rendimento das obrigações de que se trata, nos termos da lei de 29 de julho de 1899, ainda que os juros de todas ou parte d'ellas não sejam satisfeitos em Portugal, devendo ser inscrita no texto de cada título a declaração de que os juros ou coupons são sujeitos em todas as hypotheses de pagamento ao imposto de rendimento em Portugal.

3.º Da emissão das referidas obrigações ou de quaequer operações financeiras que a Companhia do Caminho de ferro do Mondego realize, nenhuma responsabilidade, em qualquer situação ou hypothese, virá para o Estado, além do que se acha expressamente preceituado no artigo 1.º da citada lei de 1 de julho de 1903.

4.º As garantias com que a companhia assegura o pagamento dos juros e amortização das obrigações, em nenhum caso prejudicam nem offendem os direitos que, pelas leis e pelas clausulas do alvará de concessão e suas modificações ulteriores pertencem ao Estado sobre a linha concedida à companhia, por isso que o Estado, sempre em todas as hypotheses é credor privilegiado da companhia no que respeita às obrigações impostas pelo alvará de concessão, mas sem prejuizo do disposto no artigo 3.º da lei de 1 de julho de 1903.

5.º A auctorização dada pelo Governo para a emissão de obrigações em nada modifica as clausulas e condições do mesmo alvará de concessão da linha ferrea e sua interpretação e execução, nem altera por qualquer forma os prazos nello fixados para resgate da linha e para sua reversão para o Estado, livre de todos os encargos.

6.º A companhia fará os necessarios lançamentos na sua escrituração e nos balanços annuaes, de modo a d'elles constar com toda a clareza a responsabilidade da mesma companhia para com o Estado pelas importancias adeantadas por este e respectivos juros, nos termos e para os effeitos do artigo 3.º da carta de lei de 1 de julho de 1903.

Paco, em 21 de dezembro de 1904.—Eduardo José Coelho.

### Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 5 de dezembro de 1904: ha por bem auctorizar que seja aberta, provisoriamente, à exploração publica a nova linha da Companhia Carris de ferro de Lisboa, servida por tracção electrica entre a Rua da Palma e a Rua Gomes Freire pelas Ruas de S. Lazaro, Conselheiro Arantes Pedroso, e Campo dos Martyres da Patria, ficando a empresa concessionaria obrigada :

1.º A conservar as paragens obrigatorias na Rua de S. Lazaro entre 0<sup>º</sup>100 a 0<sup>º</sup>200 a contar da Rua da Palma.

2.º A proteger as linhas telegraphicas e telefonicas que ainda não tenham resguardo.

Paco, em 21 de dezembro de 1904.—Eduardo José Coelho.

### Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

SENHOR :

A base 3.º da carta de lei de 14 de julho de 1899 na qual são enumeradas as receitas que pertencem ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado e prescritas as regras para a sua applicação, deixou o poder executivo habilitado a levar a effeito as operações de credito que as disponibilidades do mesmo fundo comportarem, não podendo porém o producto d'esses emprestimos ser applicado a obras que não estejam auctorizadas por lei. E, como na referida lei se prevêem e auctorizam, entre essas applicações, de preferencia a quaequer outras, a aquisição de material circulante e as obras novas nas linhas em exploração, só é precisa auctorização legislativa especial para a construcção de novas linhas. Por isso a base 4.º da lei auctorizou o Governo a empreender a construcção de diversos troços quando os recursos obtidos pelo fundo especial, até a quantia de 3.000:000\$000 réis, o permittirem. A essa auctorização, e sem prejuizo d'ella juntou-se, para outras linhas, a da lei de 1 de julho de 1903 com o limite de 7.000:000\$000 réis para a despesa a fazer.

Os principios fundamentaes da lei organica são desenvolvidos no regulamento aprovado por decreto de 2 de novembro de 1899. Assim, o Governo pode realizar, sem dependencia de auctorização especial, as operações de credito possiveis e convenientes precedendo proposta do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado e sem mais limite que o que resulta, para os encargos respectivos, das disponibilidades do fundo especial. Além

dos melhoramentos nas linhas em exploração pôdem-se construir determinadas linhas, dispendendo-se até o limite de 10.000.000\$000 réis, somma das duas auctorizações concedidas.

No anno económico findo propôz o Conselho a realização de uma operação de credito na importâcia de 3.000.000\$000 réis dividida em duas séries, que permittisse attender as necessidades mais instantes.

Por contrato de 12 de outubro de 1903 foi realizado um empréstimo de 1.500.000\$000 réis. No relatorio apresentado pelo meu antecessor à Camara dos Senhores Deputados foram minuciosamente referidas as negociações que precederam o contracto e expostas as razões por que se prescindiu de contractar desde logo a segunda série.

No principio do corrente anno económico ponderou o Conselho a necessidade d'essa segunda série. Depois dos indispensaveis trabalhos preparatórios realizou-se um concurso, de que resultou o contracto de 19 do corrente mez, pelo qual foi ajustado novo empréstimo de 1.500.000\$000 réis, sendo pois indispensável fixar a dotação das diversas obras no orçamento rectificado do fundo especial para o exercicio de 1904-1905.

A dotação de cada obra é destinada, não só a solver o saldo dos encargos contraídos até 30 de junho ultimo por contractos de empreitadas ou fornecimentos, abrangendo pois os pagamentos feitos já no corrente anno económico, como os novos encargos a contrair, que pôdem ir até a diferença entre a dotação e aqueles saldos. Sucederá assim que, pelos prazos mais ou menos largos que a execução dos trabalhos exige, haverá no fim do anno económico saldo considerável por dispendar, o que representa para o fundo especial maior encargo de juros e amortização. A base essencial do credito da Administração tem sido porém e deve continuar a ser a obtenção de recursos antes de se tomarem compromissos de despesa e como não convém fraccionar demasiado as operações de credito, as quantias distribuidas em relação a um exercicio não podem ser integralmente dispendidas dentro d'elle.

O saldo do fundo especial no fim da gerencia de 1903-1904 era de 711.063\$557 réis, a que ha que juntar as receitas ordinarias previstas no orçamento na importâcia de 416.300\$000 réis, a ultima prestação de 270.000\$000 réis do empréstimo de 1903, entregue em 30 de junho e que só em julho deu pois entrada no fundo especial, e os 1.500.000\$000 réis do novo empréstimo, tudo o que perfaz 2.937.363\$557 réis, incluindo o subsidio de 40.000\$000 da Camara de Setubal, que se deve tornar efectivo dentro em pouco.

Sobre essa receita peza o encargo da annuidade completa do primeiro empréstimo e de um semestre do segundo, nas importâncias respectivas de 84.607\$080 e 39.542\$700 réis.

Tem ainda que se contar com a quantia de 62.500\$000 réis, saldo a entregar no corrente anno económico e quasi todo entregue já do adeantamento de 80.000\$000 réis à Empresa do Cabo Mondego para a habilitar a desenvolver a lavra da mina e a poder fornecer carvão aos caminhos de ferro do Estado, conforme os contractos de 3 de julho de 1903 e de 18 de maio de 1904.

Ficam pois disponíveis 2.730.715\$777 réis para distribuir em harmonia com a proposta de 21 do corrente do Conselho de Administração, que julgo digna de aprovação.

Teem nella a precedencia, como é de razão, a aquisição de material circulante e fluvial, à qual se destinam 665.000\$000 réis, não só para liquidar os contractos feitos anteriormente, como para adquirir mais quatro locomotivas Compound, duas carroagens automotrices, dezeseis fourgons, quatro carroagens mixtas e noventa e dois vagons de diversos tipos, que serão feitos no paiz, e ainda para proseguir na collocação de freios de vacuo no material circulante.

Conta-se também com a aquisição de dois vapores de tipo mais aperfeiçoado para o serviço no Tejo, com a de uma draga já fornecida e paga no presente anno económico e com o material de tracção e transporte para a linha da Regoa a Villa Real.

Muito ha que fazer nas linhas em exploração para as dotar com todos os complementos necessarios, e especialmente nas do Sul e Sueste, em que faltavam quasi por completo nas estações as indispensaveis dependencias.

Ayulta entre essas obras a construcção de uma ponte-cais no Barreiro, obra inadiável para ocorrer ás exigencias do tráfego, e que durante a construcção do prolongamento do Barreiro a Cacilhas dará logar a considerável receita, e mesmo depois da sua conclusão continuará a determinar grandes economias na descarga do carvão de pedra. Esta essa obra adjudicada, devendo começar em breve a sua construcção.

Merce ainda menção especial o alargamento da estação da Alfandega no Porto, da maxima urgencia e que vae ser posto a concurso.

Indispensável é melhorar as estações da Trofa e de Tua, de Cuba, Evoramonte, Bombel, Casevel, Pereiras e Loulé, e construir armazens nas da Moita, Bombel, Cabrela, Casa Branca e Almancil, e casas de habitação para o pessoal, tanto do Minho e Douro como do Sul e Sueste.

É ainda necessário adquirir algumas machinas-ferramentas e guindastes, ampliar officinas, construir casas de banhos, colocar alpendre em estações e melhorar o abastecimento de aguas. Para os melhoramentos enumerados propõe-se uma dotação de réis 300.000\$000.

A continuação da construcção das estações do Porto e de Contomil e o começo da de Lisboa na terrapleno á frente do edificio da alfandega são assegurados mediante a dotação de 120.000\$000 réis.

Para a construcção das pontes do Pocinho e Pinhão, a segunda das quaes está muito adeantada fixa-se a dotação de 140.000\$000 réis, proporcionada ao andamento provavel dos trabalhos.

Para a construcção de estradas de accesso das estações foi no anno económico findo distribuida a verba de 80.000\$000 réis, por conta da qual se pagaram apenas cerca de 10.000\$000 réis, mercê das inevitaveis delongas causadas por organização de processos, concursos, elaboração de contractos e realização das expropriações. Fixando a dotação de 120.000\$000 réis para o actual exercicio, poderão ser distribuidos por trabalhos não contractados ainda cerca de 50.000\$000 réis.

As quatro verbas propostas somam 630.000\$000 réis e com a destinada ao material circulante perfazem a importante quantia de 1.330.000\$000 réis, consagrada quasi na totalidade a melhorar as condições d'exploração das linhas actuaes. Ficam assim disponíveis cerca de 1.400.000\$000 réis para distribuir por construcções de novas linhas.

Acham-se ao presente em construcção: os troços de via larga de Estremoz a Villa Vicosa, da Fuzeta a Villa Real de Santo António, de Evora a Móra, de Setubal á margem do Sado, e de via reduzida da Regoa a Villa Real e do Pocinho a Moncorvo. Excepto o ultimo, cujo aproveitamento depende da conclusão da ponte do Pocinho começada ha pouco, mercê das delongas a que deram logar as successivas revisões do projecto superiormente determinadas, pôdem todos ser concluidos no presente anno económico ou no seguinte, acrescentando-se assim 145 kilometros á rede em exploração. Convém pois assegurar o rapido andamento d'essas construcções, dotando-as com suficiente larguezas.

Julgo tambem digna de aprovação a proposta do Conselho para que se iniciem trabalhos no primeiro lanço da linha do Valle do Tamega, compreendido entre a Livração e Amarante conforme o projecto aprovado por portaria de 2 do corrente mez.

E não se diga que a construcção simultanea de tantas linhas representa uma dispersão condemnable de recursos, que melhor aproveitados seriam se se concentrasssem numa só. Nem a justiça distributiva seria respeitada com essa concentração, nem aos interesses da agricultura conviria uma excessiva procura de braços em determinada região, nem da construcção de numerosos lances resulta prejuizo, porque partem todos das linhas em exploração, podendo pois ser abertos ao serviço em curto prazo, beneficiando as respectivas regiões e aumentando as receitas do Estado.

Na distribuição proposta é atribuída a verba mais avultada, de 400.000\$000 réis, à linha da Regoa a Chaves, cuja importâcia é ocioso encarecer, convindo imprimir aos trabalhos a possivel actividade para que no mais curto prazo se conclua. A dotação referida permite não só concluir até junho a secção da Regoa a Villa Real, como empreender a construcção da de Villa Real ás Pedras Salgadas, cujo projecto está muito adeantado e que deve constituir a segunda etapa da realização de tão valioso melhoramento. A essa verba ha que juntar 100.000\$000 réis para material circulante já mencionados, o que eleva a dotação da linha a 500.000\$000 réis.

Não menos importante é a conclusão do troço da Fuzeta a Villa Real de Santo António, que se deve realizar até o fim do verão proximo, dando logar a importante tráfego regional e a grande augmento de receita na linha do Sul. A dotação de 320.000\$000 réis permite concluir a linha, salvo algumas obras complementares da estação de Villa Real, que pôdem ser concluidas depois de aberta a exploração.

Com a dotação de 220.000\$000 réis proposta consegue-se o valioso troço de Estremoz a Villa Vicosa.

Para o primeiro troço já estudado da linha de Ponte de Sôr, de Evora a Móra, prevê-se uma dotação de 240.000\$000 réis, com a qual se construirá a infrastructura em pouco mais de um anno, acelerando-se assim a construcção de uma linha que vae transformar as condições economicas de uma vasta região, rica e suscetível de notável progresso económico, hoje por completo privada dos benefícios da viação.

Para o prolongamento de Setubal á margem do Sado destinou-se a verba de 60.000\$000 réis apenas, porque os extraordinarios embaracos originados pelas expropriações teem demorado o andamento dos trabalhos. Opportunamente se poderá reforçá-la, se necessário fôr, para assegurar, como convém, a rapida conclusão da obra.

Para a linha do Valle do Tamega propõe-se a dotação de 60 contos, suficiente para os trabalhos que pôdem ser desde já empreendidos e á qual se juntará o subsidio louvavelmente oferecido em tempo pela Camara de Amarante e que é de esperar se torne efectivo.

Finalmente a dotação de 100.000\$000 réis para o lanço do Pocinho a Moncorvo permitirá, não só realizar os trabalhos contracitados, como adjudicar novas empreitadas, devendo-se contemplar no proximo exercicio essa linha com sufficiente dotação para que a conclusão do lanço coincida com a da ponte sobre o Douro e para que activamente se construa além de Moncorvo.

Ficam por completar algumas linhas, não menos importantes que as enumeradas, cumprindo-me justificar essa omissão.

O prolongamento do Barreiro a Cacilhas é o mais importante complemento da linha do Sul e Sueste. A sua construcção foi autorizada pela base 4.º da lei de 14 de julho de 1899. Diversas circunstâncias demoraram o uso d'essa autorização. Foram as obras iniciadas no primeiro lanco e conseguiu-se obter projecto dos seguintes em condições de ser aprovado, mas a sua realização ficou dependente dos resultados de minuciosas sondagens geológicas, como a prudência aconselhava em relação a tão importante obra hidráulica. Os resultados d'essas sondagens, quasi concluídas, mostram a conveniência de uma revisão do projecto que, sem alterar as suas linhas gerais, o adapte às condições do terreno por elas accusadas. Não sendo possível continuar os trabalhos no presente anno económico, deixou-se sem verba esse troço, o que de modo algum significa que seja considerado dispensável ou de somenos importância, nem que deva ser adiada a sua construcção, que será seguramente continuada no futuro anno económico.

A linha do Sado pôde e deve exercer tão larga ação de fomento no rico e desfavorecido valle que é destinada a servir, que seria gravíssimo erro económico a dilação em a construir.

A sua construcção, com Setúbal por origem, conforme foi acertadamente prescrito pela lei de 1 de julho de 1903, devia ser naturalmente precedida de estudos difíceis e demorados relativos á travessia do esteiro de Maratéca. Acha-se hoje elaborado e em condições de ser submetido ao exame das estações competentes o projecto da linha desde Setúbal até a mina da Caveira. Para ser utilizada carece a construcção de abranger simultaneamente todos os trabalhos desde Setúbal até Alcacer, o que exigiria considerável dotação.

Concordando com o parecer do Conselho de Administração, julgo que a construcção d'esta linha deve ser, apenas estejam aprovados os projectos, objecto de providencia especial, que está em preparação para assegurar o necessário desenvolvimento dos trabalhos sem prejuízo das outras linhas em construcção.

Na rede complementar ao norte do Mondego tem jus a menção especial, o troço de Valença a Melgaço, cuja construcção é fácil e económica e que vem com o seu affluxo de tráfego valorizar a linha do Minho. Está-se procedendo à elaboração do projecto.

Equal menção merece a linha da Regoa a Villa Franca das Naves, de manifesta importância, a cujo estudo se vai proceder imediatamente e cuja construcção deverá ser empreendida logo que haja projecto aprovado em vista do grande alcance económico d'essa linha que tem jus a particular atenção dos poderes públicos.

Sobreleva a todas em importância a linha de circumvalação do Porto, cujo projecto está sujeito ao exame das corporações consultivas, devendo proceder-se á sua execução quando aprovado, o que não prejudica o uso da autorização concedida ao Governo pela carta de lei do 1 de julho de 1903 relativamente á construcção do prolongamento até Leixões do ramal da Alfandega.

Tal é, Senhor o projecto de distribuição que permite dar vivo impulso á viação acelerada segundo um plano methodico e reflectido com que se procuram attender ás conveniências de economia do paiz e os dictames de justiça distributiva, pelo que espero que Vossa Majestade se dignará conceder-lhe a sua aprovação.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria, em 23 de dezembro de 1904.—Eduardo José Coelho.

Atendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria:

Hei por bem, nos termos do artigo 61.º do regulamento aprovado por decreto de 2 de novembro de 1899, aprovar a tabella, anexa ao presente decreto, da distribuição das quantias a dispendar no corrente anno económico por conta do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado que baixa assignada pelo referido Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e o faça executar.

Pago em 23 de dezembro de 1904.—EL-REI—Eduardo José Coelho.

Tabella rectificada das receitas orgadas para 1904-1905 e da respectiva distribuição de despesa:

RECEITA		
Saldo em 30 de junho de 1904.	711.065.5557	
Última prestação do empréstimo de 1903.	270.000.5000	
Empréstimo de 1903.	1.500.000.5000	
Receitas ordinárias previstas no orçamento.	416.300.5000	
Subsídio da Câmara de Setúbal.	40.000.5000	
	2.937.365.5557	

DESPESA		
Annuidade do empréstimo de 1903.	84.607.5080	
» 1904.	39.542.5700	
Adeantamento ao Cabo Mondego.	62.500.5000	186.649.5780
Material circulante e fluvial:		
Via larga.	365.000.5000	
» reduzida.	100.000.5000	
» fluvial.	200.000.5000	665.000.5000

Melhoramentos nas linhas em exploração:

Obras novas, machinas-ferramentas, guindastes, renovação de pontes, ponte-cais do Barreiro.	300.000.5000
Estações do Porto, Contomil e Lisboa.	120.000.5000
Estradas de acesso.	120.000.5000
Pontes do Pinhão e Pocinho.	149.000.5000
	680.000.5000
Construcção e estudos de linhas:	
Regoa a Chaves por Villa Real	400.000.5000
Faro a Villa Real de Santo António.	320.000.5000
Pocinho a Miranda.	100.000.5000
Estremoz a Villa Vicosa.	220.000.5000
Evora a Ponte de Sôr.	240.000.5000
Setúbal á margem do Sado.	60.000.5000
Valle do Tamega.	60.000.5000
Estudos de outras linhas.	5.715.5777
	1.405.715.5777
	2.937.365.5557

Pago, em 23 de dezembro de 1904.—Eduardo José Coelho.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

N.º 7, grande velocidade, da Companhia Real.—A tarifa que distribuimos com o presente numero é substituição da do mesmo numero em vigor desde 1898, também determinando os preços dos bilhetes de ida e volta entre as principais estações.

Por esta nova reforma é restringida a venda d'estes bilhetes a menor numero de estações, terminando entre aquellas cujo movimento de viagens de ida e volta era de somenos importância; e amplia-se por outro lado essa venda ás novas estações da linha de Vendas Novas.

Os prazos de validade ficam os mesmos ainda embora um pouco ampliados quando aquella coincide em dias santificados.

E' sempre bem exiguo, em Portugal, esse prazo. No estrangeiro já se vae reconhecendo que convém mais ampliá-lo do que apertá-lo, porque quantos mais dias o viajante se demora no ponto de destino, mais aprecia esse ponto, se é viajante de recreio, ou faz mais negócio, que depois se reflecte sobre o caminho de ferro.

Restringir o prazo em bilhetes que, para mais, pouca redução de preço teem, é dificultar a viagem, e por cada 100 passageiros que, forçados a fazê-la com demora, teem que tomar bilhetes de tarifa cheia, ha 1.000 que deixam de ir porque a impossibilidade de tomar ida e volta não os atrae.

Uma modificação liberal vemos na nova tarifa, pela qual felicitamos a companhia.

Os bilhetes são validos para qualquer estação anterior, no sentido da marcha do comboio, e isto tanto á ida como á volta e mesmo para regressar de uma estação posterior aquella d'onde devia fazê-lo.

Assim, um passageiro que toma bilhete de Lisboa para Santarem, por exemplo, pôde á ida ficar, se quiser, em Azambuja e a volta pôde fazê-la d'ali ou de qualquer outra até Santarem inclusivé e ainda não chegar até Lisboa, apeando-sé em qualquer ponto anterior.

Temos hoje muito menos excursionistas velocipedicos do que já tivemos, devido isto de certo modo aos entres que todos puseram ao desenvolvimento d'este meio de comunicação, e do que, a associação que devia cuidar d'isso, nunca se preocupou. Para esses é esta nova liberdade da tarifa muito útil. O ciclista pôde tomar bilhete para Villa Franca; ahi monta na sua machina, e feita a excursão encontra-se mais proximo d'Alhandra ou de Alverca, do que do ponto do destino do bilhete.

Pela tarifa de 1898 tinha que transportar-se ali, alias perdia o bilhete; pela nova, vem tomar o comboio na estação que melhor lhe apraz, por que anoteceu ou porque se fartou de pedalar.

Também pelas mudanças de classe não se fica pagando senão a diferença simples para um bilhete da mesma tarifa.

E' uma nova concessão, muito justa e de que a com-

panhia não terá de arrepender-se. Até hoje, o passageiro que encontrava no comboio, em classe superior á d'elle, pessoa com quem desejava falar ou ir de companhia era compelido a pagar a diferença para a tarifa mais cara.

Geralmente para não se sujeitar a isso ou desistia ou era o amigo que ia em classe superior que vinha para a inferior; a companhia nada lucrava.

Assim, a propria tarifa convida a aproveitar a faculdade e os lucros pagarião bem a concessão que a companhia faz.

*M. L. n.º 3 de pequena velocidade, da Companhia Real.* — Em substituição da tarifa para madeiras, de Portugal para Espanha, que distribuímos com o nosso n.º 354, em 1902, publica-se agora esta que, mantendo os mesmos preços para Madrid, unico destino d'aquelle, permite a expedição d'esta mercadoria para qualquer estação das linhas de Madrid-Cáceres e Oeste de Espanha, alargando tambem o numero das estações de destino ás da nova linha de Vendas Novas.

A carga minima de vagon completo é elevada de 8 a 10 toneladas.

As demais condições não soffrem alteração.

## Homenagem a Eduardo Coelho

Realizou-se no dia 29 do mez passado a inauguração do busto de Eduardo Coelho, o creador da imprensa dia-ria popular, o jornal de dez réis.

A merecida homenagem compareceu toda a imprensa de Lisboa, fazendo-se a nossa *Gazeta* representar pelo seu director que se honrou indo áquelle acto levar o seu preito á memoria do incansavel trabalhador que foi seu dilecto amigo, e a quem o ligou sempre a lembrança de que foi a elle que deu o primeiro dinheiro ganho pelo trabalho da sua pena.

A homenagem que a imprensa prestou áquelle caracte-ter nobilissimo, foi a justa glorificação de quem atra-vessou a vida tendo sempre por norma a honra e o tra-balho.

## Companhia do Mondego

Reuniu a assembléa geral d'esta companhia que vae fazer a exploração de Coimbra á Louzã.

Estiveram presentes dois terços do capital, presidindo á sessão o sr. Antonio da Costa Carvalho.

Foram eleitos para a gerencia da companhia os srs. conselheiros Carvalho Pessoa, José Alfredo Pereira e Izidoro José de Freitas, director do Banco Lisboa & Açores.

A assembléa ficou suspensa até a apresentação da re-forma dos estatutos.

## Director da Companhia Real

Em sessão do conselho de administração, de 24 de dezembro, foi aprovado o orçamento para 1905 e aceita a admissão que o sr. Paul Chapuy, apresentára do cargo de director geral, sendo nomeado para o substituir o sr. Leproux, engenheiro frances, com o curso da Escola Polytechnica e da de Minas, e dado ao demissionario um voto de louvor, ficando este com o cargo de en-genheiro consultor e o respectivo vencimento.

O commissario régio e os administradores por parte do governo, declararam que nada tinham que oppôr á nomeação do novo director, sem que isso represente abandono, do que preceitua o artigo 19.º dos estatutos, pelo qual a companhia poderá ter dois directores, sendo, nesse caso, portuguez um d'elles.

O sr. Chapuy retira ámanhã para Paris, no Sud-express e o sr. Leproux só chegará a Lisboa no fim do mez.

A falta de espaço obriga-nos a retirar d'este numero a noticia desenvolvida do orçamento, que daremos no pro-ximo numero.

## A COMPANHIA DA BEIRA ALTA

Varios jornaes tornaram-se écco de uma noticia de certa sensação para o nosso mundo financeiro, anun-ciando que esta companhia ia quebrar. Chegou-se mes-mo fixar a data em que ella se entregaria ao tribunal como qualquer commerciante.

O caso é bem diferente, como vamos explicar:

Como é sabido, a companhia nunca pôde pôr em dia o pagamento do *coupon* das suas obrigações, augmen-tando cada anno a conta da divida de *coupons* em atra-zo, porque os *à comptes* que annualmente distribuia nem chegavam a equiparar o valor dos dois *coupons* que nesse anno se venciam.

Todavia a companhia ia vivendo, applicando áquelles pagamentos todo o magro remanescente dos seus pro-ductos da exploração.

Sobreveio, porém, um caso inesperado: a *Société Financière*, de Paris, em liquidação, que tinha na sua car-teira um grosso lote de acções e um credito sobre a companhia, poz em hasta publica esse lote, que era de 14.000 acções, e esse credito, que montava a uns 2.000.000 de francos.

Referimos em julho ultimo, aqui, que esse lote e essa di-vida foram adquiridos pelo sr. conde de Burnay, depois de certas negociações que chegou a haver no sentido de um e outra passarem para um grupo interessado na Companhia Real, que, neste caso, obteria assim uma certa preponderancia na administração da sua visinha companhia.

Por uns 80.000.000 réis foi realizada aquella compra, o que, logo se viu ter sido um bom negocio, sabida a influencia que aquella casa bancaria já tinha, e tem, so-bre as linhas que continuam a da Beira Alta, de Villar Formoso a Salamanca e d'ahi a Medina.

Chegou, pois, o momento em que o comprador pre-tendeu regularizar o seu credito, e para isso se dirigiu á Companhia perguntando-lhe qual a forma porque ella resolvia saldar essa divida.

Já se vê que esta, que não está nas condições de pa-gar de pronto esse debito, devendo mais de 4.000 con-tos de juros atrasados aos seus obrigacionistas, só po-derá recorrer á lei do convenio, declarando-se, não em quebra—porque, segundo o fim para que aquella lei expressamente foi feita, as companhias ferro viarias não quebram—mas em cessação de pagamentos, o que, apoz sentença do tribunal, lhe permitirá chamar a um acordo todos os seus credores, isto é tanto obriga-tarios, por juros em atrazo, como o sr. Burnay, pelo seu credito, e regularizar assim a sua situação.

Devemos fazer notar, para esclarecimento d'esta noticia, que as acções da companhia são 20.000 das quaes 14.000 estão, como se vê, na casa Burnay.

## PARTÉ FINANCIÉRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1905, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 1.600, 3.164, 3.965, 8.996, 9.189, de 450.000 réis, e 44.460, 44.580, 46.923, 47.110, 48.724, 49.771, 49.860, 25.134, 30.019, 32.264, 32.270, 32.769, 38.241, 40.325, 41.616, 42.533, 43.675, 44.273, 44.914, 49.338, 49.318, 50.326, 51.668, 55.539 e 56.164, de 90.500 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencio-nados será feito no dia 1 de janeiro de 1905.

No Porto, na sede da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Matthieu & Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1904.

Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa, o presidente do conselho de administração—*Carlos Lopes*.

## Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 30 de novembro de 1904

## Activo

Capital empregado :	
Construção até Guimarães.....	826.458\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe	208.773\$143
Materiais em depósito.....	28.537\$142
Devedores diversos.....	12.152\$58
Efeitos depositados e de cauções.....	18.120\$000
Exploração. Despesas gerais de 1904 .....	25.591\$542
Gerência (despesas da sede) de 1904 .....	1.218\$180
Conta de juros de 1904 .....	14.064\$425
Dividendo de 1904 .....	8.922\$000
Dinheiro em depósito.....	13.870\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações	2.042\$190
Caixa .....	1.426\$706
	<b>1.161.176\$540</b>

## Passivo

Capital :	
Acções.....	300.000\$000
Obrigações.....	534.870\$000
Prolongamento—Conta de crédito.....	141.310\$000
Por efeitos depositados e de cauções .....	18.120\$000
Depósitos e fianças.....	7.399\$230
Contas em liquidação.....	20.725\$075
Exploração, receita geral de 1904.....	103.272\$294
Dividendos a pagar .....	1.506\$000
Juros de obrigações a pagar.....	1.046\$250
Retenções gerais.....	11.939\$437
Fundo de amortização .....	5.130\$000
Fundo de reserva .....	14.000\$000
Lucros e perdas.....	1.858\$254
	<b>1.161.176\$540</b>

Porto, 16 de dezembro de 1904. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o Gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

## Sorteio de obrigações

Tendo sido sorteadas, para amortizar, as obrigações n.ºs 77, 280, 1.900, 2.126, 2.240, 2.594, 5.139 e 5.830, serão chanceladas, pagando-se, desde o dia 31 do corrente mês, o seu capital nominal de 90\$000 réis a cada uma, e mais 2\$260 réis do respectivo coupon n.º 47, do 2.º semestre do corrente ano.

Porto, 19 de dezembro de 1904.

Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

## Pagamento do capital nominal das obrigações amortizadas, do juro semestral das obrigações e de dividendo às acções.

Desde o dia 31 do corrente mês de dezembro, começarão os seguintes pagamentos :

De 90\$000 réis, e mais 2\$250 réis, mediante entrega do título, do capital nominal e juro do último semestre a cada uma das obrigações amortizadas ;

De 2\$250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente ano, mediante entrega do respectivo coupon n.º 47 devidamente cortado, ou apresentação do título, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado ;

De 3 p. c., ou 3\$000 réis a cada acção, de dividendo do 2.º semestre, complementar do de 6 p. c., ou 6\$000 réis, no corrente ano, mediante apresentação do título para ser carimbado.

Para se poder efectuar o pagamento do juro às obrigações ou do dividendo às acções que estiverem em uso fruto, é necessário conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registro por título gratuito.

Para comodidade dos srs. obrigacionistas e acionistas entram-se as relações e efectuam-se os pagamentos nos seguintes locais :

No Porto, sede da Companhia, rua de Cedofeita, 291;  
Em Lisboa, escritório dos srs. Henry Burnay & C.º;  
Braga, escritório dos srs. Gomes & Matos;

Guimarães, escritório dos srs. Manoel Pinheiro Guimarães & C.º;

Fafe, escritório do sr. José Maria Gonçalves;

E em todas as estações da linha : Guimarães, Vizela, Lordello, Negrellos, Canicos, Santo Thyrso, Louzado e Trofa, mediante aviso à estação com 24 horas de antecedência.

Porto, 19 de dezembro de 1904.

Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães. — O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

## Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz público que no sorteio das obrigações — Serie Bragança — a que se procedeu hoje sahiram sorteado os N.ºs 34871 a 34875.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie relativos ao 2.º semestre de 1904, começará no dia 2 de janeiro próximo futuro em Lisboa, na Séde da Companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, e no Porto na casa bancária Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Allianca.

Lisboa, 10 de dezembro de 1904. — O Director de Serviço, *Antonio José Gomes Lima*.

## Caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão

## Sorteio de obrigações e pagamento de juros (coupon n.º 50)

No sorteio semestral a que hoje se procedeu de 16 obrigações, sairam sorteadas as dos números seguintes : 39, 515, 810, 832, 967, 970, 1.318, 1.502, 1.543, 1.561, 2.620, 3.413, 3.627, 4.616, 4.833 e 5.040.

O pagamento d'estas 16 obrigações e dos juros que lhes competem do semestre corrente, bem como o pagamento dos juros do mesmo semestre (coupon n.º 50) de todas as outras obrigações d'esta companhia, em circulação, efectuar-se-ha nos dias 2 e 3 do próximo mês de janeiro e em todas as quintas feiras de cada semana que se lhe seguirem, das 12 às 2 horas da tarde, no Porto, na sua sede, e em Lisboa, na casa bancária dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna. — Porto, 22 de dezembro de 1904. — O presidente do conselho d'administração, *Manoel Eleutherio Pereira da Fonseca*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de dezembro de 1904.

Terminou hoje o prazo durante o qual o contrato provisório feito pelo governo transacto com a companhia dos Tabacos tinha validade, para, dentro d'esse prazo, ser confirmado pelo parlamento.

Não o foi; ficaram, portanto, desobrigados, tanto o governo como a companhia, das suas clausulas, voltando-se á mesma situação em que se estava antes d'aquelle acordo.

Não se sabe ainda quais as ideias do governo : se abrirá concurso, se negociará com as duas companhias antagonistas. De uma ou outra forma, o que já está provado é que o tesouro tirará d'este negócio o melhor proveito e para a companhia que o conseguir, elle já não será o manancial de riquezas que o actual contrato tem representado para a companhia.

Em artigo separado damos hoje completa notícia sobre o pedido que a companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta vai apresentar no tribunal.

Durante a quinzena o mercado de fundos esteve muito animado, fazendo-se continuas transacções sobre obrigações de 2.º grau, que fecham com tendência de alta, acções dos Fosforos, Moçambique e Zambezia e obrigações Beira Alta e Gaz.

Das duas companhias africanas parece que faltará papel para a liquidação das posições d'este fim do mês que se concluirá na segunda-feira.

Os Fosforos, depois de um movimento de baixa, subiram um pouco, conservando-se oscilantes por não se saber se está ou não proximo do fim o grande bloco que a Banque de Paris tem mandado vender por intermédio de um corretor da nossa praça.

O mercado das divisas estrangeiras tem ultimamente apresentado desusada animação. Havendo como há interesses desencontrados sobre as cotâncias cambiais convenientes para o fecho dos balancos, foi grande a luta entre os compradores e vendedores. Entretanto não foram de muito vulto as oscilações de preços e predominaram como preço médio de fim de anno as cotâncias mais favoráveis aos compradores.

É notável a melhoria de preços sobre o fim do anno passado, como se verá na lista que segue :

## Cambios, descontos e agios

	Dia de feio	Papel	
Londres 90 d/v...	46 1/2	45 7/16	Desconto no Banco
» cheque...	46	45 13/16	de Portugal....
Paris 90 d/v.....	614	615	No mercado....
» cheque.....	619	622	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v.....	250	251	Premio da libra....
» cheque....	254	255	e
Francfort 90 d/v.	230 1/2	251 1/2	
» cheque...	254 1/2	255 1/2	5760
Madrid cheque....	770	775	

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	38,55	38,50	38,65	38,55	38,55	38,40	40,20	39,45	38,45	-	38,45	38,50	-	-
" coupon ..	38,50	-	38,50	38,50	38,50	38,50	38,48	38,40	-	38,40	38,40	38,40	38,45	38,45
Obrig. 4 % 1888 .....	20,550	-	20,600	-	20,550	-	20,550	-	-	-	20,600	20,550	-	20,550
" 4 % 1890 assent .....	49,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	49,100	-	49,100	-	-	-
" 4 1/2 % assent .....	-	-	-	58,200	57,800	-	-	-	-	-	-	57,300	-	-
" 4 1/2 % coupon int .....	-	-	57,500	-	-	-	-	57,800	-	57,500	-	-	-	-
" externo 1.ª série .....	69,000	69,000	-	-	69,000	69,000	68,800	68,600	-	68,500	68,900	68,900	68,700	-
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal .....	-	175,000	175,000	-	-	175,000	-	175,000	-	-	-	-	-	-
" " Commercial .....	-	-	-	139,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino .....	-	109,000	109,400	109,000	-	-	109,000	-	-	-	-	-	-	-
" " Lisboa & Açores .....	-	117,000	-	-	117,000	-	117,000	117,000	117,100	117,200	-	-	-	-
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	125,200	-	124,000	125,000	124,300	125,000	124,600	-
" Comp. Phosphoros .....	61,100	61,000	-	-	-	59,500	59,700	59,700	-	60,500	62,000	61,000	61,100	60,800
" " Real .....	50,500	50,500	-	-	51,600	-	51,000	-	-	-	51,000	-	52,500	-
" " Nacional .....	-	-	6,600	-	-	6,500	-	6,500	-	-	-	-	6,500	-
Obrig. prediaes 6 % .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,000	-	-
" " 5 % .....	-	-	91,500	91,500	92,000	91,500	92,000	92,000	92,000	92,100	92,250	92,150	92,150	92,000
" G.ª Beira Alta .....	-	32,200	32,300	32,500	-	-	37,000	-	34,200	33,000	-	-	32,800	-
" Real 3 % 1.º grau .....	-	-	-	-	-	78,700	78,500	-	-	-	-	-	-	-
" " 3 % 2.º "	48,900	48,900	49,000	48,900	-	48,800	48,800	48,600	48,400	-	48,150	48,100	48,000	48,250
" " Nacional .....	-	69,500	-	-	70,000	-	-	-	69,300	69,200	70,000	-	-	-
" " Atravez d'Africa .....	-	-	90,800	-	90,600	-	-	-	90,800	*87,800	*87,000	*87,800	*87,500	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série .....	65	64,97	65	65	65	65,25	65,20	65	-	65,20	65,47	65,47	65,67	-
Acções Comp. Real .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	252	258	-	-
" Madrid-Caceres .....	38,75	-	-	-	-	37,50	38	40,50	40	-	40	40	38,50	39
" Madrid-Zaragoza .....	299	298	298	299,50	300	303	301,50	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes .....	190	-	187	190	188	191	191	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	379	-	379	379	380	-	379	379	-	379	379	380	380	-
" " 2.º "	235,50	-	236	236	235	-	234,25	233	-	232	231	235	235	-
" Beira Alta .....	152	155	158	163	167,50	174	177	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	-	-	127,50	128,75	129,50	-	131	133	-	-	131	131	130	-
Londres : 3 % portuguez .....	65,50	65,50	65,37	65,75	65,37	65,75	65,50	-	-	66	66	66	66	-
Amsterdam : Obr. Atrav. África .....	85	85,31	-	-	-	85,18	-	-	-	85,06	85,25	85,12	85,43	*

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Total	Kilom.	Total	Kilom.	Reis	Reis	Reis
COMPAGNA REAL	de 8 a 31	9 Dez	693	77.545,000	111.897	693	75.165,993	108.464	4.522.790.000
Antiga rede e nova não garantida .....	-	-	-	-	-	-	-	-	163.163.027
Nova rede garantida .....	3 9 Dez	380	10.874 000	28,615	380	11.204.067	29,484	652.683.000	632.402.027
Vendas Novas .....	3 9 Dez	70	1.416.000	20,228	-	-	-	75.913.000	-
Sul e Sueste .....	-	-	538	-	-	518	-	-	-
Minho e Douro .....	1 10 Out.	358	39.941.851	111.569	358	48.720.442	136.090	1.083.307.154	1.073.020.312
Beira Alta .....	11 20 "	-	40.863.686	114.144	-	40.239.285	112.400	1.124.170.840	1.113.259.597
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	25 1 Dez	105	2.194.980	20,904	105	2.559.948	24.380	93.531.286	91.377.963
Guimarães .....	21 31 Out.	34	2.973.740	87.462	31	2.626.366	77.246	84.161.239	82.387.091
Porto á P. e Famalicão .....	1 10 Nov.	-	2.378.705	69.961	-	2.880.360	84.716	86.539.944	85.267.451
Norte de Hespanha .....	13 31 Out.	64	15.706.427	245.412	64	13.159.816	205.622	120.921.972	113.676.656
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	25 1 Dez	3656 Ps.	2.445.269 Ps.	664	3656 Ps.	2.588.003 Ps.	707 Ps.	104.243.953 Ps.	104.487.223 Ps.
Andaluzes .....	5 11 Nov.	1067	394.517	369	1067	365.891	342	19.252.030	18.578.419
Zafra a Huelva .....	10 16 "	-	2.039.293	558	-	2.056.222	563	99.016.559	98.995.005
Madrid-Caceres .....	26 2 Dez	429	65.496	152	429	92.805	216	4.358.596	4.433.320
Zafra a Huelva .....	3 9 "	-	75.495	175	-	88.658	206	4.434.092	4.521.978
Zafra a Huelva .....	10 16 "	-	83.172	193	-	95.477	222	4.517.264	4.617.456
Zafra a Huelva .....	3 9 "	180	40.180	223	180	43.723	265	2.041.964	2.216.826
Zafra a Huelva .....	10 16 "	-	45.597	253	-	40.712	226	2.087.561	2.257.039

# TRACÇÃO ELECTRICA

## Lisboa

Uma comissão de proprietários de trens de aluguer mais de uma vez tem ido à Camara Municipal tratar de obter que não seja concedida auctorização á Companhia Carris de ferro para estabelecer as suas linhas nas ruas do Carmo e Garrett.

Uma comissão de moradores dos sítios de Santa Engracia procurou o sr. presidente da Camara Municipal, rogando-lhe a sua interferencia para que, em beneficio de todos os habitantes do bairro da Graça, seja estabelecida uma linha electrica que, partindo da Bica do Sapato, siga pelas ruas José Cavalheiro, Santo Antonio, Sapadores, Forno do Tijolo, a entroncarem com a linha do Intendente.

Apesar da companhia Carris ter em varios candieiros posto signal de paragem, parece que os srs. guarda-freios se arrogam o direito de *veto* sobre as deliberações da direcção. Sem o seu guardafreiaítico beneplacito, os signaes de paragem são simples logros armados á boa fé do publico.

Se o sr. guarda-freio entende que não deve parar não pára; o sr. conductor—esta cortezia toda é para ver se lhes conquistamos o bem querer—umas vezes encolhe os hombros como que a declinar de si a responsabilidade, novo Pilatus da situação, outras vezes acha mais prudente fingir que não vê uma, duas e ás vezes mais pessoas, gesticulando largamente com os braços para que o carro pare, fazendo lembrar os antigos telegraphos de pau.

E quem tiver pressa que vá a pé, dizem elles do alto da plataforma com o aprumo d'um guerreiro grego guiando a sua quadriga.

Recommendamos o caso á direcção.

E já que tocamos neste assunto de paragens aproveitamos o ensejo para fallar da inutilidade dos signaes encarnados postos nas columnas dos candieiros. Indicam tales signaes que os carros descendentes chegados áquellos pontos devem parar, travar e só então seguir.

Tempo perdido foi o empregado em tal disposição. E' vêr no alto de S. Pedro d'Aleantara e no largo de S. Roque. O guarda-freio vae travando sem parar, de maneira que mais dia menos dia produz-se um desastre de importancia, e toda a responsabilidade recae sobre a direcção da companhia que não merece ser accusada, pois teve o cuidado de determinar uma medida util mas que não conseguiu merecer o tal guardafreiaítico beneplacito e por tanto de nada serve.

Ahi fica o aviso para que a direcção providencie.

A direcção da Companhia dos ascensores apresentou uma representação ao sr. ministro das obras publicas pedindo para que seja negada á companhia Carris de ferro a approvação da parte do projecto para o estabelecimento da nova linha da Graça que atravessa a rua do mesmo nome e se estende além do largo. Baseia a representação no contracto que fez com a Camara Municipal.

Está já aberta ao publico a nova linha do Soccorro á rua Gomes Freire, pela rua de S. Lazaro.

O preço é bastante elevado; da rua Gomes Freire á Estrella custa a passagem 80 réis, isto é, só menos dez réis do que o percurso da Rotunda da Avenida até o Dafundo.

A' Camara compete olhar para estas cousas, não deixando ao arbitrio da companhia estabelecer preços exorbitantes.

Uma comissão da Associação dos Lojistas, acompanhada pelo presidente da assembléa geral da mesma associação foi á Camara Municipal comunicar ao presidente do municipio que fôra sollicitada por alguns logistas

da rua Garrett para intervir junto da Camara a fim de que não fosse auctorizado o estabelecimento da tracção electrica por aquella rua.

## Porto

Uma comissão delegada da associação de classe dos conductores, cocheiros e guarda-freios da viação lisbonense procurou o sr. ministro do reino, para lhe entregar uma representação em nome da Liga das artes de viação portuense, pedindo que no futuro contracto que haja a celebrar entre a Camara Municipal do Porto e a empresa que tome o exclusivo da viação por meio de tracção electrica naquella cidade, sejam devidamente acautelados os interesses e direitos do pessoal da viação portuense, garantindo-se-lhe trabalho e melhoria de salario.

## Austria-Hungria

O conselho regional da Austria Baixa submetteu ao Landtag um projecto para a construcção d'uma linha electrica de via normal entre Vienna e a fronteira hungara, devendo prolongar-se até Presburgo. Tem por tanto uma parte na Austria e outra na Hungria.

Está orçada em 4.900.000 corôas a parte de Vienna-Gross-Schwechat e em 8.160.000 a d'ali á fronteira.

As provincias interessadas garantem o juro de 4 por cento num emprestimo destinado a esta construcção.

## Estados Unidos da America

As locomotoras para o transporte de passageiros nas linhas da New York Central são construidas pela General Electric Company, de Schenectady.

Pôdem arrastar 530 toneladas durante 34 milhas com uma paragem e voltar depois de 20 minutos de demora, gastando uma hora.

O seu comprimento é de 37 pés. Assentam em 12 rodas, sendo oito motrizes com o diametro de 44 polegadas.

Ha 4 motores por cada machinha que actuam directamente nas rodas e que teem a potencia 550 cavallos vapor.

O seu peso total é de 190.000 libras.

Pôdem ligar-se duas em dupla tracção, obtendo-se a velocidade de 75 milhas por hora.

## Publicações recebidas

*Almanach Bertrand.*—Do intelligente editor, o sr. José Bastos, recebemos o *Almanach Bertrand* que, como nos demais annos, é um primor no seu genero. A variedade da sua leitura é tão grande que impossivel se torna dar uma resenha, por mais breve que fosse, de todas as secções em que se divide.

Todos encontrarão no elegante volume mais de um assunto que os interesse, não fallando nos assumptos obrigatorios em publicações d'esta indole.

Numerosissimas gravuras alegram o texto escolhido e cuidado. E' um bello brinde de Natal e que muito agradecemos.

*Calendario.*—Da fabrica de conservas de Espinho dos srs. Brandão, Gomes & C.º, recebemos dois elegantes calendarios anunciatores. Um d'elles é gracissimo. Uma pombinha pousada sobre um terraço, quando puchamos por um fino cordão de seda, abre a cauda em leque mostrando nas pennas os doze meses. Uma creancinha mostra a cabecita curiosa a uma janella cada vez que a pombinha abre a cauda.

Agradecemos.

*O Economista.*—Attinge cada vez maior importancia esta revista semanal, que vae cumprindo a sua missão por uma forma tão completa que se torna notavel entre os jornaes do genero.

Não só trata dos assumptos financeiros com a maior imparcialidade como reproduz parte dos seus artigos em franeez, inglez e allemão, o que é de grande utilidade para a vulgarização, no estrangeiro, dos assumptos que nos respeitam.

## Falta de espaço

Por este motivo temos que retirar hoje mais de 6 páginas já compostas e entre outros artigos a continuação das *Notas de viagem*.

## Transpyrenaico

O sr. Delcassé, ministro dos estrangeiros em França, respondendo a um deputado que o havia interrogado acerca do convenio franco-espanhol e da ractificação do que estava negociado pelos respectivos governos para a execução das linhas ferreas através dos Pyreneos centraes, respondeu nestes termos:

«Tenho a satisfação de responder imediatamente à pergunta do sr. deputado Barthou, e de lhe responder inteiramente satisfatório para si mesmo. O governo apresentará proximamente, espero que dentro de 8 dias, o projecto de lei aprovando o convenio recentemente assinado com a Espanha a respeito dos caminhos de ferro transpyrenaicos.»

## O desdobramento do Transiberiano

O ministro das comunicações, do imperio moscovita, o príncipe Khilkoff, tendo inaugurado o caminho de ferro transiberiano, anunciou imediatamente a intenção que tinha de propôr o desdobramento d'aquela linha.

Presente a uma comissão d'estudo reunida em S. Petersburgo, o projecto foi aprovado e o Czar ractificou-o.

No orçamento para o proximo exercicio será inscrita a quantia de 4.680 contos para começo dos trabalhos que vão já ser encetados apesar da guerra, ou antes por causa da guerra, porque foi ella que pôz em evidencia as inapreciaveis vantagens e tambem as grandes lacunas d'aquela obra de paz.

As faltas tem sido remediadas nos limites do possível. No principio da guerra, o Transiberiano apenas estava em condições de poder fornecer um maximo de seis comboios diarios, sejeitos ao duplo trasbordo nas margens do Baikal.

Agora, quatorze comboios circulam diariamente. O almirante Alexeief pensa fazer a viagem de Karbin a S. Petersburgo em doze dias apenas.

As tropas do 8.º corpo do exercito gastam trinta e sete dias para se transportarem de Odessa ao Extremo Oriente, entrando neste numero doze dias de descanso.

Mas, apesar dos grandes melhoramentos introduzidos, o príncipe Khilkoff ainda não está satisfeito: parece-lhe ainda insuficiente esta arteria vital do colosso russo.

O transporte mensal de homens não pôde ser superior a quarenta mil; os outros comboios são indispensaveis para o transporte de viveres. Ora o desdobramento da linha permitirá elevar os mesmos comboios diarios de quatorze a vinte e cinco.

A obra pôde fazer-se sem embaraço no transito da linha actual. Entre a passagem dos comboios ha sempre occasião para ir collocando uns tantos carris. E' assim que de ha oito mezes para cá se tem restaurado as partes arruinadas ou fracas da linha e se tem estabelecido numerosos desvios.

Graças a uma prudente medida de previdencia, as obras d'arte foram construidas de maneira a permitir o assentamento d'uma outra linha.

As travessas são cortadas e apparelhadas, no local, provindo das florestas siberianas; a mão d'obra é fornecida por milhares de operarios experimentados e de engenheiros não menos experimentados; são os que trabalharam e dirigiram a surprehendente construcção do circumbaikaliano.

A nova linha será feita por troços, que começarão nos pontos em que a antiga linha se encontra actualmente mais embaraçada; d'esta maneira espera-se poder aumentar em breve o transito, e o exercito pôde aproveitar-se imediatamente dos troços que vão sendo executados.

A linha toda, oito mil kilometros, só d'aqui a alguns annos poderá estar acabada. E' bem natural que a obra exterminadora da guerra, acabe antes de estar terminada a obra civilizadora da paz.

E' ao mesmo tempo uma resposta aos que não confiam no resultado da guerra. A Russia fazendo caminho de ferro na Manchuria mostra que tem a certeza de ficar com ella.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Minho e Douro.**—Foi determinada a fusão numa só das contas de receitas e despesas e estatísticas do tráfego das linhas do Minho e Douro, simplificando-se assim notavelmente o serviço e acabando-se com divisões baseadas em concessões que não correspondiam á realidade dos factos.

**Officinas do Barreiro.**—Vae ser construída uma nova officina de pintura, applicando-se a actual a outro destino.

**Casa de banhos no Barreiro.**—A estação do Barreiro vae ser dotada com uma casa de banhos, para ser utilizada pelo pessoal, especialmente de tracção e officinas.

**Officinas de Campanhã.**—Vão ser dotadas com novas machinas-ferramentas.

**Chefe de contabilidade do Minho e Douro.**—Foi provido na respectiva vaga precedendo concurso o chefe de secção de estatística e antigo sub-chefe de contabilidade o sr. Joaquim Maximo Lopes de Carvalho.

**Abastecimento de aguas no Minho e Douro.**—Em virtude dos estudos confiados a uma comissão especial, resolveu-se melhorar o abastecimento em Ermezinde, Nine, Tua e Pocinho, pela elevação de aguas dos rios Este, Cavado e Douro, para o que se mandaram elaborar projectos.

**Apeadeiro de Mirão.**—Foi auctorizada á venda de bilhetes, despacho de bagagens e recovagens até 50 kilogrammas e paragem de todos os comboios, excepto os rápidos, no apeadeiro de Mirão na linha do Douro.

**Tavira a Villa Real.**—Foram adjudicadas as empreitadas 4, 5, 6, 7 e 8, do lanço de Tavira a Cacella, que compreendem a parte por contractar das terraplenagens, obras de arte e edifícios por 20:190:3000 réis. Está aberto concurso para a construção por empreitadas parciais da infrastructura, de Cacella até as agulhas da estação de Villa Real, devendo pois poder-se abrir a linha até Villa Real no fim do verão de 1905, o mais tardar.

**Evora a Ponte de Sôr.**—Deu entrada no conselho superior o anteprojecto do lanço compreendido entre Vale do Poço e a estação de Mora. Foi adjudicada a empreitada n.º 5 de terraplenagens e obras de arte do lanço do Divor a Arraiolos por 9:240:3000 réis, devendo voltar á praça as empreitadas 6, 7 e 8, que abrangem a infra-structura até Vale de Paio.

**Linhos africanas.**—Na primeira semana do proximo mês de fevereiro reunir-se-hão em conferencia, em Joanesburgo, os directores dos caminhos de ferro africanos para tratar da unificação das tarifas.

Na conferencia tomará parte um delegado do governo portuguez.

**Quelimane.**—Uma comissão de africanistas dirigiu-se ao sr. presidente do conselho, sollicitando o appoio do governo para a construção do caminho de ferro de Quelimane á fronteira ingleza.

—O governo ainda não tomou resolução alguma acerca da construção do caminho de ferro de Quelimane, porque a questão demanda profundo estudo.

**Mercadorias em transito.**—Como é costume quebrarem os sellos na alfândega espanhola de Fuentes de Óñoro aos vagons vindos de Irún e chegaram estes, por isso, abertos á nossa fronteira, foi ordenado ás legações aduaneiras de Villar Formoso e Barca d'Alva para que deem rapido expediente á verificação das mercadorias em transito para Portugal.

Depois da verificação feita serão os vagons novamente sellados.

**Beira.**—A sub-comissão technica das obras publicas do ultramar apresentou já à apreciação da respectiva comissão o seu parecer ácerca da proposta relativa á exploração do caminho de ferro da Beira.

**Valle do Sado.**—As camaras municipaes de Grandola e Olhão representaram ao governo pedindo para seja aplicada á construcção da linha ferrea do Valle do Sado parte do emprestimo de 1.500 contos, contraido para a construcção de novas linhas.

**Linhos ferreas em estradas.**—Continua com os seus trabalhos a comissão encarregada de dar parecer ácerca do projecto de estabelecimento de linhas ferreas no leito das estradas ordinarias.

**Bilhetes de identidade.**—Foram remetidos do ministerio da marinha ao das obras publicas, os requerimentos de numerosos empregados do caminho de ferro de Lourenço Marques, pedindo que lhes sejam concedidos bilhetes de identidade, quando no reino em goso de licença, a fim de, á semelhança do que sucede com os seus collegas na metropole, terem um bonus para si e suas familias, quando viajarem nas linhas tanto do Estado, como das companhias.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Começaram já as obras para a transformação do caminho de ferro de Sarriá a Barcelona, em tremvia electrico pelo sistema de cabo aereo e rolador.

Vae ser posta em licitação a linha do Valle de Zafan a S. Carlos da la Rapita, para assim poder a companhia dos caminhos de ferro de Saragoça ao Mediterraneo satisfazer os compromissos que tem para com os seus credores.

Está já aberta ao publico a linha de Manreza a Barga, o que é de alta conveniencia para o desenvolvimento dos trabalhos mineiros da região.

A companhia geral de tremvias de Barcelona vae lancar no mercado 12.000 obrigações hypothecarias, emitidas em 1901, no valor de 450 contos, tres milhões de pesetas.

A mesma companhia sollicitou a concessão de uma linha com tracção electrica, de Sans a Coll-Blanch.

A companhia dos caminhos de ferro do Norte está procedendo aos estudos para a construcção do ramal de Lavana a Oviedo, ligando com a linha de Ciaño Santa Anna.

### ITALIA

Entre os empregados dos caminhos de ferro de Napoles e outras cidades de Italia manifesta-se uma certa agitação que parece preceder uma greve.

O motivo é o boato da proxima militarização do pessoal dos caminhos de ferro.

### INGLATERRA

Trata-se de estudar uma nova linha ferrea que atravesse o norte da Grã-Bretanha.

A nova linha deve ligar o porto de Sunderland, na costa este, ao porto de Barrow, na costa oposta, passando por Darlington e Richmond.

### HUNGRIA

O ministerio do commercio da Hungria encommendou já 120 das trescentas carroagens automoveis que resolveu adquirir para serviço nas linhas ferreas. Servirão para a constituição de comboios extraordinarios, quando as necessidades do trafego o exigirem.

## Notas varias

**L'Argus de la Presse.**—A activa e acreditada agencia de corte de jornaes de Paris offereceu, como é seu costume nos annos anteriores, ao presidente da Republica, um soberbo album de grandes dimensões contendo todos os artigos de todos os jornaes da Europa e revistas que se occupam de mr. Loubet durante as suas viagens na Inglaterra e na Italia.

Estes albuns constituem já uma preciosa collecção para

a historia da França e no futuro o seu valor será consideravel.

**Machinas a vapor.**—Ha no 4.º bairro de Lisboa 156 machinas de vapor com 5.582 cavallos-vapor, o 1.º com 92 machinas e 2.324 cavallos-vapor, no 3.º com 36 e 658 cavallos-vapor, e no 2.º com 12 e 340 cavallos-vapor.

O concelho de Loures tem 23 machinas com 1.202 cavallos-vapor; o de Setubal 22 machinas com 190 cavallos-vapor; o de Thomar, 9 machinas com 861 cavallos-vapor, o de Alcobaça 3 com 240 cavallos-vapor.

No districto de Lisboa ha 466 machinas com 13.193 cavallos-vapor, no de Santarem 18 com 1.117 cavallos-vapor, no de Leiria 14 com 447 cavallos-vapor, no de Portalegre com 466 cavallos-vapor.

Com vista ao nosso estimavel collega *El Financiero Hispano-American*.

**Tuneis para transporte de correspondencias** — Em Chicago estão efectuando experiencias para a distribuição de correspondencias em varios bairros da cidade por meio da electricidade em canaes subterraneos.

A *Illinoi Telephon and Telegraph Company* construiu tuneis em demasia grandes para o estabelecimento de comunicações telephonicas e telegraphicais, e lembrou-se de aproveitar o espaço disponivel para a construcção de um pequeno caminho de ferro que servirá para o transporte de encommendas postaes, amostras e correspondencia.

Os vagons medem tres metros e meio de comprimento e são rebocados por uma locomotora electrica com uma velocidade de 25 a 30 kilometros por hora.

A sociedade que vae tomar conta d'este serviço tençiona mandar construir 150 locomotoras e 3.000 vagons. O sistema de tracção é de terceiro carril; como força motriz será empregada uma corrente continua de 250 volts.

**Alcool artificial.**—Um chimico francez, Berthelot, estudou a sintheze do alcool; produziu o acetilene pela união directa do carbono com o hydrogenio; obteve o etilene pela combinação do acetilene com o hydrogenio; tratando o etilene pelo acido sulfurico, alterou o acido sulfurinico; e por fim decompondo este por meio da agua obteve o alcool.

Ha já uma companhia que está explorando a produçao do alcool artificial.

## Companhia Através d'Africa

### Relatorio do conselho d'administração

Apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1904

(Continuado do n.º 407)

### Exploração

Segundo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em :

1889-1890.....	17:000\$000	1897-1898.....	177:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000	1898-1899.....	216:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000	1899-1900.....	306:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000	1900-1901.....	288:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000	1901-1902.....	308:000\$000
1894-1895.....	164:000\$000	1902-1903.....	299:000\$000
1895-1896.....	201:000\$000	1903-1904.....	336:000\$000
1896-1897.....	207:000\$000		

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos quatorze ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em :

1890-1891.....	254\$270	1897-1898.....	581\$320
1891-1892.....	332\$836	1898-1899.....	674\$236
1892-1893.....	432\$009	1899-1900.....	846\$003
1893-1894.....	476\$678	1900-1901.....	793\$827
1894-1895.....	577\$972	1901-1902.....	846\$685
1895-1896.....	670\$021	1902-1903.....	820\$159
1896-1897.....	691\$033	1903-1904.....	923\$159

e que neste exercicio com relação ao anterior houve um aumento de 12,56 %.

O aumento de tarifas rendeu, durante o anno economico, réis 114.000.000.

A applicação d'este aumento produziu em média 51,89 %, quando devia produzir 75 % segundo a lei.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 37.000.000 réis para mais.

A diminuição proveniente da reducção da tarifa do café foi de 23.000.000 réis. Se juntarmos esta verba ao rendimento acima, vê-se que o rendimento geral da linha seria de 359.000.000 réis, ou 988.5311 réis por kilometro, se não se fizesse essa reducção.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no :

	2.º Semestre de 1903	1.º Semestre de 1904
1.ª classe.....	64 ou 2,78 %	85 ou 3,57 %
2.ª ".....	251 " 9,40 "	94 " 3,92 "
3.ª ".....	2.033 " 87,82 "	2.221 " 92,51 "

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior, na 1.ª classe, notando-se um aumento na 3.ª e uma diminuição na 2.ª classe, havendo, porém, na totalidade, uma diminuição de 7,58 % na quantidade e de 9,92 % no rendimento.

#### Mercadorias

Transitaram :

	Em gr. velocidade	Em peq. velocidade
De 1902-1903.....	308	14.262 toneladas
De 1903-1904.....	387	17.977 "
Diferença: mais ...	79	3.715 "

Houve, pois, em mercadorias, um aumento de 3.794 toneladas no peso, o que dá a percentagem de 26,01 % e no rendimento também houve um aumento de 40.000.000 réis, numeros redondos, o que corresponde a uma percentagem de 16,6 %.

Senhores accionistas : Decorreu mais um anno da nossa gerencia e é d'esse anno que nós vimos, segundo o disposto no nosso estatuto, apresentar-vos as contas chamando para elas a vossa attenção.

No empenho de zelar os interesses que nos confiastes, temos feito todo o possível para diminuir, sem prejuizo do serviço em geral e da exploração da nossa linha em particular, as despesas da nossa empresa, e o resultado podeis vê-lo da nota desenvolvida da conta de Lucros e Perdas (annexo A). Todas as despesas que eram susceptiveis de diminuição foram diminuidas, tanto na séde como em Loanda.

Se levarmos em conta o aumento havido na receita da linha, encontramos uma muito sensivel melhoria no movimento geral, facto que vae confirmando as previsões dos nossos anteriores relatórios.

Crêmos bem que, muito embora os nossos comboios não atravessem ainda o Lucalla, nem o caminho de ferro de Malange tenha aberto já troço algum á exploração, alguma influencia tem em tal facto a construção daquella ponte e o inicio dos trabalhos d'aquella linha, não pelo rendimento proveniente do transporte de material para a sua construção, mas pela facilidade relativa que trouxe para a permuta dos generos e para o commercio com o interior.

Tivemos este anno, como já atraç notamos, um aumento na receita da linha de 37.000.000 réis, sendo esse aumento devido ao maior trafego das seguintes mercadorias nas seguintes proporções para o trafego do exercicio anterior :

Aguardente .....	180 ton. rendendo	3.831.5850 ou 181 %
Armas .....	25 "	1.094.5260 " 64 "
Café .....	543 "	6.284.5660 " 10 "
Fazendas .....	213 "	10.274.5280 " 43 "
Ferragens .....	102 "	2.827.5590 " 144 "
Ferro em obra .....	151 "	992.5620 " 264 "
Machinismos .....	27 "	904.5550 " 106 "
Madeira de carpinteria	291 "	3.025.5050 " 164 "
Petroleo .....	24 "	922.5010 " 49 "
Polvora .....	135 "	6.739.5140 " 91 "
Sabão .....	17 "	549.5590 " 28 "
Vinho .....	17 "	876.5510 " 8 "

Avultam aqui, como se vê, em percentagem as ferragens, aguardente, ferro em obra, machinismos e madeira de carpinteria, e em importancia o café, as fazendas e a polvora. No entanto, a reducção de tarifa do café deu um resultado para menos, no rendimento geral, de 23.000.000 réis ou, approximadamente, o dobro do resultado d'essa reducção no anno anterior.

(Continua)

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

#### Construcção de avenida de acesso

Pelo presente se faz publico que no dia 4 de janeiro de 1905, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação de uma empreitada designada com a letra H, de pavimento completo da avenida de acesso á estação de Villa Real, e calcetamento do pateo da mesma estação.

O deposito provisório para ser admittido como licitante é de 56.000 réis.

O deposito definitivo é de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas dos recibos dos depositos provisórios e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição, entendendo-se que, por este facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e cadernos de encargos, bem como os respectivos projectos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construção, Rua da Estação n.º 106.

Porto, 14 de dezembro de 1904.

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Lanço de Cacella a Villa Real de Santo Antonio

Faz-se publico que no dia 11 de janeiro de 1905, pelas doze horas da manhã, na secretaria da 3.ª secção de construção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a comissão presidida pelo respectivo engenheiro chefe da secção, terá lugar a arrematação para a execução das empreitadas de terraplenagens e obras de arte, n.º 2 e 3 de terraplenagens e n.º 4 de obras de arte.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 250.000 réis para a n.º 1 ; 250.000 réis para a n.º 2 ; 79.550 réis para a n.º 3 ; e 80.000 réis para a n.º 4.

Os licitantes pôdem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da referida secção, em Tavira. — Tavira, 16 de dezembro de 1904.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Bilhetes de assignatura

Os portadores de bilhetes semanais e mensais d'assignatura de 3.ª classe (operarios e trabalhadores) da tarifa E n.º 14, g. v., pôdem no regresso utilizar o comboio n.º 1.516 que sae de Porto-Campanhã ás 4 horas e 40 minutos da tarde e chega a Ovar ás 6 horas e 36 minutos. — Lisboa, 20 de dezembro de 1904.

#### Additamento á tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade

#### Transporte de gado por vagon completo

Tendo sido postas em serviço jaulas moveis que, carregadas sobre plataformas, serão utilizadas para os mesmos fins que os vagons de andares (Serie K), mas que reduzem em cerca de 10 % a superficie util para o carregamento, os preços de applicação geral B do § 1.º da tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade, correspondentes a gado meúdo em vagons de mais de um andar serão regulados pela tabella n.º 6 (45 réis por andar e kilometro) em vez de o serem pela tabella n.º 5 (30 réis por andar e kilometro) sempre que a Companhia fornecer aos expedidores jaulas moveis (Serie H) para o carregamento do referido gado.

No mais continuam em vigor os preços e condições da tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade.

A disposição constante d'este aviso será posta em execução desde 1 de janeiro de 1905. — Lisboa, 20 de dezembro de 1904.

# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

### ALCOBAÇA

**Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

### 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.

### CINTRA

**Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.** — Proprietario, João Nunes

### CINTRA

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

### GUIMARÃES

**Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcideveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

### HAMBURGO

**Walter Muths & Sautier** — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

### LEIRIA

**Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

### LISBOA

**Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

### LISBOA

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

### LISBOA

**C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2º.

### LISBOA

**Canha & Formigal.** — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

### MAFRA

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

### MONT' ESTORIL

**Grand Hotel d'Itália.** — De 1.ª ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop. — Petracchi Felice.

### NAZAREHT

**Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis ; em setembro, desde 1\$200 réis ; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

### PARIS

**Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

### 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.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalla). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Prop. Lopez Munhós.

### PORTO

**João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

### PORTO

**A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delpont, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

### SETUBAL

**Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

### SEVILHA

**Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

### VALENCIA D'ALCANTARA

**Justo M. Estellez.** — Agente internacional de aduanas e transportes.

### VIENNA

**Hotel Metropole** — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — **Grandehotel de 1.ª ordem.** — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

## Machina de escrever em livros

AMERICANA

Executando com a maior perfeição  
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado  
Mesa de carvalho, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas usuaes sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Pode ser examinada e encontra-se à venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de janeiro de 1905

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Amieira Figueira				Nine Braga Nine				
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-40 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	4-0 m.	4-21 m.	4-40 m.	5-1 m.	6-22 m.	6-57 m.	7-25 m.	8-0 m.	
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	8-35 m.	9-19 m.	ep 9-16 m.	ep 9-16 m.	5-20 m.	5-41 m.	6-10 m.	6-31 m.	11-39 m.	12-6 t.	9-20 m.	9-55 m.	
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	9-42 m.	10-26 m.	9-40 m.	10-24 m.	12-30 t.	12-54 t.	12-20 t.	14-41 t.	5-9 t.	5-14 t.	12-46 t.	14-18 t.	
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	10-33 m.	11-17 m.	10-40 m.	11-24 m.	5-5 t.	5-26 t.	6-25 t.	6-50 t.	8-35 n.	8-56 n.	9-15 n.	9-36 n.	
8-30 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-33 m.	8-42 t.	4-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	2-40 m.	2-26 t.	3-24 t.	3-49 m.	4-0 m.	5-0 m.	5-25 m.	6-31 m.	
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	8-5 n.	8-49 n.	5-35 t.	6-19 t.	12-30 t.	4-37 t.	5-25 t.	6-50 t.	3-50 t.	4-37 t.	7-40 t.	7-43 t.	
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-45 m.	9-42 n.	10-26 n.	7-40 t.	8-24 n.	5-5 t.	5-26 t.	6-25 t.	6-50 t.	5-5 t.	5-26 t.	8-25 n.	9-36 n.	
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	—	—	10-24 n.	11-4 n.	11-1 n.	11-1 n.	11-1 n.	11-45 n.	—	—	—	—	
10-25 m.	10-39 m.	11-45 t.	11-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-45 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	12-38 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.	12-42 t.	4-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-43 t.	1-42 t.	2-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-41 t.	2-30 t.	1-42 t.	2-35 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
1-20 t.	1-34 t.	2-45 t.	2-30 t.	1-34 t.	2-45 t.	2-42 t.	2-35 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-18 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.	2-30 t.	3-45 t.	4-0 t.	4-45 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.	2-50 t.	3-45 t.	4-0 t.	4-45 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	3-35 t.	4-30 t.	4-45 t.	4-50 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
4-20 t.	4-34 t.	5-45 t.	5-30 t.	4-20 t.	5-45 t.	5-30 t.	5-35 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-45 t.	5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-45 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	5-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
7-20 t.	7-34 t.	8-45 n.	8-30 n.	7-20 t.	7-34 t.	8-45 n.	8-30 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.	8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.	10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-40 m.	1-45 t.	1-40 t.	1-45 t.	1-45 t.	1-45 t.
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a																
a ceptos os																
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-29 m.	9-20 m.	9-40 m.	10-23 m.	8-29 m.	9-20 m.	9-40 m.	10-23 m.	8-29 m.	9-20 m.	9-40 m.	10-23 m.	
9-45 m.	10-16 m.	—	—	9-45 m.	10-16 m.	—	—	9-45 m.	10-16 m.	—	—	9-45 m.	10-16 m.	—	—	
12-30 m.	14-3 n.	—	—	12-30 m.	14-3 n.	—	—	12-30 m.	14-3 n.	—	—	12-30 m.	14-3 n.	—	—	
Mais os de Cascaes, excepto os a																
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
6-15 m.	7-20 m.	6-48 m.	7-24 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-48 m.	7-24 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-48 m.	7-24 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-48 m.	7-24 m.	
7-45 m.	8-50 m.	7-43 m.	8-47 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-43 m.	8-47 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-43 m.	8-47 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-43 m.		



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de Janeiro sairá o paquete **Danube** para

**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES** | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Halle**. Sairá a 3 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **S. Paulo**. Sairá a 13 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frances **S. Jacques**. Sairá a 3 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeos**, vapor frances **Atlantique**. Sairá a 10 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglés **Panamá**. Espera-se a 11 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Magellan**. Sairá a 9 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Gibraltar**, Genova, Leone, Napoles, Bari, Ancona, Trieste e Fiume, vapor inglés **Saragossa**. Espera-se a 1 ou a 2 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 61, 1.º



**Gibraltar**, vapor inglez **Lisbon**. Espera-se a 1 ou a 2 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Pernambuco**. Sairá a 9 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Calabria**. Sairá a 13 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Mennoza**. Sairá a 3 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Liverpool** (recebe carga p. Nova York), vapor espanhol **Isia de Luzon**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Liverpool** (directo), vap. inglez **Ambrose**. Sairá a 7 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Madeira**. S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabiunda, Ambriz, Loapda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Benguela**. Sairá a 7 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 16 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Mormugão** vap. inglez **Muristan**, Sairá a 12 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Itaparica**. Sairá a 22 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sairá a 7 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor alemão **Troja**. Sairá a 13 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **San Nicolas**. Sairá a 4 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



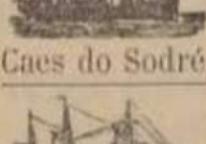
**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Electrician**. Sairá a 11 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



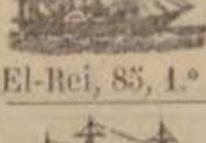
**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 18 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Rotterdam** e Hamburgo, vap. alemão **Cor-doba**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vap. portuguez **Açor**. Sairá a 5 de janeiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**S. Thiago de Cabo Verde**, e ilhas menores, vapor portuguez **Mindello**. Sairá a 7 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Orita**. Espera-se a 11 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei,



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Caminhos de Ferro do Minho e Douro*

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE

## BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Procedência	Destinos	Dias de validade	Preços			Procedência	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.				1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
	Alhandra .....	1	1.060	820	600		Espinho .....	4	10.290	8.020	5.730
	Vila Franca .....	1	1.190	930	660		Granja .....	4	10.390	8.080	5.780
	Carregado .....	1	1.380	1.080	770		Gaia ou Porto-Campanhã .....	4	10.900	8.480	6.070
	Azambuja .....	1	1.730	1.350	960		Porto-S. Bento (*) .....	4	11.080	8.620	6.180
	Reguengo .....	1	4.960	4.520	4.090		Sabugo .....	1	930	720	520
	Sant'Anna .....	1	2.430	1.670	1.190		Mafra .....	1	4.190	930	660
	Santarem .....	1	2.580	2.020	1.440		Malveira .....	1	4.350	4.040	760
	Torres Novas .....	2	3.480	2.710	1.940		Pero Negro .....	1	1.670	1.300	930
	Entroncamento .....	2	3.600	2.800	2.000		Dois Portos .....	1	4.860	4.440	1.030
	Abrantes .....	2	4.520	3.520	2.520		Runa .....	1	2.020	1.570	1.120
	Crato .....	3	6.550	5.090	3.650		Torres Vedras .....	1	2.160	1.680	1.200
Lisboa-Rio	Portalegre .....	3	7.120	5.540	3.960		Bombarral .....	1	2.930	2.290	1.640
	Elvas .....	3	8.640	6.720	4.800	Lisboa-Rio	S. Mamede .....	1	3.160	2.430	1.760
	Castello de Vide .....	3	7.320	5.700	4.070		Obidos .....	2	3.320	2.580	1.840
	Payalvo .....	12	4.080	3.470	2.280		Caldas da Rainha .....	2	3.480	2.710	1.940
	Chão de Maçãs .....	2	4.360	3.400	2.440		S. Martinho .....	2	3.860	3.000	2.150
	Pomhal .....	2	5.640	4.390	3.140		Cella .....	2	4.130	3.220	2.340
	Soure .....	2	6.420	4.760	3.400		Vallado .....	2	4.290	3.350	2.390
	Alfarelhos .....	3	6.520	5.080	3.640		Marinha Grande .....	2	4.930	3.840	2.740
	Coimbra .....	3	7.190	5.590	4.000		Leiria .....	2	5.250	4.080	2.920
	Pampilhosa .....	3	7.600	5.910	4.230		F. da Foz (Via Alfarelhos) .....	3	7.250	5.640	4.040
	Mealhada .....	3	7.730	6.020	4.290		F. da Foz (Via Torres Vedras) .....	3	7.000	5.440	3.890
	Mogosores .....	3	8.020	6.230	4.450		Castello Branco .....	3	7.510	5.840	4.180
	Aveiro .....	3	8.900	6.930	4.950		Covilhã .....	4	9.800	7.620	5.440
	Estarreja .....	3	9.350	7.270	5.200		Cornache .....	1	3.060	2.390	1.700
	Ovar .....	4	9.800	7.620	5.440		(*) Particípares do M. e Douro .....	-	180	140	140

Lisboa-Gaia dos Soldados	Destinos	Dias de validade	Preços			Lisboa-Gaia dos Soldados	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.				1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
	Braço de Prata .....	1	200	160	120		Sant'Anna .....	1	1.960	1.520	1.090
	Olivaes .....	1	230	180	130		Santarem .....	1	2.390	1.860	1.330
	Sacavem .....	1	320	260	200		Torres Novas .....	2	3.280	2.550	1.830
	Povoa .....	1	580	450	320		Entroncamento .....	2	3.410	2.660	1.890
	Alverca .....	1	710	530	400		Abrantes .....	2	4.290	3.350	2.390
	Alhandra .....	1	840	660	470		Crato .....	3	6.360	4.950	3.540
	Vila Franca .....	1	1.000	770	560		Portalegre .....	3	6.900	5.360	3.840
	Carregado .....	1	1.190	930	660		Elvas .....	3	8.420	6.560	4.690
	Azambuja .....	1	1.510	1.170	840		Castello de Vide .....	3	7.120	5.540	3.960
	Reguengo .....	1	1.760	1.360	980		Payalvo .....	2	3.860	3.000	2.150

Proceden- cias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços			Proceden- cias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
			1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.				1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Lisboa-Caes dos Soldados	C. de Maçãs.....	2	4.130	3.220	2.310	Lisboa-Caes dos Soldados	Ovar.....	4	9.570	7.440	5.320
	Pombal.....	2	5.410	4.210	3.010		Espinho.....	4	10.120	7.860	5.620
	Soure.....	2	5.920	4.610	3.300		Granja.....	4	10.210	7.940	5.670
	Alfarellos.....	2	6.320	4.930	3.520		Gaia ou Porto-Campanhã.....	4	10.710	8.340	5.960
	Coimbra.....	3	7.000	5.440	3.890		Porto-S. Bento (*).....	4	10.890	8.480	6.070
	Pampilhosa.....	3	7.380	5.750	4.400		Figueira da Foz.....	3	7.060	5.490	3.920
	Mealhada.....	3	7.540	5.860	4.200		Castello Braneo.....	3	7.280	5.670	4.050
	Mogofores.....	3	7.800	6.070	4.340		Covilhã.....	4	9.570	7.440	5.320
	Aveiro.....	3	8.680	6.760	4.820		Coruche.....	4	2.840	2.210	1.590
	Estarreja.....	3	9.160	7.120	5.090		(*) Particípares do M. e Douro.	-	180	140	110
Santarem	Lisboa-Caes dos Soldados .....	4	2.390	1.860	1.330	Santarem	Torres Novas.....	4	900	710	500
	Lisboa-Rocio .....	1	2.580	2.020	1.440		Entroncamento.....	1	1.030	800	580
	Braço de Prata.....	1	2.260	1.760	1.270		Abrantes.....	1	1.960	1.520	1.090
	Olivaes.....	1	2.160	1.680	1.200		Payalvo.....	1	1.510	1.170	840
	Sacavem.....	1	2.070	1.620	1.160		C. de Maçãs .....	1	1.800	1.400	1.000
	Povoa.....	1	4.830	1.410	1.010		Pombal .....	1	3.060	2.390	1.700
	Alverca.....	1	1.700	1.320	950		Coimbra .....	2	4.610	3.590	2.560
	Alhandra.....	1	4.570	1.220	880		Gaia ou Porto-Campanhã.....	3	8.320	6.480	4.630
	V. Franca.....	1	4.440	1.120	800		Porto-S. Bento (*).....	3	8.500	6.620	4.740
	Carregado.....	1	4.220	950	680		Muge.....	1	800	630	450
	Azambuja.....	1	900	710	500		Marinhaes.....	1	960	760	550
	Reguengo.....	1	640	500	370		Coruche.....	1	1.600	1.250	900
	Sant'Anna.....	1	480	390	280		Quinta Grande.....	1	1.700	1.320	950
	Valle de Figueira.....	1	320	260	200		(*) Particípares do M. e Douro.	-	180	140	110
Elvas	Lisboa-Caes dos Soldados .....	3	8.420	6.560	4.690	Elvas	Santa Eulalia .....	1	640	500	370
	Lisboa-Rocio .....	3	8.640	6.720	4.800		Gaia ou Porto-Campanhã.....	4	12.360	9.620	6.870
	Crato.....	4	2.400	1.640	1.470		Porto-S. Bento (*).....	4	12.540	9.760	6.980
	Portalegre.....	4	4.570	1.220	880		(*) Particípares do M. e Douro.	-	180	140	110
	Assumar.....	4	1.250	980	690						
Coimbra	Lisboa-Caes dos Soldados .....	3	7.000	5.440	3.890	Coimbra	Quintans.....	1	1.640	1.270	920
	Lisboa-Rocio .....	3	7.190	5.590	4.000		Aveiro .....	1	1.860	1.440	1.030
	Santarem.....	2	4.610	3.590	2.560		Estarreja ou Ovar.....	1	2.740	2.130	1.520
	Entroncamento.....	2	3.600	2.800	2.000		Espinho .....	2	3.250	2.530	1.810
	Pombal .....	1	4.600	1.250	900		Granja .....	2	3.380	2.630	1.880
	Soure.....	1	4.090	850	610		Gaia ou Porto-Campanhã.....	2	3.860	3.000	2.450
	Souzelas.....	1	320	260	200		Porto-S. Bento (*).....	2	4.040	3.140	2.260
	Pampilhosa.....	1	520	400	290		Coruche.....	2	6.200	4.820	3.440
	Mealhada.....	1	680	530	390		Coimbra B .....	1	200	160	120
	Mogofores.....	1	960	760	550		(*) Particípares do M. e Douro..	-	180	140	110
	O. do Bairro.....	1	1.190	930	660						
Aveiro	Lisboa-Caes dos Soldados .....	3	8.680	6.760	4.820	Aveiro	Ovar .....	1	930	720	520
	Lisboa-Rocio .....	3	8.900	6.930	4.950		Esmoriz.....	1	1.280	1.000	720
	Coimbra.....	1	4.860	1.440	1.030		Espinho .....	1	1.440	1.120	800
	Pampilhosa.....	1	4.350	1.040	760		Granja .....	1	1.540	1.200	850
	Mealhada.....	1	4.490	930	660		Gaia ou Porto-Campanhã.....	1	2.050	1.590	1.140
	Mogofores.....	1	930	720	520		Porto-S. Bento (*).....	1	2.230	1.730	1.250
	O. do Bairro.....	1	680	530	390		F. da Foz (Via Alfarellos).....	1	3.120	2.440	1.750
	Quintans .....	1	230	180	130		(*) Particípares do M. Douro...	-	180	140	110
	Estarreja .....	1	480	390	280						

Procederias	Destinos	Dias de validade	Preços			Procederias	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.				1.º cl.	2.º cl.	3.º cl.
Gaia ou Porto-Gaianha	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	4	10.740	8.340	5.960	Gaia ou Porto-Gaianha	Aveiro . . . . .	4	2.050	1.590	1.140
	Lisboa-Rocio . . . . .	4	10.900	8.480	6.070		Estarreja . . . . .	4	1.370	1.220	880
	Santarem . . . . .	3	8.320	6.480	4.630		Ovar . . . . .	4	1.160	900	640
	Elvas . . . . .	4	12.360	9.620	6.870		Espinho . . . . .	4	640	500	370
	Coimbra . . . . .	2	3.860	3.000	2.450		Granja . . . . .	4	520	400	290
	Pampilhosa . . . . .	2	3.350	2.610	1.860		Valladares . . . . .	4	290	230	160
	Mealhada . . . . .	2	3.220	2.500	1.800		F. da Foz (Via Alfarellos) . . . . .	2	5.120	3.990	2.850
	Mogosores . . . . .	4	2.930	2.290	1.640		Coruche . . . . .	4	9.890	7.700	5.490
Porto-S. Bento	Lisboa-Caes dos Soldados (*). . . . .	4	10.890	8.480	6.070	Porto-S. Bento	Estarreja (*). . . . .	4	1.750	1.360	990
	Lisboa-Rocio (*). . . . .	4	11.080	8.620	6.180		Ovar (*). . . . .	4	1.340	1.040	750
	Santarem (*). . . . .	3	8.500	6.620	4.740		Espinho (*). . . . .	4	820	640	480
	Elvas (*). . . . .	4	12.540	9.760	6.980		Granja (*). . . . .	4	700	540	400
	Coimbra (*). . . . .	2	4.040	3.140	2.260		Valladares (*). . . . .	4	470	370	270
	Pampilhosa (*). . . . .	2	3.530	2.750	1.970		F. da Foz (Via Alfarellos) (*). . . . .	2	5.300	4.130	2.960
	Mealhada (*). . . . .	2	3.400	2.640	1.940		Coruche (*). . . . .	4	10.070	7.840	5.600
	Mogosores (*). . . . .	1	3.110	2.430	1.750		(*) Participes do M. e Douro	-	180	140	110
Torres Vedras	Lisboa-Rocio . . . . .	4	2.160	1.680	1.200	Torres Vedras	Runa . . . . .	4	200	160	120
	Ramalhal . . . . .	1	260	210	150		Dois Portos . . . . .	4	320	260	200
	Outeiro . . . . .	4	480	390	280		Pero Negro . . . . .	4	520	400	290
	Bombarral . . . . .	4	770	610	440		Malveira . . . . .	4	840	660	470
	S. Mamede . . . . .	1	1.000	770	560		Mafra . . . . .	4	1.000	770	560
	Obidos . . . . .	4	1.160	900	640		Sabugo . . . . .	4	1.250	980	690
	Caldas da Rainha . . . . .	4	1.320	1.030	740		Cacem . . . . .	4	1.510	1.170	840
	Lisboa-Rocio . . . . .	2	3.480	2.710	1.940		Bouro . . . . .	4	260	210	150
Caldas da Rainha	Obidos . . . . .	1	200	160	120	Caldas da Rainha	S. Martinho . . . . .	4	420	340	240
	S. Mamede . . . . .	1	360	280	210		Cella . . . . .	4	680	530	390
	Bombarral . . . . .	4	580	450	320		Vallado . . . . .	4	840	660	470
	Outeiro . . . . .	1	870	680	480		Marinha Grande . . . . .	4	1.480	1.160	820
	Ramalhal . . . . .	4	4.090	3.550	2.610		Leiria . . . . .	4	1.800	1.400	1.000
	Torres Vedras . . . . .	1	1.320	1.030	740		Figueira da Foz . . . . .	2	3.540	2.760	1.970
	Lisboa-Rocio . . . . .	2	5.250	4.080	2.920		Marinha Grande . . . . .	4	360	280	210
	Caldas da Rainha . . . . .	1	4.800	3.400	2.000		Monte Real . . . . .	4	390	340	230
Leiria	Vallado . . . . .	4	4.000	3.770	2.560	Leiria	Monte Redondo . . . . .	4	580	450	320
	Martingança . . . . .	1	520	400	290		Figueira da Foz . . . . .	1	1.760	1.360	980
	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	3	7.060	5.490	3.920		Amieira . . . . .	4	360	280	210
	Lisboa-Rocio (Via T. Vedras) . . . . .	3	7.000	5.440	3.890		Leiria . . . . .	4	1.760	1.360	980
Piqueira da Foz	Lisboa-Rocio (Via Alfarellos) . . . . .	3	7.250	5.640	4.040	Piqueira da Foz	Vallado . . . . .	4	2.710	2.120	1.510
	Payaivo (Via Alfarellos) . . . . .	2	3.920	2.500	1.800		Caldas da Rainha . . . . .	2	3.540	2.760	1.970
	Gaia ou Porto-C. (Via Alfarr.º)	2	5.120	3.990	2.850		(*) Participes do M. e Douro..	-	180	140	110
	Porto-S. Bento (*) (Via Alfarr.º)	2	5.300	4.130	2.960		Marinha Grande . . . . .	4	360	280	210
	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	3	7.280	5.670	4.050		Monte Real . . . . .	4	390	340	230
	Lisboa-Rocio . . . . .	3	7.510	5.840	4.180		Monte Redondo . . . . .	4	580	450	320
C. Branco	B. d'Amieira . . . . .	4	1.700	1.320	950	C. Branco	Figueira da Foz . . . . .	1	1.760	1.360	980
	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	4	9.570	7.440	5.320		Amieira . . . . .	4	360	280	210
	Lisboa-Rocio . . . . .	4	9.800	7.620	5.440		Leiria . . . . .	4	1.760	1.360	980
	Fundão . . . . .	4	580	450	300		Vallado . . . . .	4	2.710	2.120	1.510
Covilhã	Caria . . . . .	4	450	360	260	Covilhã	Caldas da Rainha . . . . .	2	3.540	2.760	1.970
	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	4	10.740	8.340	5.960		(*) Participes do M. e Douro..	-	180	140	110
	Lisboa-Rocio . . . . .	4	10.900	8.480	6.070		Amieira . . . . .	4	360	280	210
	B. d'Amieira . . . . .	4	11.080	8.620	6.180		Leiria . . . . .	4	1.760	1.360	980
Covilhã	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	4	12.360	9.620	6.870		Vallado . . . . .	4	2.710	2.120	1.510
	Lisboa-Rocio . . . . .	4	12.540	9.760	6.980		Caldas da Rainha . . . . .	2	3.540	2.760	1.970
	Fundão . . . . .	4	4.040	3.140	2.260		(*) Participes do M. e Douro..	-	180	140	110
	Caria . . . . .	4	4.090	3.550	2.610		Amieira . . . . .	4	360	280	210
Covilhã	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	4	14.000	11.280	8.340		Leiria . . . . .	4	1.760	1.360	980
	Lisboa-Rocio . . . . .	4	14.200	11.480	8.620		Vallado . . . . .	4	2.710	2.120	1.510
	B. d'Amieira . . . . .	4	14.300	11.380	8.540		Caldas da Rainha . . . . .	2	3.540	2.760	1.970
	Lisboa-Caes dos Soldados . . . . .	4	15.000	12.280	9.620		(*) Participes do M. e Douro..	-	180	140	110

Proceden- cias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços			Proceden- cias	Destinos ou vice-versa	Dias de validade	Preços		
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.				1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Corniche	Lisboa-Caes dos Soldados	1	2.840	2.210	1.590	Corniche	Entroncamento	1	2.610	2.040	1.460
	Lisboa-Rocio	1	3.060	2.390	1.700		Abrantes	2	3.510	2.720	1.960
	Braço de Prata	1	2.710	2.120	1.510		Payalvo	1	3.060	2.390	1.700
	Olivaes	1	2.610	2.040	1.460		Chão de Maçãs	2	3.350	2.610	1.860
	Sacavem	1	2.550	1.990	1.430		Pombal	2	4.610	3.590	2.360
	Povoa	1	2.290	1.800	1.280		Coimbra	2	6.200	4.820	3.440
	Alverca	1	2.130	1.670	1.190		Gaia ou Porto-Campanhã	4	9.890	7.700	5.490
	Alhandra	1	2.020	1.570	1.120		Porto-S. Bento (*)	4	10.070	7.840	5.600
	Vila Franca	1	1.890	1.480	1.060		Muge	1	800	630	400
	Carregado	1	1.700	1.320	950		Marinhaes	1	640	500	320
	Azambuja	1	1.350	1.040	760		Quinta Grande	1	200	160	100
	Reguengo ou Sant'Anna	1	1.220	950	680		Lavre	1	640	500	320
	Santarem	1	1.600	1.250	900		Canha	1	870	680	440
	Valle de Figueira	1	1.890	1.480	1.060		Vendas Novas	1	1.220	950	620
	Matto de Miranda	1	2.200	1.720	1.240		(*) Participes do M. e Douro.	-	180	140	110
	Torres Novas	1	2.450	1.910	1.360						

## CONDIÇÕES

**1.º Prazos de validade.** — Estes bilhetes são validos: á ida, pelos comboios para que forem vendidos; á volta, dentro do prazo indicado na competente columna das tabellas de preços d'esta tarifa, a saber:

sendo o prazo de 1 dia, no dia da venda e no imediato

» » » » 2 dias » » » » nos 2 dias seguintes  
» » » » 3 » » » » » » » » 3 » » »  
» » » » 4 » » » » » » » » 4 » » »

Os dias serão contados da meia noite á meia noite.

A terminação do prazo para a volta será fixada pela hora regulamentar da partida do comboio pelo qual se effectuar o regresso.

§ 1.º Estes prazos poderão ser prorrogados duas vezes em metade da sua duração mediante pagamento de uma ou duas sobretaxas equivalentes, cada uma, a 10 % do custo do bilhete.

As fracções de dia são contadas, para este efeito, como dias inteiros.

As duas prorrogações podem ser pedidas de uma só vez. Os pedidos devem ser feitos antes de terminar o prazo supplementar para o qual a prorrogação for requisitada, na estação em que o passageiro tomar o comboio á volta, ou na de destino indicada no bilhete de que for portador.

Em todo o caso o passageiro deverá ter pago a sobretaxa antes de tomar logar no comboio, aliás será considerado como passageiro sem bilhete.

§ 2.º Se o prazo de validade, normal ou prolongado, terminar em dia santificado (domingo ou dia santo) será augmentado em 1 dia.

Se o dia santificado em que terminar o dito prazo for seguido de um ou mais dias igualmente santificados, será o bilhete válido até o fim do primeiro dia de trabalho imediato.

**2.º Mudança de destino.** — Os bilhetes só tem validade no trajecto pela via mais curta, salvo excepção expressa na presente tarifa, entre as estações de procedencia e de destino n'elles indicadas.

§ 1.º O passageiro poderá contudo: appear-se, á ida, em qualquer estação anterior á do destino marcado no seu bilhete; começar n'essa mesma estação a viagem de volta, e deixar o comboio, á volta, em qualquer estação anterior áquella a que deva regressar, segundo as indicações do seu bilhete. Em qualquer d'estes casos perderá o direito aos percursos em que tiver deixado de viajar.

§ 2.º Os bilhetes tomados na estação de Lisboa-Rocio dão direito ao regresso para Lisboa-Caes dos Soldados. No sentido inverso será observada a mesma regra.

§ 3.º Os bilhetes tomados na estação de Lisboa-Caes dos Soldados poderão ser utilizados, á volta, para a de Lisboa-Rocio mediante o pagamento de uma sobretaxa igual ao custo pela Tarifa Geral, de um bilhete da mesma classe de Campolide a Lisboa-Rocio ou mediante a compra d'esse mesmo bilhete na estação de Campolide. No sentido inverso vigora a mesma regra.

§ 4.º Os bilhetes de Lisboa-Rocio para Figueira da Foz pela via Alfarellos são validos, á volta, pela via Torres Vedras. Os que forem vendidos na mesma estação e para o mesmo destino pela via Torres Vedras dão

direito ao regresso pela via Alfarellos, mediante o pagamento de uma sobretaxa igual ao custo, pela Tarifa Geral, de um bilhete da mesma classe, de Campolide a Lisboa-Rocio, ou mediante a compra d'esse mesmo bilhete na estação de Campolide. No sentido inverso observar-se-ha a mesma regra.

**3.<sup>a</sup> Mudança de classe.** — O passageiro que ocupar logar de classe superior á do seu bilhete, pagará, quer á ida, quer á volta, a diferença entre metade do custo do dito bilhete e o que corresponder, segundo esta tarifa, a metade do custo de um bilhete da classe que utilizar, entre as estações de partida e de destino indicadas no bilhete de que fôr portador.

Em qualquer dos casos previstos n'esta condição, o passageiro terá que avisar antecipadamente o revisor do comboio. De contrario ficará sujeito ás penalidades estabelecidas pela Tarifa Geral.

**4.<sup>a</sup> Diversas.**

- a) Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> e todo aquelle que o passageiro, á ida, não apresentar completo quando lhe fôr exigido pelos empregados da Companhia, isto é: com as duas partes, de ida e de volta;
- b) Os bilhetes d'esta tarifa não dão direito ao transporte gratuito de bagagem registada;
- c) Não se concedem meios bilhetes;
- d) Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não fôr contrario ao que a presente estipula.

Esta tarifa annulla e substitue a tarifa especial n.<sup>o</sup> 7 de grande velocidade, em vigor desde 20 d'Agosto de 1898, e a sua ampliação constante do Aviso ao Publico B 1:297 de 21 de Janeiro de 1904.

Lisboa, 15 de Dezembro de 1904.

**Pelo Director Geral da Companhia**

O Engenheiro Sub-Director

*Augusto Luciano S. de Carvalho*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

## TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 3—PEQUENA VELOCIDADE

(Internacional n.º 101 da Companhia Hespanhola)

Em vigor desde 1 de Janeiro de 1905

## MADEIRAS ORDINARIAS DE CONSTRUÇÃO

Em bruto, desbastadas ou serradas

Por wagons completos com a carga minima de 10.000 kilogrammas (1) ou pagando como tal

(Casquinha ou pitch-pine, pinho, castanho,

nogueira, carvalho ou outras madeiras para construção ou carpintaria em taboas, rolos ou toros, pranchas, vigas, costeiros, postes, travessas, sarrafos, troços, cunhas, varas, asnas, barrotes, cepos, estacas e fasqueado)

Preços por 1.000 kilogrammas, compreendidos os direitos de evoluções, manobras, e de transmissão

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade		V. d' Alcantara e S. Vicente	Horreria a Cáceres	Casar a Plasencia E.	Plasencia C. a Bejar	Sanchotello a Arapiles	Malpartida a Navalnegral	La Calzada a Talavera	Montargón a Calzadas	Villuenga a Madrid-Delicias
Marvão a Abrantes.....	Participes	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	C. Real.	2.266	1.458	1.359	1.423	970	1.271	1.215	1.402	983
	M. C. P.	434	1.252	1.881	2.297	2.630	2.329	2.925	3.398	3.517
Chança a Elvas.....	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
	C. Real.	2.387	1.705	1.665	1.426	1.260	1.597	1.562	1.445	1.303
	M. C. P.	346	995	1.575	1.994	2.340	2.003	2.578	3.055	3.197
Tramagal a Santarem .....	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
	C. Real.	2.403	1.744	1.528	1.474	1.309	1.647	1.620	1.503	1.357
	M. C. P.	297	939	1.712	1.946	2.291	1.953	2.520	2.997	3.143
Valle de Santarem a Lisboa (Caes dos Soldados) e a Vendas Novas.....	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
	C. Real.	2.484	1.948	1.993	1.777	1.616	1.966	1.980	1.877	1.922
	M. C. P.	216	732	1.247	1.643	1.984	1.634	2.160	2.623	3.118
Alcantara T. a Cascaes ...	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	3.040
	C. Real.	2.507	2.012	2.084	1.881	1.724	2.075	2.406	2.012	2.070
	M. C. P.	193	688	1.156	1.539	1.876	1.525	2.034	2.488	2.970
Bemfica a Cintra ou Obidos	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
	C. Real.	2.543	2.419	2.241	2.063	1.924	2.263	2.331	2.257	2.340
	M. C. P.	157	581	999	1.357	1.679	1.337	1.809	2.243	2.700
Caldas da Rainha a Amieira	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
	C. Real.	2.543	2.420	2.245	2.066	1.926	2.268	2.336	2.263	2.347
	M. C. P.	157	580	995	1.354	1.674	1.332	1.804	2.237	2.693
Figueira da Foz e Verride.	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
	C. Real.	2.491	1.967	2.020	1.805	1.647	1.998	2.016	1.915	1.753
	M. C. P.	209	733	1.220	1.615	1.953	1.602	2.124	2.585	2.747
Payalvo a Coimbra . . . .	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
	C. Real.	2.489	1.964	2.014	1.800	1.640	1.991	2.009	1.906	1.746
	M. C. P.	211	736	1.226	1.620	1.960	1.609	2.131	2.594	2.754
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade		V. d' Alcantara e S. Vicente	Herreraia a Cáceres	Casar a Plasencia E.	Plasencia C. a Bejar	Sanchotello a Arapiles	Malpartida a Navalmoral	La Calzada a Talavera	Montearagão a Cabanás	Villanuova a Madrid-Delicias
Souzellas a Porto (Campa- nhã) . . . . .	Participes	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	C. Real.	2.552	2.147	2.286	2.415	1.980	2.317	2.398	2.329	2.424
	M. C. P.	448	353	954	1.305	1.620	1.283	1.742	2.471	2.619
Alferrarede a C. Branco . . . . .	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.010
	C. Real.	2.446	1.847	1.852	1.622	1.456	1.804	1.793	1.683	1.528
	M. C. P.	254	853	1.388	1.798	2.144	1.796	2.343	2.817	2.972
Alcains a Covilhã . . . . .	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
	C. Real.	2.507	2.009	2.079	1.874	1.719	2.068	2.099	2.003	1.840
	M. C. P.	493	691	1.161	1.546	1.881	1.532	2.044	2.497	2.660
Caria a Guarda . . . . .	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
	C. Real.	2.533	2.088	2.494	2.007	1.861	2.207	2.263	2.182	2.014
	M. C. P.	167	612	1.046	1.413	1.739	1.393	1.877	2.318	2.486
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500

(1) Este minimo de carregamento tem applicação sómente aos wagens da Companhia portugueza que tiverem inscripta a carga normal de 10:000 kilogrammas e aos das outras linhas que indicarem esse mesmo limite como carga maxima.

Se o expedidor requisitar wagens de capacidade de carga superior e estes lhe puderem ser fornecidos, será o minimo de carregamento elevado em tantas fracções de  $\frac{1}{10}$  quantas forem as toneladas de carga normal ou maxima de cada vehiculo, segundo o caso, excedentes a 10. Se as Companhias utilizarem estes wagens por conveniencia propria e sem mediar requisição do expedidor, serão considerados para todos os effeitos como wagens cuja capacidade não excede os 10:000 kilogrammas de carga normal ou maxima antes citada.

## Condições

1.<sup>a</sup> — Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte e os de evoluções e manobras e de transmissão de uma para outra linha.

Não estão, porém, comprehendidos :

- Os gastos de carga e de descarga;
- O custo das operações e formalidades nas alfandegas e os respectivos direitos;
- Os impostos para o governo hespanhol e o sello para o Estado Portuguez;
- Os direitos de guia e registo para a Companhia Portugueza.

2.<sup>a</sup> — Só teem direito ás vantagens d'esta tarifa as remessas que ocupem wagens completos com a carga minima de 10.000 kilogrammas ou pagando por esse minimo. Os excedentes d'este pezo até á carga maxima dos wagens serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> — As remessas de madeiras que por suas dimensões tenham de ser transportadas em dois wagens ligados, serão taxadas pelos preços d'esta tarifa, com um minimo de 10.000 kilogrammas por cada wagon, podendo os expedidores utilizar o espaço que fique livre dos mesmos wagens com o carregamento de madeiras de dimensões ordinarias.

4.<sup>a</sup> — As Companhias poderão exceder até o dobro os prazos regulamentares de expedição, transporte e entrega.

5.<sup>a</sup> — Quando se derem atrasos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indemnisação superior :

### Em Hespanha

Por atraso de 1 ou 2 dias . . . . .	10 %
»   »   » 3   » . . . . .	15 %
»   »   » 4   » . . . . .	20 %
»   »   » 5 ou 6   » . . . . .	25 %

### Em Portugal

Por atraso de 1 a 3 dias . . . . .	10 % do participo portuguez
»   »   » 4 a 6   » . . . . .	20 %
»   »   » 7 a 10   » . . . . .	30 %
»   »   » mais de 10   » . . . . .	60 %

Para a contagem dos dias de atraso, desprezar-se-ha toda a fraccão de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

6.<sup>a</sup> — As operações de carga e descarga serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatários respectivamente, nas seguintes condições:

**Em Hespanha:** Os consignatários deverão proceder à descarga dentro das 12 horas uteis, seguintes áquelle em que os wagons forem postos á sua disposição. Fondo este prazo, a Companhia hespanhola cobrará pela paralysação do material 0.<sup>º</sup>25 por hora efectiva de demora e por wagon, reservando se a faculdade de proceder à descarga por conta do consignatário e pagando-lhe este na razão de 0.<sup>º</sup>50 por tonelada.

**Em Portugal:** Observar-se-ha o que a tal respeito estipula a tarifa de despezas accessorias da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

7.<sup>a</sup> — As Companhias são obrigadas sómente a fornecer para estes transportes, material descoberto, sem encerados, não sendo responsaveis por avarias de molha ou quaequer outras devidas ao tempo.

Os expedidores poderão obter, por aluguer, nas estações da Companhia Real Portugueza, os encerados de que julgarem carecer para resguardo da mercadoria, nas condições do art. 45.<sup>º</sup> da tarifa de despezas accessorias.

8.<sup>a</sup> — O pagamento das sommas que por qualquer título gravem as remessas, será feito na estação de partida ao fazer-se a expedição, ou na de chegada antes da mercadoria ser retirada dos armazens do caminho de ferro onde se poderá effectuar o repezo, reconhecimento ou verificação da mercadoria, não se admittindo reclamação alguma logo que ella tenha saído dos referidos armazens, isto em conformidade com o art. 158.<sup>º</sup> do Regulamento hespanhol de 8 de Setembro de 1878.

9.<sup>a</sup> — Faltando na estação expedidora bascula para pezar os wagons carregados, serão estes pezados em qualqner estação de transito que para tal se ache habilitada, ou na estação de destino, como mais convier.

10.<sup>a</sup> — A presente tarifa será applicada de officio a quaequer remessas nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escripto na nota de expedição, a applicação d'outra.

11.<sup>a</sup> — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das Companhias combinadas, em tudo que não seja contrario ao que dispõe a presente.

---

A presente annulla e substitue para todos os efeitos a tarifa especial M. L. n.<sup>º</sup> 3 de pequena velocidade em vigor desde 15 de Setembro de 1902, e a parte relativa a madeiras de construção e de carpinteria da tarifa M. L. 4 A de pequena velocidade em vigor desde 1 d'Agosto de 1890

Lisboa 15 de Dezembro de 1904.

Pelo Director Geral da Companhia

O Engenheiro Sub-Director  
Augusto Luciano S. de Carvalho