



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

PORTUGAL, Anno 2\$500 réis — Semestre 1\$400 réis — COLONIAS, Anno 3\$000 réis
BRAZIL, 4\$000 réis (fortes) — ESPANHA, 20 pesetas
FRANÇA, 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.ºs	Semestre ou 12 n.ºs
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

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 18.º ANNO

Abertura (A) do Simplão.....	122	Companhia do Mondego.....	7	Linha (A) do Valle do Tamega, por J. Fernando de Sousa.—♦.....	49
Accelerador Westinghouse (illustrado).....	132	Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante.....	183	Linha (A) do Valle do Vouga, por J. Fernando de Sousa, 130—♦ e.....	261
Administração dos caminhos de ferro	87	Companhia (A) dos Vagons-leitos.....	307	Linha (A) ferrea Suakin-Athara.....	296
Alargamento (O) da Rua do Arsenal «Anselmo» (O).....	119	Companhia Nacional de caminhos de ferro, 87 e.....	104	Linha (A) Tachkent-Orenburg.....	296
Aproveitamento das quedas do Niagara.....	363	Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.—Director.....	7	Linhas estrangeiras: Africa, 91, 107, 140, 332. Africa 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. Baviera, 76, 379. Belgica, 26. Brazil, 235. Bulgaria, 283. Canada, 332. China, 235, 250, 267, 299, 315, 332, 363. Congo francez, 218, 315. Corea, 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. Franca, 26, 107, 140, 235, 250, 267, 299, 347, 363. Hungria, 12. Indo-China, 107. Inglaterra, 12, 26, 76, 123, 186. Italia, 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. Suissa, 363. Tunisia, 186. Uruguay.....	140
Arborização das estradas, por O. S.....	227	Concursos 60, 156 e.....	284	Linhas (As) ferreas da Inglaterra.....	213
Ar (O) liquido.....	263	Conferencias sobre tarifas, 310, 337 e	360	Linhas (As) ferreas do mundo.....	232
Arrematações: 13, 28, 44, 77, 92, 108, 124, 141, 156, 172, 188, 205, 218, 237, 252, 268, 300, 316, 333, 348, 364 e.....	380	Congresso de caminhos de ferro, 53, 74, 138, 150, 162, 170, 178 e.....	195	Linhas (As) francezas na Africa Occidental.....	198
Ascensores electricos e os transportes de bagagens.....	308	Conservação das estradas, por O. S.....	3	Linhas portuguezas: 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
Associação Commercial do Porto.....	183	Construção de linhas, por J. Fernando de Sousa.—♦.....	1	Locomotiva n.º 10.000.....	155
Automobilismo: 22, 91, 106, 140, 199, 266, 315, 331 e.....	362	Construção do Palacio da Paz em em Haya.....	311	Maiores e menores cotações mensal e annual, em 1904, de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	25
Automovel (Em), por O. S. 275 e.....	291	Contra os choques de comboios.....	331	Material circulante para a linha da Regoa a Villa Real.....	38
Avisos de serviço: 13, 45, 108, 141, 156, 173, 188, 205, 237, 252, 269, 284, 301, 316, 365 e.....	380	Contribuição industrial, por D. J.....	258	Meios (Os) de transporte no futuro.....	359
Banco de Inglaterra.....	330	Convenção internacional, 183 e.....	310	Melhoramentos de Lisboa, por O. S. 17—♦ e.....	372
Banco de Portugal.....	248	Conversão da divida interna.....	248	Metropolitano (O) de Tokio.....	295
Boletim da Praça de Lisboa: 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	Cotações 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	Mirandella a Bragança, por J. Fernando de Sousa, 177, 323 e.....	339
Brindes.....	227	Correio electrico.....	42	«Modus (O) vivendi» por B. M. 310 e —♦.....	337
Buenos Aires (De) a Paris, por J. Fernando de Sousa —♦.....	289	Correio (O) na estação do Porto.....	71	Monopolio (O) dos trens de aluguer.....	310
Cabo (Do) ao Cairo.....	264	Crise (A) da cortiça, por J. Fernando de Sousa.—♦.....	161	Mulheres (As) e os caminhos de ferro	315
Cambios, descontos e agios: (Em todos os numeros)		Desdobramento (O) do Transiberiano	11	Navegação do Tejo, por O. S.....	210
Caminho de ferro de Benguella, por J. J. M. (illustrado).....	146	Desastre (O) do caminho de ferro aereo de Manhattan.....	298	Navegação e commercio.....	323
Caminho de ferro de Mossamedes.....	154	Desenvolvimento dos caminhos de ferro em Portugal.....	215	Navegação para a Africa.....	356
Caminho de ferro de Quelimane.....	74	Doença (A) dos tunneis.....	294	Navegação (A) para a Argentina, 231, 289, 311, 323, 341, 358 e.....	375
Caminho de ferro de S. Thomé.....	261	Director (O Nosso), 115, 242, 282 e.....	293	Necrologia: Alfredo Krus.....	244
Caminho (O) de ferro Panamericano	314	«Economista (O) Portuguez».....	280	Candido Xavier Cordeiro, (por A. Luciano de Carvalho e redacção) 33—♦ a.....	36
Caminho de ferro subterraneo de Nova York.....	74	Electricidade (A) em Napoles.....	182	Emygdio Navarro, por M. C.....	278
Caminhos (Os) de ferro do mundo.....	328	Electroviás (Os) Schiemann (illustrado) 51 e.....	186	Gustave Bachy.....	344
Caminhos (Os) de ferro espanhoes.....	294	Elevador (O) do Carmo.....	328	João Evangelista d'Abreu, por V. P.....	131
Caminhos (Os) de ferro francezes.....	214	Engenheiro (O nosso) Consultor.....	53	Notas de viagem: III. De Roma a Napoles, 20.—IV. Napoles, centro d'excursões. Vesuvio. Herculano, 38.—V. Visita a Pompeia. Excursão a Salerno Paestum e Amalfi, 54.—VI. Sorrento. A ilha de Capri, A gruta azul, 70.—VII. Napoles. Puzznoli, Sulfateira, Baja etc., 85.—VIII. Os Pyreneos. De Bayonna ás montanhas. Caunterets. Luz. Circo de Javarnie. 102.—IX. Bagnères de Bigorre. Luchon. Passeios encantadores, 118.—X. Ax-les-Thermes. Vallé de Andorra. Pamiers. Carcassoni. Fim da viagem, 134.—I. De Lx.ª a Nova York, 148.—II. Em Nova York, 167.—III. Os Esta-	

INDICE

dos Unidos. Washington. A companhia da Pennsylvania, 181 e 198.	
—IV. As linhas da Pennsylvania. A curva da ferradura, 212.—V. Pittsburgh. Companhia Westinghouse. Cincinnati. S. Luiz e a sua grande estação. O tumulto 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.	373
Notas varias: 12, 27, 43, 59, 76, 107, 123, 202, 235, 267, 283, 299, 315, 332 e.....	364
Novas (As) carruagens da «Compagnie du Midi».....	295
Novo gaz d'illuminação.....	215
Olhão a Tavira.....	84
Paris (De) a America por Lisboa, 231, 289, 311, 323, 341, 358 e.....	375
Parte official: Vide secção especial, adiante, neste indice.	
Por entre as nuvens.....	90
Porto (O) de Lisboa, por O. S. 306 e	341
Porto (O) de Londres.....	104
Produção (A) carbonifera nos Estados Unidos.....	214
Proxima (A) subida do carvão.....	360
Publicações recebidas: 10, 27, 42, 58, 75, 154, 202, 214, 234, 247, 298, 314, 346, 362 e.....	375
Quelimane.....	360
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes, 9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 361 e.....	377
Recueil de types de ponts pour routes, por O. S.....	234
Réde ferroviaria na China.....	138
Segundas (As) classes em Inglaterra	295
Serviço dos correios, por R. Mesnier de Ponsard—♦.....	369
Signaes em tempo de nevoeiro.....	58
Sistema de limpeza por aspiração, (ill.) 53 e.....	68
Sistema (O) de tracção no Simplão..	359
Sistema de tracção por correntes electricas alternativas monofasicas da Sociedade Westinghouse, por L. O.—♦.....	241
Soldadura electrica.....	330
Tarifas de transporte: 6, 19, 38, 68, 84, 230, 261, 279, 340 e.....	372
Tarifas (As) ferroviarias na Africa do Sul.....	343
Tarifa postal universal.....	344
Telegraphia sem fios.....	364
Terceiras (As) classes nos comboios	198
Tiro (Um) monstro.....	215
Tracção electrica: 10, 26, 42, 58, 74, 106, 171, 186, 202, 214, 234, 247, 266, 282, 298, 331, 346 e.....	362
Trafego (O) dos caminhos de ferro do Estado em 1904, por J. Fernando de Sousa —♦.....	97

Transafricano (O).....	106
Transpyrenaico.....	11
Trust (O) dos telephones.....	264
Tunneis de Nova York.....	150
Tunnel de Boston.....	232
Tunnel do Simplão.....	58
Tunnel sob o Niagara.....	215
Tunnel (Um) sob o Senna.....	150
Ultima (A) palavra sobre os telephones.....	75
Valença a Monsão, por J. Fernando de Sousa.—♦.....	305
Vapor D. Luiz.....	282
Vertigem (A) dos transportes em Nova York, 246 e.....	279
Viação subterranea em Nova York..	139
Via ferrea da Chella, por O. S.....	147
Via ferrea de Bagdad.....	42
Via ferrea do Ricken.....	21

Parte official

Legislação por linhas

Alcobaça á Nazareth.....	68
Alfandega do Porto a Leixões, 197 e	372
Beira Alta.....	324
Beira Baixa, 116 e.....	276
Benguella.....	229
Carris de ferro de Lisboa, 4, 131 e..	372
Carris de ferro do Porto.....	324
Circumvalação do Porto.....	212
Coimbra a Arganil, 4 e.....	116
Evora a Ponte de Sôr, 165 e.....	355
Extremoz a Portalegre, 37 e.....	166
Extremoz a Villa Viçosa, 116 e.....	244
Foz Tua a Mirandella, 53 e.....	228
Guimarães a Fafe.....	101
Loanda.....	277
Lourenço Marques, 148 e.....	260
Lourenço Marques á fronteira da Swazilandia, 101, 116, 132, 198 e..	327
Minho e Douro, 197 e.....	307
Mirandella a Bragança, 84, 181, 197, 228 e.....	307
Mormugão.....	229
Mossamedes, 166, 229, 277 e.....	307
Pocinho a Miranda, 212 e.....	244
Regoa a Chaves, 84, 212 e.....	292
Santa Comba a Vizeu, 53, 228 e.....	244
Setubal ao Sado, 101 e.....	165
Sul e Sueste, 84 e.....	228
Torres-Figueira-Alfarellos, 116 e...	276
Valença a Melgaço.....	307
Valle do Tamega, 53, 165 e.....	211
Valle do Vouga.....	131

Legislação diversa

Aferição de pesos e medidas, 259 e.	340
Applicação do fundo especial em 1905, 4 e.....	37
Conselho d'administração da Companhia Real.....	276
Emissão do emprestimo de réis 1.500:000\$000.....	277
Pessoal do Estado, 84, 100, 165 e...	228
Regulamento para admissão e instrução de guarda-freios.....	228
Idem, idem de revisores.....	276

Tarifas de transporte

Distribuidas com os n.ºs abaixo

Companhia Real

Grande velocidade:

N.º 7—Bilhetes de ida e volta.....	409
P. H. F. n.º 1—Bilhetes para França.	410

P. H. F. n.º 2—idem idem ida e volta	410
P. H. F. n.º 3—Bagagens e recovasgens.....	410
P. H. F. n.º 7—Passageiros, Paris-America.....	423
P. H. F. n.º 8—idem, idem, ida e volta	423

Pequena velocidade:

Classificação de mercadorias (alteração).....	420
N.º 3 (modificação)—Mercadorias...	420
N.º 5 (idem)—Idem.....	420
N.º 7 (idem)—Idem.....	420
N.º 8 (idem)—Idem.....	420
N.º 9 (idem)—Idem.....	420
N.º 10 (idem)—Idem.....	420
N.º 13 (idem)—Idem.....	420
P. n.º 7—Mercadorias—413 e...	414
P. n.º 9—Mercadorias—410 e.....	427
M. L. n.º 3—Materiaes de construção	409
P. H. F. n.º 4—Mercadorias, França-Portugal.....	410

Sul e Sueste

Distancias kilometricas, 414 e.....	417
Despesas accessorias (modificação).	427

Grande velocidade:

N.º 3—Reembolsos.....	424
A. (ampliação)—Bilhetes por preços reduzidos 418 e.....	424
C. F. E. 1—Livretes kilometricos ..	426
C. F. E. 2—Bilhetes de gare.....	432
E.—Bilhetes por preços reduzidos..	414
H.—Excursões.....	424

Pequena velocidade:

N.º 2 (modificação)—Mercadorias...	423
N.º 8 (idem)—Mercadorias.....	419
N.º 8—Materiaes de construção adubos, sal, minérios etc.....	423
N.º 9—Mercadorias.....	428
N.º 10 (modificação)—Mercadorias, 420 e.....	426
N.º 13 (idem)—Mercadorias, 419, 421, 424 e.....	426
P. N.º 9—Mercadorias.....	419

Minho e Douro

Despesas accessorias (modificação).	427
-------------------------------------	-----

Grande velocidade:

N.º 17—Bilhetes nos comboios tramways.....	418
N.º 18—Reembolsos.....	425
C. F. E. n.º 1—Livretes kilometricos	426
C. F. E. n.º 2—Bilhetes de gare.....	432
P. H. F. n.º 1—Bilhetes para França.	420
P. H. F. n.º 2—Bilhetes de ida e volta, idem.....	420

Pequena velocidade:

P. n.º 3—Mercadorias.....	413
---------------------------	-----

Beira Alta

Pequena velocidade:

N.º 14—(Ampliação)—Telha.....	427
B. S. M. n.º 10—Madeiras.....	413

Annexos diversos

Mappas estatísticos do trafego de todos os caminhos de ferro portuguezes, 413 e.....	431
Horario-brinde.....	431

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 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

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACITOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACITOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

43 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: 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 indice do 17.º anno.

SUMMARIO

	Paginas
1904-1905	1
CONSTRUÇÃO DE LINHAS, por J. Fernando de Sousa	1
CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS, por O. S.	3
PARTE OFFICIAL — Decretos de 15 e 21 de dezembro, Portarias de 21 de dezembro e relatório sobre construção de novas linhas, do ministerio das obras publicas	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 Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	7 a 9
TRACÇÃO ELECTRICÁ	10
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	10
FALTA DE ESPAÇO	11
TRANSPYRENAICO — O DESDOBRAMENTO DO TRANSIBERIANO	11
LINHAS PORTUGUEZAS — Minho e Douro — Officinas do Barreiro — Casa de banhos no Barreiro — Officinas de Campanhã — Chefe de contabilidade do Minho e Douro — Abastecimento de aguas ao Minho e Douro — Apeadeiro de Mirão — Tavira a Villa Real — Evora a Ponte de Sôr — Linhas africanas — Quelimane — Mercadorias em transitio — Beira — Valle do Sado — Linhas ferreas em estradas — Bil. de identid.	11
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Inglaterra — Hungria	12
NOTAS VARIAS	12
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatório do Conselho d'Administração (continuação)	12
ARREMAÇAÇÕES	13
AVISOS DE SERVIÇO	13
AGENDA DO VIAJANTE	14
HORARIO DOS COMBOIOS	15
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	16

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; superfluidade affirmar mais uma vez, que porfiarmos 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 intellectual, 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 tambem procuraremos offerecer, neste anno, aos nossos assignantes, um bom mappa da rede ferroviaria de um paiz estrangeiro. As negociações, já de ha tempos entabuladas 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 difficuldades que em taes casos nos ameaçam, e o mesmo conflamos, nos succederá agora.

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

A Redacção.

Construcção 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 principio de cada anno economico, o Conselho de Administração, baseando-se nos recursos do fundo especial, propõe ao Governo as operações de credito que julga necessarias e compatíveis com elles.

Depois de realizadas, propõe a sua applicação, que pôde 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 approvada, importa esclarecer um equívoco em que laboram muitos, suppondo 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 attribuiu-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 credito tem por unico limite as disponibilidades do fundo especial. Não pôde, porém, ser empreendida a construção de novas linhas sem estarem expressamente auctorizadas por lei, auctorização que não é necessaria para as compras de material circulante e para os melhoramentos nas linhas exploradas. A base 4.ª 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 accrescentou a essas varias outras linhas e accrescentou a auctorização do dispendio de 7.000:000\$000 réis á 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 complementares.

tares. A par d'essa construcção 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 credito 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 credito e empreender novas construcções dentro da auctorização concedida pelo poder legislativo.

No orçamento para 1904-1905 figuram os recursos previstos do fundo especial pela quantia de 446:300\$000 réis.

O decreto agora publicado acrescenta a essa receita o saldo da gerencia de 1903-1904 de 711:065\$557 réis a ultima prestação do emprestimo 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 occorrer 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 annuidade do emprestimo de 1903, um semestre (janeiro a junho) de 1904 e o saldo de um adiantamento feito á mina de Cabo Mondego para a habilitarem a fornecer carvão ás linhas do Estado, sommando tudo 186:649\$780 réis. Ficam assim disponiveis para distribuir 2.750:715\$777 réis.

Na distribuição foi dada a prioridade ao material circulante, elemento indispensavel de exploração e cujo encargo, uma vez contractado o fornecimento, não é susceptivel de addiamento, como a construcção 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 vagon de diversas séries para as duas direcções.

Vae-se proseguir na collocação de freios de vacuo e tubos de intercommunição 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 vagon da via reduzida, Regoa a Villa Real, foi de 100:000\$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 construcção de novas linhas os melhoramentos nas linhas em exploração, mórmente nas do Sul e Sueste, que nasceram pobrissimas e destituidas dos mais elementares recursos para uma boa exploração. Apesar do muito que se tem feito, bastante resta que fazer.

Com duas obras importantissimas se conta agora: a ponte-caes do Barreiro para atracação de navios, contractada com a antiga casa Caill, 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 construcção e para se iniciarem os trabalhos de construcção 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 construcção de varios armazens e casas de habitação, obras de abastecimento de aguas e outras. Finalmente para a construcção d'estradas de accesso 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 attinge assim a importante quantia de 680:000\$000 réis.

Ficam pois disponiveis para construcção de novas linhas 1.405:000\$000.

A' linha da Regoa a Chaves foi attribuida 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 approved o projecto em elaboraçao. 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 construcção da ponte do Pocinho.

E' iniciada a construcção da linha do Valle do Tamega, Livração a Amarante, com uma dotação de 60:000\$000, que permite contractar as expropriações da Livração a Amarante e a infraestrutura de alguns kilometros, para assim accentuar que a directriz escolhida, da Livração a Amarante, não póde ser substituida 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 construida a estação terminal.

Para a linha de Ponte de Sôr destinaram-se 240:000\$000 suficientes para se contractar a infraestrutura 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 disponiveis 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 soffrendo uma revisão, baseada no resultado das sondagens geologicas effectuadas, em vista da qual, convém introduzir-lhe algumas modificações.

Pensa-se tambem em renunciar ao aproveitamento da energia das marés, adoptando typos de pontes diversos dos que foram projectados. Obra de tal magnitude não póde ser levada a effeito, senão depois de concluidos todos os estudos preparatorios, tendentes a melhorar e completar o notavel 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 difficuldades inherentes á natureza do estudo.

E' indispensavel que se ataque numa etapa a construcção de Setubal a Alcacer, primeira localidade importante servida, para o que é preciso dispendir 700:000\$000 réis. Está em preparaçao uma combinaçao financeira, que permitirá obter os recursos para empreender essa construcção logo que o projecto esteja approved.

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 construcção de 60 kilometros da linha de Ponte de Sôr e de 40 kilometros da linha do Sado, proseguindo-se tambem na construcção das linhas do Pocinho e de Amarante.

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

J. Fernando de Sousa.

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 construcção das estradas ordinarias.

Despesa utilissima que se traduz na valorização dos terrenos agricolas, no augmento das transacções mercantis, no accrescimento da riqueza, na sua mais regular distribuição, comprehende-se bem que seja reclamada soffregamente pelas populações ruraes 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 trafego cresce, o que determina uma diminuição no coeeficiente 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, pôde attribuir-se, entre outros males, o da deficiencia da rede das estradas das differentes ordens.

D'umas vezes o Estado avoca a si a construcção, manutenção, inspecção e direcção de todas as estradas publicas. Lei de 9 de julho de 1849. Manda construir por empreitadas as estradas de 1.ª e 2.ª 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.ª ordem ou reaes de 1.ª classe ou directas e de 2.ª classe ou transversaes, incumbe os districtos da construcção, conservação e policia das estradas de 2.ª ordem, e dá aos municipios identicas obrigações a respeito das estradas de 3.ª 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 permitam arcar com estas despesas, mesmo nos raros 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 construíram sob esse regime; muito ha a pagar de amortizações e de juros.

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

A lei de 6 de junho de 1864 ainda providenciou sobre o serviço braçal, que facilitaria a construcção e sobretudo a conservação das estradas de 3.ª 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 construcções feitas por conta dos districtos e municipios, se legislou mandando construir por conta do estado as estradas de 2.ª ou 3.ª 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 emquanto 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 continuavam fóra da sua acção directa as estradas municipaes e melhor fóra que todas ellas 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 apesar de trabalharmos, desde 1864 pelo menos, só temos construida a quarta parte da extensão kilometrica de estradas municipaes.

Na viação de 1.ª e 2.ª ordens, estradas reaes e districtaes temos pouco mais de metade construida, 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, construcção e reparação, ou em subsidios 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 transito.

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 augmentou 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 axphixiantes de pó de calcareo no verão, pois que se transmutou 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 supprimindo 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 reconstrucção.

Pois deve atacar-se de frente o problema. E' urgente, é inadiavel, provêr de remedio. Não se desbaratam assim milhares de contos, não pôdem desprezar-se assim os interesses, as commodidades, 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 apparecem no leito das estradas, rodeiros que amanhã são sulcos e covas em que a agua empóça e d'onde mina e alastra 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 pontões, aqueductos ou pequenas obras d'arte? Não se activam as construcções das estradas de 3.ª ordem?

Pois avoque o Estado a si todas as construcções, 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 andámos a gastar desde que começou a primeira construção.

O. S.

PARTE 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, á Companhia do Caminho de ferro do Mondego, até o limite de 10:500\$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 emittir 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 accordo 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 dezembro de 1904 o accordo 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 10:500\$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 emittir 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.—Paço, 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 accordo com os seus credores, feito em 23 de novembro ultimo, de emittir 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 accordo 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 10:500\$000 réis, a pagar á 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 emittir 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.ª A emissão das referidas obrigações só terá logar depois de dar entrada na Repartição do Commercio o documento comprovativo do registo a que se refere o n.º 6.º do artigo 49.º do Codigo Commercial.

2.ª 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 titulo a declaração de que os juros ou coupons são sujeitos em todas as hypothesees de pagamento ao imposto de rendimento em Portugal.

3.ª Da emissão das referidas obrigações ou de quaesquer 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.ª 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 ultteriores pertencem ao Estado sobre a linha concedida á companhia, por isso que o Estado, sempre em todas as hypothesees é credor privilegiado da companhia no que respeita ás obrigações impostas pelo alvará de concessão, mas sem prejuizo do disposto no artigo 3.º da lei de 1 de julho de 1903.

5.ª 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 nelle fixados para resgate da linha e para sua reversão para o Estado, livre de todos os encargos.

6.ª 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.

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

Inspeção Geral dos Telegrafos 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, á 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.ª A conservar as paragens obrigatorias na Rua de S. Lazaro entre 0\$400 a 0\$200 a contar da Rua da Palma.

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

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

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

SENHOR:

A base 3.ª 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 preveem e auctorizam, entre essas applicações, de preferencia a quaesquer outras, a aquisição de material circulante e as obras novas nas linhas em exploração, só é precisa auctorização legislativa especial para a construção de novas linhas. Por isso a base 4.ª da lei auctorizou o Governo a empreender a construção de diversos troços quando os recursos obtidos pelo fundo especial, até a quantia de 3.000:000\$000 réis, o permitirem. 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 approved por decreto de 2 de novembro de 1899. Assim, o Governo pôde 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 podem-se construir determinadas linhas, dispendendo-se até o limite de 10.000.000\$000 réis, somma das duas autorizações concedidas.

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

Por contracto de 12 de outubro de 1903 foi realizado um empréstimo de 1.500.000\$000 réis. No relatório apresentado pelo meu antecessor á 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 economico ponderou o Conselho a necessidade d'essa segunda série. Depois dos indispensaveis trabalhos preparatorios 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 indispensavel 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 economico, como os novos encargos a contrair, que podem ir até a differença entre a dotação e aquelles saldos. Succederá assim que, pelos prazos mais ou menos largos que a execução dos trabalhos exige, haverá no fim do anno economico saldo consideravel por dispendir, 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 711.065\$557 réis, a que ha que juntar as receitas ordinarias previstas no orçamento na importancia 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 2.937.365\$557 réis, incluindo o subsidio de 40.000\$000 da Camara de Setubal, que se deve tornar effectivo dentro em pouco.

Sobre essa receita peza o encargo da annuidade completa do primeiro empréstimo e de um semestre do segundo, nas importancias 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 economico e quasi todo entregue já do adiantamento de 80.000\$000 réis á 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 disponiveis 2.750.715\$777 réis para distribuir em harmonia com a proposta de 21 do corrente do Conselho de Administração, que julgo digna de approvação.

Tem nella a precedencia, como é de razão, a aquisição de material circulante e fluvial, á qual se destinam 665.000\$000 réis, não só para liquidar os contractos feitos anteriormente, como para adquirir mais quatro locomotivas Compound, duas carruagens automotrices, dezesseis fourgons, quatro carruagens 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 tambem com a aquisição de dois vapores de typo mais aperfeçoado para o serviço no Tejo, com a de uma draga já fornecida e paga no presente anno economico 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.

Avulta entre essas obras a construcção de uma ponte-caes no Barreiro, obra inadiavel para occorrer ás exigencias do trafego, e que durante a construcção do prolongamento do Barreiro a Caci-lhas dará logar a consideravel receita, e mesmo depois da sua conclusão continuará a determinar grandes economias na descarga do carvão de pedra. Está essa obra adjudicada, devendo começar em breve a sua construcção.

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

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

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

A continuacão da construcção das estações do Porto e de Contomil e o começo da de Lisboa na terraplano 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 economico 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 sommam 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 disponiveis 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 Antonio, 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, podem todos ser concluidos no presente anno economico ou no seguinte, acrescentando-se assim 145 kilometros á rede em exploração. Convém pois assegurar o rapido andamento d'essas construcções, dotando-as com sufficiente largueza.

Julgo tambem digna de approvação 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 approvado por portaria de 2 do corrente mez.

E não se diga que a construcção simultanea de tantas linhas representa uma dispersão condemnavel de recursos, que melhor aproveitados seriam se se concentrassem 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 lanços resulta prejuizo, porque partem todos das linhas em exploração, podendo pois ser abertos ao serviço em curto prazo, beneficiando as respectivas regiões e augmentando as receitas do Estado.

Na distribuição proposta é attribuida a verba mais avultada, de 400.000\$000 réis, á linha da Regoa a Chaves, cuja importancia 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 Antonio, que se deve realizar até o fim do verão proximo, dando logar a importante trafego 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 podem ser concluidas depois de aberta á exploração.

Com a dotação de 220.000\$000 réis proposta conclue-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, accelerando-se assim a construcção de uma linha que vae transformar as condições economicas de uma vasta região, rica e susceptivel de notavel progresso economico, hoje por completo privada dos beneficios da viação.

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

Para a linha do Valle do Tamega propõe-se a dotação de 60 contos, sufficiente para os trabalhos que podem ser desde já emprendidos e á qual se juntará o subsidio louvavelmente offerecido em tempo pela Camara de Amarante e que é de esperar se torne effectivo.

Finalmente a dotação de 100.000\$000 réis para o lanço do Pocinho a Moncorvo permittirá, não só realizar os trabalhos contractados, 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 construção foi autorizada pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899. Diversas circunstâncias demoraram o uso d'essa autorização. Foram as obras iniciadas no primeiro lance e conseguiu-se obter projecto dos seguintes em condições de ser approved, mas a sua realização ficou dependente dos resultados de minuciosas sondagens geológicas, como a prudencia aconselhava em relação a tão importante obra hydraulica. Os resultados d'essas sondagens, quasi concluidas, mostram a conveniencia de uma revisão do projecto que, sem alterar as suas linhas geraes, o adapte ás condições do terreno por ellas accusadas. Não sendo possível continuar os trabalhos no presente anno economico, deixou-se sem verba esse troço, o que de modo algum significa que seja considerado dispensavel ou de somenos importancia, nem que deva ser addiada a sua construção, que será seguramente continuada no futuro anno economico.

A linha do Sado póde e deve exercer tão larga acção de fomento no rico e desfavorecido valle que é destinada a servir, que seria gravissimo erro economico a dilação em a construir.

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

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

Na rede complementar ao norte do Mondego tem jus a menção especial, o troço de Valença a Melgaço, cuja construção é facil e economica e que vem com o seu affluxo de trafego valorizar a linha do Minho. Está-se procedendo á elaboração do projecto.

Egual menção merece a linha da Regoa a Villa Franca das Naves, de manifesta importancia, a cujo estudo se vae proceder immediatamente e cuja construção devera ser emprendida logo que haja projecto approved em vista do grande alcance economico d'essa linha que tem jus a particular attenção dos poderes publicos.

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

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

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

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

Hei por bem, nos termos do artigo 61.º do regulamento approved por decreto de 2 de novembro de 1899, approvar a tabella, annexa ao presente decreto, da distribuição das quantias a dispender no corrente anno economico 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.

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

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

RECEITA			
Saldo em 30 de junho de 1904.....	711:065\$557		
Ultima prestação do empréstimo de 1903.....	270:000\$000		
Empréstimo de 1903.....	1.500:000\$000		
Receitas ordinarias previstas no orçamento.....	416:300\$000		
Subsidio da Camara de Setubal.....	40:000\$000		
	<u>2.937:365\$557</u>		
DESPESA			
Annuidade do empréstimo de 1903.....	84:607\$080		
„ „ „ „ 1904.....	39:542\$700		
Adeantamento ao Cabo Mondego.....	62:500\$000	186:649\$780	
Material circulante e fluvial:			
Via larga.....	365:000\$000		
„ reduzida.....	100:000\$000		
„ fluvial.....	200:000\$000	665:000\$000	

Melhoramentos nas linhas em exploração:

Obras novas, machinas-ferramentas, guindastes, renovação de pontes, ponte-caes do Barreiro.....	300:000\$000		
Estações do Porto, Contomil e Lisboa.....	120:000\$000		
Estradas de acesso.....	120:000\$000		
Pontes do Pinhão e Pocinho ..	140:000\$000	680:000\$000	
Construção e estudos de linhas:			
Regoa a Chaves por Villa Real	400:000\$000		
Faro a Villa Real de Santo Antonio ..	320:000\$000		
Pocinho a Miranda ..	100:000\$000		
Estremoz a Villa Viçosa.....	220:000\$000		
Evora a Ponte de Sôr ..	240:000\$000		
Setubal á margem do Sado	60:000\$000		
Valle do Tamega ..	60:000\$000		
Estudos de outras linhas	5:715\$777	1.405:715\$777	
		<u>2.957:365\$557</u>	

Paço, 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 principaes 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 importancia; 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 praso. 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 negocio, que depois se reflecte sobre o caminho de ferro.

Restringir o praso 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 áquella d'onde devia fazê-lo.

Assim, um passageiro que toma bilhete de Lisboa para Santarem, por exemplo, póde á ida ficar, se quizer, em Azambuja e a volta póde fazê-la d'ali ou de qualquer outra até Santarem inclusivè 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 entraves que todos puzeram 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 util. O cyclista póde 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, aliás perdia o bilhete; pela nova, vem tomar o comboio na estação que melhor lhe apraz, por que anoiteceu ou porque se fartou de pedalar.

Tambem pelas mudanças de classe não se fica pagando senão a differença 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 compellido a pagar a differença 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 pagarão 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 distribuimos com o nosso n.º 354, em 1902, publica-se agora esta que, mantendo os mesmos preços para Madrid, unico destino d'aquella, permite a expedição d'esta mercadoria para qualquer estação das linhas de Madrid-Caceres 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 diaria 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 deveu o primeiro dinheiro ganho pelo trabalho da sua penna.

A homenagem que a imprensa prestou áquelle caracter nobilissimo, foi a justa glorificação de quem atravessou a vida tendo sempre por norma a honra e o trabalho.

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 reforma dos estatutos.

Director da Companhia Real

Em sessão do conselho de administração, de 24 de dezembro, foi approvedo o orçamento para 1905 e acceita a admissão que o sr. Paul Chapuy, apresentára do cargo de director geral, sendo nomeado para o substituir o sr. Leproux, engenheiro francez, com o curso da Escola Polytechnica e da de Minas, e dado ao demissionario um voto de louvor, ficando este com o cargo de engenheiro 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 amanhã 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 proximo numero.

A COMPANHIA DA BEIRA ALTA

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

O caso é bem differente, como vamos explicar:

Como é sabido, a companhia nunca pde pôr em dia o pagamento do coupon das suas obrigações, augmentando cada anno a conta da divida de coupons em atraso, 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 productos da exploração.

Sobreveio, porém, um caso inesperado: a *Société Financière*, de Paris, em liquidação, que tinha na sua carteira 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 divida 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 vizinha 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, sobre 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 pretendeu 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 pagar de pronto esse debito, devendo mais de 4.000 contos de juros atrasados aos seus obrigacionistas, só poderá 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 permittirá chamar a um accordo todos os seus credores, isto é tanto obrigatarios, por juros em atraso, 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.

PARTE FINANCEIRA 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 titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 1.600, 3.161, 3.965, 8.996, 9.189, de 450\$000 réis, e 14.460, 14.580, 16.923, 17.110, 18.724, 19.771, 19.860, 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, 49.518, 50.326, 51.668, 55.539 e 56.164, de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados 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.ª.

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
Materiaes em deposito.....	28:537\$142
Devedores diversos.....	12:152\$858
Effeitos depositados e de cauções.....	18:120\$000
Exploração. Despesas geraes de 1904...	25:591\$542
Gerencia (despesas da sede) de 1904...	1:218\$180
Conta de juros de 1904.....	14:064\$425
Dividendo de 1904.....	8:922\$000
Dinheiro em deposito.....	13:870\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações	2:042\$190
Caixa.....	1:426\$706
	1.161:176\$540
Passivo	
Capital:	
Ações.....	300:000\$000
Obrigações.....	534:870\$000
Prolongamento—Conta de credito...	141:310\$000
Por effeitos depositados e de cauções...	18:120\$000
Depositos e fianças.....	7:399\$230
Contas em liquidiação.....	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 geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	5:130\$000
Fundo de reserva.....	14:000\$000
Lucros e perdas.....	1:858\$254
	1.161:176\$540

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 cancelladas, pagando-se, desde o dia 31 do corrente mez, o seu capital nominal de 90\$000 réis a cada uma, e mais 2\$260 réis do respectivo coupon n.º 17, do 2.º semestre do corrente anno.

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 ás acções.

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

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

De 2\$250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 17 devidamente cortado, ou apresentação do titulo, 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 anno, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

Para se poder effectuar o pagamento do juro ás obrigações ou do dividendo ás acções que estiverem em usufructo, é necessario conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registro por titulo gratuito.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas entregam-se ás relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

No Porto, sede da Companhia, rua de Cedofeita, 291;
Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.ª;
Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;
Guimarães, escriptorio dos srs. Manoel Pinheiro Guimarães & C.ª;
Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;
E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

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 publico que no sorteio das obrigações — Serie Bragança — a que se procedeu hoje sahiram sorteados os N.ºs 34871 a 34875.

O pagamento dos juros e amortização d'esta serie relativo ao 2.º semestre de 19004, começará no dia 2 de janeiro proximo futuro em Lisboa, na Sede da Companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, e no Porto na casa bancaria 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 á Pova e Famalicão

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

No sorteio semestral a que hoje se procedeu de 16 obrigações, saíram sorteadas as dos numeros 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, effectuar-se-ha nos dias 2 e 3 do proximo mez de janeiro e em todas as quintas feiras de cada semana que se lhe seguirem, das 12 ás 2 horas da tarde, no Porto, na sua sede, e em Lisboa, na casa bancaria 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 contracto provisorio 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 accordo.

Não se sabe ainda quaes 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 thesouro tirará d'este negocio o melhor proveito e para a companhia que o conseguir, elle já não será o manancial de riquezas que o actual contracto tem representado para a companhia.

Em artigo separado damos hoje completa noticia sobre o pedido que a companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta vae 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 tendencia de alta, acções dos Fosforos, Moçambique e Zambesia e obrigações Beira Alta e Gaz.

Das duas companhias africanas parece que faltará papel para a liquidiação das posições d'este fim do mez 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 ha interesses desencontrados sobre as cotações cambiais convenientes para o fecho dos balancos, foi grande a lucta entre os compradores e vendedores. Entretanto não foram de muito vulto as oscillações de preços e predominaram como preço médio de fim de anno as cotações mais favoraveis aos compradores.

E' notavel a melhoria de preços sobre o fim do anno passado, como se verá na lista que segue:

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	46 1/2	45 7/16	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
" cheque ..	46	45 13/16	No mercado....	5 %
Paris 90 d/v.....	614	615	Cambio do Brazil.	13 5/8
" cheque	619	622	Premio da libra...	\$750
Berlim 90 d/v.....	250	251		e
" cheque....	254	255		\$760
Frankfort 90 d/v.	230 1/2	251 1/2		
" cheque...	254 1/2	255 1/2		
Madrid cheque....	770	775		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscriptões 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 0/0 1888	20,550	-	20,600	-	20,550	-	20,550	-	-	-	20,600	20,550	-	20,550
" 4 0/0 1890 assent	49,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	49,100	-	49,100	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	58,200	57,800	-	-	-	-	-	-	57,300	-	-
" 4 1/2 0/0 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	62 800	-
" " 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 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91 000	-	-
" " 5 0/0	-	-	91,500	91,500	92 000	91 500	92 000	92 000	92 000	92 100	92 250	92 150	92 150	92 000
" C.ª Beira Alta	-	32,200	32,300	32 500	-	-	37 000	-	34 200	33 000	-	-	32 800	-
" " Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	78 700	78 500	-	-	-	-	-	-	-
" " " 3 0/0 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	*87 800	*87 500	-
Paris : 3 0/0 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 0/0 portuguez	65,50	65,50	65,37	65,75	65,37	65,75	65,50	-	-	66	66	66	66	-
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	85	85,31	-	-	-	85,18	-	-	-	85,06	85,25	85,12	85,43	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903	
		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis		
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida . . .	3 9 Dez 693	77.545.000	111.897 693	75.165.993	108.464	4.522.790.000	4.359.626.973	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	20.280.973	-	
	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	10.286.842	-		
	11 20 " -	40.863.686	114.144 -	40.239.285	112.400	1.124.170.840	1.113.259.597	10.911.243	-		
Beira Alta	- - - 253	-	- 253	-	-	-	-	-	-		
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	2.153.323	-		
	2 8 " " -	1.593.231	15.173 -	1.789.267	17.040	95.124.517	93.167.280	1.957.287	-		
Guimarães	21 31 Out. 34	2.973.740	87.462 34	2.626.366	77.246	84.161.239	82.387.091	1.774.148	-		
	1 10 Nov " -	2.378.705	69.961 -	2.880.360	84.716	86.539.944	85.267.451	1.272.493	-		
Porto á P. e Famalicão	1 31 Out. 64	15.706.427	245.412 64	13.159.816	205.622	120.921.972	113.676.656	7.245.316	-		
Norte de Hespanha	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.	-	Ps. 243.270		
	2 8 " " -	2.447.103	664 -	2.148.342	669	106.394.057	106.935.566	-	541.509		
Madrid — Zaragoza — Alicante	3 9 Dez 3650	1.810.323	495 3650	1.974.463	540	96.977.266	96.938.783	38.483	-		
	10 16 " " -	2.039.293	558 -	2.056.222	563	99.016.559	98.995.005	21.554	-		
Andaluzes	5 11 Nov 1067	394.517	369 1067	365.891	342	19.252.030	18.578.419	673.611	-		
	12 18 " " -	380.483	356 -	379.746	355	19.632.513	18.958.165	674.348	-		
	19 25 " " -	357.031	334 -	379.663	355	19.989.545	19.337.828	651.717	-		
Madrid-Caceres	26 2 Dez 429	65.496	152 429	92.805	216	4.358.596	4.433.320	-	74.724		
	3 9 " " -	75.495	175 -	88.658	206	4.434.092	4.521.978	-	87.886		
	10 16 " " -	83.172	193 -	95.477	222	4.517.264	4.617.456	-	100.192		
Zafra a Huelva	3 9 " 180	40.180	223 180	43.723	265	2.041.964	2.216.326	-	174.362		
	10 16 " " -	45.597	253 -	40.712	226	2.087.561	2.257.039	-	169.478		

TRACÇÃO ELECTRICÁ

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 auctoração à 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 guardafreiatico 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 páre, 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 assumpto de paragens aproveitamos o ensejo para fallar da inutilidade dos signaes encarnados postos nas columnas dos candieiros. Indicam taes signaes que os carros descendentes chegados áqueles pontos devem parar, travar e só então seguir.

Tempo perdido foi o empregado em tal disposição. E' ver no alto de S. Pedro d'Alcantara 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 guardafreiatico 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 Socorro 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 communicar 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 lisboense 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 coróas 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.

Podem 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 machina que actuam directamente nas rodas e que tem a potencia 550 cavallos vapor.

O seu peso total é de 190.000 libras.

Podem 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 assumpto 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.^ª, recebemos dois elegantes calendarios annunciadores. Um d'elles é graciosissimo. Uma pombinha pousada sobre um terraço, quando puchamos por um fino cordão de seda, abre a cauda em leque mostrando nas pennas os doze mezes. 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 fórmula 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 francez, 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 rectificação do que estava negociado pelos respectivos governos para a execução das linhas ferreas através dos Pyreneos centrais, respondeu nestes termos:

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

O desdobramento do Transiberiano

O ministro das communicações, do imperio moscovita, o príncipe Khilkoff, tendo inaugurado o caminho de ferro transiberiano, annunciou immediatamente a intenção que tinha de propôr o desdobramento d'aquella linha.

Presente a uma commissão d'estudo reunida em S. Petersburgo, o projecto foi approvado e o Czar ratificou-o.

No orçamento para o proximo exercicio será inserida 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 poz em evidencia as inapreciaveis vantagens e tambem as grandes lacunas d'aquella obra de paz.

As faltas tem sido remediadas nos limites do possivel. 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 insufficiente 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 permittirá 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 providencia, as obras d'arte foram construidas de maneira a permittir o assentamento d'uma outra linha.

As travessas são cortadas e aparelhadas, 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 augmentar em breve o transito, e o exercito pôde aproveitar-se immediatamente 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 construida 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 commissão 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 a venda de bilhetes, despacho de bagagens e recovagens até 50 kilogrammas e paragem de todos os comboios, excepto os rapidos, 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 edificios por 20:190\$000 réis. Está aberto concurso para a construcção por empreitadas parciaes 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 Valle 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\$000 réis, devendo voltar á praça as empreitadas 6, 7 e 8, que abrangem a infrastructura até Valle de Paio.

Linhas africanas.—Na primeira semana do proximo mez de fevereiro reunir-se-hão em conferencia, em Joannesburgo, os directores dos caminhos de ferro africanos para tratarem da unificação das tarifas.

Na conferencia tomará parte um delegado do governo portuguez.

Quelimane.—Uma commissão de africanistas dirigiu-se ao sr. presidente do conselho, sollicitando o apoio do governo para a construcção do caminho de ferro de Quelimane á fronteira ingleza.

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

Mercadorias em transito.—Como é costume quebrarem os sellos na alfandega espanhola de Fuentes de Oñoro aos vagons vindos de Irun 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 técnica das obras publicas do ultramar apresentou já á apreciação da respectiva comissão o seu parecer ácerca da proposta relativa á exploração do caminho de ferro da Beira.

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

Linhas 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 gozo de licença, a fim de, á semelhança do que succede 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 lançar no mercado 12.000 obrigações hypothecarias, emittidas em 1901, no valor de 450 contos, três 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 Rarrow, na costa opposta, passando por Darlington e Richmond.

HUNGRIA

O ministerio do commercio da Hungria encomendou já 120 das trescentas carruagens 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 albums 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-Americano*.

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

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

Os vagon 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 tenciona mandar construir 150 locomotoras e 3.000 vagon. 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 sinthese do alcool; produziu o acetilene pela união directa do carbone 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 producção 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

Seguindo 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 exercício 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 differença de 37:000\$000 réis para mais.

A diminuição proveniente da redução 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\$311 réis por kilometro, se não se fizesse essa redução.

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 exercício 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 "
Differença : 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, números 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 ellas 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 susceptíveis de diminuição foram diminuidas, tanto na sede como em Loanda.

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

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 atraz 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 exercício anterior :

Aguardente.. ..	180 ton. rendendo	3:831\$860 ou 181 %
Armas	25 " "	1:094\$260 " 61 "
Café	543 " "	6:284\$660 " 10 "
Fazendas	213 " "	10:274\$280 " 43 "
Ferragens	102 " "	2:827\$590 " 144 "
Ferro em obra	151 " "	992\$620 " 264 "
Machinismos.....	27 " "	904\$550 " 106 "
Madeira de carpinteria	291 " "	3:025\$050 " 161 "
Petroleo	24 " "	922\$010 " 49 "
Polvora	135 " "	6:739\$140 " 91 "
Sabão	17 " "	549\$590 " 28 "
Vinho	17 " "	876\$510 " 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 redução 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 redução no anno anterior.

(Continua)

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Construcção de avenida de accesso

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 sede 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 accesso á estação de Villa Real, e calcetamento do pateo da mesma estação.

O deposito provisorio 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 provisionarios e do documento exigido na alinea 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, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção, 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 construcção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a comissão presidida pelo respectivo engenheiro chefe da secção, terá logar a arrematação para a execução das empreitadas de terraplenagens e obras de arte, n.ºs 2 e 3 de terraplenagens e n.º 4 de obras de arte.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 250\$000 réis para a n.º 1 ; 250\$000 réis para a n.º 2 ; 79\$500 réis para a n.º 3 ; e 80\$000 réis para a n.º 4.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio 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 podem 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 semanaes e mensaes d'assignatura de 3.ª classe (operarios e trabalhadores) da tarifa E n.º 14, g. v., podem no regresso utilizar o comboio n.º 1516 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 dedezembro 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 vagon 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 vagon 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 (50 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros 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.

GUIMARAES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis 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, comissões, etc.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH **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. — Propr. 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 á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. I opez Munhós.

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

PORTO **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, 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
usuas sem mesa nem tabolador

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

Póde ser examinada e encontra-se á 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

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	6-23 m.	6-38 m.
5-55 m.	6-9 m.	6-43 m.	7-0 m.	6-43 m.	7-0 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	7-53 m.	8-8 m.
8-30 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-33 m.	8-48 m.	8-33 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	9-25 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-30 m.	10-45 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-15 m.	10-39 m.	11-15 t.	11-30 m.	11-15 t.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	12-0 t.	12-15 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	1-0 t.	12-23 t.	1-0 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-43 t.	1-13 t.	12-43 t.	1-13 t.
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-43 t.	1-30 t.	1-43 t.
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-53 t.	2-8 t.
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.	3-23 t.	3-38 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.	3-45 t.	4-0 t.
2-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	4-30 t.	4-45 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-53 t.	5-8 t.
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 t.	5-15 t.	5-30 t.
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-15 t.	6-0 t.	6-15 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	6-23 t.	6-38 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	6-45 t.	7-0 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-53 t.	8-8 n.
7-20 t.	7-34 t.	8-15 n.	8-30 n.	8-15 n.	8-30 n.
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	9-0 n.	9-15 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.	9-23 n.	9-38 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.	10-33 n.	10-48 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.	10-53 n.	11-8 n.
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	12-23 n.	12-38 n.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-52 m.	9-20 m.
9-45 m.	10-16 m.	—	—	—	—
12-30 m.	1-3 n.	—	—	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-18 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-48 m.	8-47 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-26 m.	9-2 m.	8-26 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	9-10 m.	10-0 m.
10-40 m.	11-16 m.	9-56 m.	10-32 m.	9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-20 t.	11-26 m.	12-2 t.	11-26 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-16 t.	12-18 t.	1-24 t.	12-18 t.	1-24 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.	1-48 t.	2-54 t.
3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.	3-2 t.	2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.	3-18 t.	4-24 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-48 t.	5-54 t.	4-48 t.	5-54 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-26 t.	6-2 t.	5-26 t.	6-2 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-18 t.	7-24 t.	6-18 t.	7-24 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-56 t.	7-32 t.	6-56 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-48 t.	8-54 n.	7-48 t.	8-54 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	9-18 n.	10-24 n.
10-40 n.	11-16 n.	9-56 n.	10-32 n.	9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.	10-48 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-26 n.	12-2 n.	11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	10-33 m.	11-3 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	12-33 t.	1-3 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	2-33 t.	3-3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-33 t.	5-3 t.	4-33 t.	5-3 t.
4-50 t.	5-21 t.	5-3 t.	6-33 t.	5-3 t.	6-33 t.
7-20 t.	7-51 t.	8-33 n.	9-3 n.	8-33 n.	9-3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-45 n.	1-15 n.	11-45 n.	1-15 n.

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 n.	10-32 n.	11-35 n.	12-15 n.	11-35 n.	12-15 n.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.	5-59 m.	7-29 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-39 m.	8-30 m.
8-30 m.	9-34 m.	7-49 m.	8-48 m.	8-48 m.	9-34 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	9-4 m.	10-3 m.
11-35 t.	12-15 t.	11-4 t.	12-3 t.	11-4 t.	12-3 t.
2-50 t.	1-50 t.	1-7 t.	2-3 t.	1-7 t.	2-3 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.	3-4 t.	4-3 t.
5-15 t.	6-7 t.	4-32 t.	5-28 t.	4-32 t.	5-28 t.
6-22 t.	7-26 n.	5-30 t.	6-5 t.	5-30 t.	6-5 t.
8-50 n.	9-46 n.	6-33 n.	7-39 n.	6-33 n.	7-39 n.
10-50 n.	11-46 n.	9-40 n.	10-3 n.	9-40 n.	10-3 n.
12-20 n.	1-20 n.	10-43 n.	11-37 n.	10-43 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	7-22 m.	8-20 m.
8-35 m.	9-19 m.	9-40 m.	10-24 m.	9-40 m.	10-24 m.
9-42 m.	10-26 m.	10-40 m.	11-24 m.	10-40 m.	11-24 m.
10-33 m.	11-17 m.	11-40 m.	12-24 t.	11-40 m.	12-24 t.
11-42 t.	12-26 t.	12-40 t.	1-24 t.	12-40 t.	1-24 t.
1-42 t.	2-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	1-40 t.	2-24 t.
2-42 t.	3-26 t.	2-40 t.	3-24 t.	2-40 t.	3-24 t.
3-42 t.	4-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	3-40 t.	4-24 t.
4-42 t.	5-26 t.	4-40 t.	5-24 t.	4-40 t.	5-24 t.
5-42 t.	6-26 t.	5-40 t.	6-24 t.	5-40 t.	6-24 t.
6-42 t.	7-26 t.	6-40 t.	7-24 t.	6-40 t.	7-24 t.
7-42 t.	8-26 t.	7-40 t.	8-24 t.	7-40 t.	8-24 t.
8-42 t.	9-26 t.	8-40 t.	9-24 t.	8-40 t.	9-24 t.
9-42 t.	10-26 n.	9-40 n.	10-24 n.	9-40 n.	10-24 n.
—	—	11-1 n.	11-45 n.	11-1 n.	11-45 n.

Lisboa-Rocio		Povea		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-42 t.	1-40 m.	7-22 m.	8-20 m.	7-22 m.	8-20 m.
1-42 m.	1-40 n.	2-26 t.	3-24 t.	2-26 t.	3-24 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-35 m.	5-25 m.	6-35 m.
cp 4-55 t.	—	6-48 m.	—	6-48 m.	—
5-42 t.	7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.	6-24 t.	7-47 t.
cp 6-0 t.	—	8-4 t.	9-24 n.	8-4 t.	9-24 n.
12-30 n.	1-54 n.	—	—	—	—

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	7-5 m.	7-27 m.	9-26 m.	7-27 m.	9-26 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	9-46 m.	10-25 m.	12-40 t.	10-25 m.	12-40 t.
3-30 t.	5-58 t.	8-50 n.	11-23 n.	8-50 n.	11-23 n.

Setil		Santarem		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	8-10 m.	8-40 m.	9-9 m.	8-40 m.	9-9 m.

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-50 t.	5-11 t.	5-30 m.	7-15 m.	5-30 m.	7-15 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
a 9-15 m.	e 1-46 t.	k 7-20 t.	o 12-5 n.	1-46 t.	7-20 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	



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 á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — 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 allemão **Halle**. Sairá a 3 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



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



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



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



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



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



Gibraltar, Genova, Leone, Napoles, Bari, Ancona, Trieste e Fiume, vapor inglez **Saragossa**. Espera-se a 1 ou a 2 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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



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



Hamburgo, vapor allemão **Calabria**. Sairá a 16 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



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



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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabiada, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Benguella**. 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.^a, 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 allemão **Itaparica**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



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



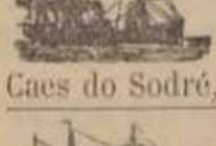
Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Electrician**. Sairá a 11 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão **Cordoba**. Sairá a 2 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a 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, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Espera-se a 11 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, 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.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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

Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços			Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.				1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
	ou vice-versa						ou vice-versa				
Lisboa-Rocio	Alhandra	1	1.060	820	600	Lisboa-Rocio	Espinho	4	10.290	8.020	5.730
	Villa Franca	1	1.190	930	660		Granja	4	10.390	8.080	5.780
	Carregado	1	1.380	1.080	770		Gaia ou Porto-Campanha	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	1.960	1.520	1.090		Sabugo	1	930	720	520
	Sant'Anna	1	2.130	1.670	1.190		Mafra	1	1.190	930	660
	Santarem	1	2.580	2.020	1.440		Malveira	1	1.350	1.040	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	1.860	1.440	1.030
	Abrantes	2	4.520	3.520	2.520		Runa	1	2.020	1.570	1.120
	Crato	3	6.530	5.090	3.630		Torres Vedras	1	2.160	1.680	1.200
	Portalegre	3	7.120	5.540	3.960		Bombarral	1	2.930	2.290	1.640
	Elvas	3	8.640	6.720	4.800		S. Mamede	1	3.160	2.450	1.760
	Castello de Vide	3	7.320	5.700	4.070		Obidos	2	3.320	2.580	1.840
	Payalvo	4	4.080	3.170	2.280		Caldas da Rainha	2	3.480	2.710	1.940
	Chão de Maças	2	4.360	3.400	2.440		S. Martinho	2	3.860	3.000	2.150
	Pombal	2	5.640	4.390	3.140		Cella	2	4.130	3.220	2.310
	Soure	2	6.120	4.760	3.400		Vallado	2	4.290	3.350	2.390
	Alfarellos	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 Alfarellos)	3	7.250	5.610	4.040
	Mealhada	3	7.730	6.020	4.290		F. da Foz (Via Torres Vedras)	3	7.000	5.440	3.890
	Mogofores	3	8.020	6.230	4.450		Castello Branco	3	7.510	5.810	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		Coruche	1	3.060	2.390	1.700
	Ovar	4	9.800	7.620	5.440		(*) Participes do M. e Douro	-	180	140	110
Lisboa-Caes dos Soldados	Brço de Prata	1	200	160	120	Lisboa-Caes dos Soldados	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
	Villa 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	Dias de validade	Preços			Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.				1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
	ou vice-versa						ou vice-versa				
Lisboa-Caes dos Soldados	C. de Maças.....	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	4 100		Figueira da Foz.....	3	7 060	5 490	3 920
	Mealhada.....	3	7 540	5 860	4 200		Castello Branco.....	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.....	1	2 840	2 210	1 590
	Estarreja.....	3	9 160	7 120	5 090		(*) Participes do M. e Douro..	—	180	140	110
Santarem	Lisboa-Caes dos Soldados....	1	2 390	1 860	1 330	Santarem	Torres Novas.....	1	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 Maças.....	1	1 800	1 400	1 000
	Povoa.....	1	1 830	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	1 570	1 220	880		Gaia ou Porto-Campanhã....	3	8 320	6 480	4 630
	V. Franca.....	1	1 440	1 120	800		Porto-S. Bento (*).....	3	8 500	6 620	4 740
	Carregado.....	1	1 220	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		(*) Participes do M. e Douro..	—	180	140	110
	M. de Miranda.....	1	640	500	370						
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.....	1	2 100	1 640	1 170		Porto-S. Bento (*).....	4	12 540	9 760	6 980
	Portalegre.....	1	1 570	1 220	880		(*) Participes do M. e Douro..	—	180	140	110
	Assumar.....	1	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	1 600	1 250	900		Granja.....	2	3 380	2 630	1 880
	Soure.....	1	1 090	850	610		Gaia ou Porto-Campanhã....	2	3 860	3 000	2 150
	Souzellas.....	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		(*) Participes 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	1 860	1 440	1 030		Espinho.....	1	1 440	1 120	800
	Pampilhosa.....	1	1 350	1 040	760		Granja.....	1	1 540	1 200	850
	Mealhada.....	1	1 190	930	660		Gaia ou Porto-Campanhã....	1	2 080	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		(*) Participes do M. Douro...	—	180	140	110
	Estarreja.....	1	480	390	280						

Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços			Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços		
	ou vice-versa		1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.		ou vice-versa		1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Gaia ou Porto-Campanhã	Lisboa-Caes dos Soldados	4	10.740	8.340	5.960	Gaia ou Porto-Campanhã	Aveiro	4	2.050	1.590	1.140
	Lisboa-Rocio	4	10.900	8.480	6.070		Estarreja	4	1.570	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	2.150		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 Alfanellos) . . .	2	5.120	3.990	2.850
	Mogofores	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	510	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 Alfanellos) (*)	2	5.300	4.130	2.960
	Mealhada (*)	2	3.400	2.640	1.910		Coruche (*)	4	10.070	7.840	5.600
	Mogofores (*)	4	3.110	2.430	1.750						
	Aveiro (*)	4	2.230	1.730	1.250		(*) Participes do M. e Douro	-	180	140	110
Torres Vedras	Lisboa-Rocio	4	2.160	1.680	1.200	Torres Vedras	Buna	4	200	160	120
	Ramalhal	4	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	4	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
Caldas da Rainha	Lisboa-Rocio	2	3.480	2.710	1.940	Caldas da Rainha	Bouro	4	260	210	150
	Obidos	4	200	160	120		S. Martinho	4	420	340	240
	S. Mamede	4	360	280	210		Cella	4	680	530	390
	Bombarral	4	580	450	320		Vallado	4	840	660	470
	Outeiro	4	870	680	480		Marinha Grande	4	1.480	1.160	820
	Ramalhal	4	1.090	850	610		Leiria	4	1.800	1.400	1.000
	Torres Vedras	4	1.320	1.030	740		Figueira da Foz	2	3.540	2.760	1.970
Leiria	Lisboa-Rocio	2	5.250	4.080	2.920	Leiria	Marinha Grande	4	360	280	210
	Caldas da Rainha	4	1.800	1.400	1.000		Monte Real	4	390	310	230
	Vallado	4	1.000	770	560		Monte Redondo	4	580	450	320
	Martingança	4	520	400	290		Figueira da Foz	4	1.760	1.360	980
Figueira da Foz	Lisboa-Caes dos Soldados . . .	3	7.060	5.490	3.920	Figueira da Foz	Amieira	4	360	280	210
	Lisboa-Rocio (Via T. Vedras) . . .	3	7.000	5.440	3.890		Leiria	4	1.760	1.360	980
	Lisboa-Rocio (Via Alfanellos) . . .	3	7.250	5.640	4.040		Vallado	4	2.710	2.120	1.510
	Payaivo (Via Alfanellos)	2	3.220	2.500	1.800		Caldas da Rainha	2	3.540	2.760	1.970
	Gaia ou Porto-C. (Via Alfar. ^{os}) . . .	2	5.120	3.990	2.850						
	Porto-S. Bento (*) (Via Alfar. ^{os}) . .	2	5.300	4.130	2.960		(*) Participes do M. e Douro . .	-	180	140	110
C. Branco	Lisboa-Caes dos Soldados . . .	3	7.280	5.670	4.050	C. Branco	Fratel	4	1.190	930	650
	Lisboa-Rocio	3	7.510	5.840	4.180		Rodam	4	1.000	770	560
	B. d'Amieira	4	1.700	1.320	950		Sarnadas	4	480	390	280
Covilhã	Lisboa-Caes dos Soldados . . .	4	9.570	7.440	5.320	Covilhã	Belmonte	4	610	480	340
	Lisboa-Rocio	4	9.800	7.620	5.440		Benespera	4	1.060	820	600
	Fundão	4	580	450	300		Sabugal	4	1.350	1.040	760
	Caria	4	450	360	260		Guarda	4	1.540	1.200	850

Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços			Proceden- cias	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.				1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
	ou vice-versa						ou vice-versa				
Coruche	Lisboa-Caes dos Soldados	1	2.840	2.210	1.590	Coruche	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	2.510	1.860
	Sacavem	1	2.550	1.990	1.430		Pombal	2	4.610	3.590	2.560
	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
	Villa 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						
	Torres Novas	1	2.450	1.910	1.360		(*) Participes do M. e Douro	-	180	140	110

CONDIÇÕES

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

sendo o praso de 1 dia, no dia da venda e no immediato
 » » » » 2 dias » » » » nos 2 dias seguintes
 » » » » 3 » » » » » » 3 » » »
 » » » » 4 » » » » » » 4 » » »

Os dias serão contados da meia noite á meia noite.

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

§ 1.^o Estes prazos poderão ser prorogados 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 effeito, como dias inteiros.

As duas prorogações podem ser pedidas de uma só vez. Os pedidos devem ser feitos antes de terminar o praso suplementar para o qual a prorogação fôr requisitada, na estação em que o passageiro tomar o comboio á volta, ou na de destino indicada no bilhete de que fôr 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 praso 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 praso fôr seguido de um ou mais dias egualmente santificados, será o bilhete valido até o fim do primeiro dia de trabalho immediato.

2.^a Mudança de destino. — Os bilhetes só teem 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 comtudo: apear-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 Alfarelllos, 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.^a Mudança de classe. — O passageiro que occupar logar de classe superior á do seu bilhete, pagará, quer á ida, quer á volta, a differença 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.^a Diversas.

- a) Será considerado sem valor todo o bilhete encontrado fóra das condições 1.^a e 2.^a 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.º 7 de grande velocidade, em vigor desde 20 d'Agosto de 1898, e a sua ampliação constante do Aviso ao Publico B 4:297 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 Hespanha

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 carpinteria 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, comprehendidos os direitos de evoluções, manobras, e de transmissão

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade		V. d'Alcantara e S. Vicente	Horrerueta a Cáceres	Cácer a Plasencia E.	Plasencia C. a Bejar	Sanchoello a Arapiles	Malpartida a Navalmoral	La Calzada a Talavera	Montearagón a Calañas	Villaluenga a Madrid-Delicias
Participes		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Marvão a Abrantes.....	C. Real.	2.266	1.458	1.359	1.123	970	1.271	1.215	1.102	983
	M. C. P.	434	1.252	1.881	2.297	2.630	2.329	2.925	3.398	3.517
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
Chança a Elvas.....	C. Real.	2.387	1.705	1.665	1.426	1.260	1.597	1.562	1.445	1.303
	M. C. P.	313	995	1.575	1.994	2.340	2.003	2.578	3.055	3.197
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
Tramagal a Santarem ...	C. Real.	2.403	1.741	1.528	1.474	1.309	1.647	1.620	1.503	1.357
	M. C. P.	297	959	1.712	1.946	2.291	1.953	2.520	2.997	3.143
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
Valle de Santarem a Lisboa (Caes dos Soldados) e a Vendas Novas.....	C. Real.	2.484	1.948	1.993	1.777	1.616	1.966	1.980	1.877	1.922
	M. C. P.	216	752	1.247	1.643	1.984	1.634	2.160	2.623	3.118
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
Alcantara T. a Cascaes ...	C. Real.	2.507	2.012	2.084	1.881	1.724	2.075	2.106	2.012	2.070
	M. C. P.	193	688	1.156	1.539	1.876	1.525	2.034	2.488	2.970
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
Bemfica a Cintra ou Obidos	C. Real.	2.543	2.119	2.241	2.063	1.921	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
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
Caldas da Rainha a Amieira	C. Real.	2.543	2.120	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
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
Figueira da Foz e Verride.	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
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
Payalvo a Coimbra	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	Herreruela a Cáceres	Cañar a Plasencia E.	Plasencia G. a Bejar	Sanchoello a Arapiles	Malpartida a Navalmoral	La Calzada a Talavera	Montearagón a Cabañas	Villalunga a Madrid-Delicias
	Participes	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Souzellas a Porto (Campanhã)	C. Real.	2.552	2.147	2.286	2.415	4.980	2.317	2.398	2.329	2.424
	M. C. P.	148	553	954	1.305	1.620	1.283	1.742	2.471	2.619
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	5.040
Alferrarede a C. Branco ..	C. Real.	2.446	1.847	1.852	1.622	1.456	1.804	1.795	1.683	1.528
	M. C. P.	254	853	1.388	1.798	2.144	1.796	2.345	2.817	2.972
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
Alcains a Covilhã	C. Real.	2.507	2.009	2.079	1.874	1.719	2.068	2.099	2.003	1.840
	M. C. P.	193	691	1.161	1.546	1.881	1.532	2.044	2.497	2.660
	Total.	2.700	2.700	3.240	3.420	3.600	3.600	4.140	4.500	4.500
Caria a Guarda	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 wagons 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 expedidór requisitar wagons 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 utilisarem estes wagons por conveniencia propria e sem mediar requisição do expedidor, serão considerados para todos os effeitos como wagons cuja capacidade não excede os 10:000 kilogrammas de carga normal ou maxima antes citada.

Condições

1.^a — 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.^a — Só teem direito ás vantagens d'esta tarifa as remessas que occupem wagons completos com a carga minima de 10.000 kilogrammas ou pagando por esse minimo. Os excedentes d'este pezo até á carga maxima dos wagons serão taxados por fracções indivisiveis de 400 kilogrammas.

3.^a — As remessas de madeiras que por suas dimensões tenham de ser transportadas em dois wagons 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 wagons com o carregamento de madeiras de dimensões ordinarias.

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

5.^a — 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 atrazo de 1 ou 2 dias ..	10 %
» » » 3 » ..	15 %
» » » 4 » ..	20 %
» » » 5 ou 6 » ..	25 %

Em Portugal

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

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

6.^a — As operações de carga e descarga serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios respectivamente, nas seguintes condições:

Em Hespanha: Os consignatarios deverão proceder á descarga dentro das 12 horas uteis, seguintes áquella em que os wagons forem postos á sua disposição. Findo este prazo, a Companhia hespanhola cobrará pela paralysação do material 0.^{rs}25 por hora effectiva de demora e por wagon, reservando se a faculdade de proceder á descarga por conta do consignatario e pagando-lhe este na razão de 0.^{rs}50 por tonelada.

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

7.^a — As Companhias são obrigadas somente a fornecer para estes transportes, material descoberto, sem encerados, não sendo responsaveis por avarias de molha ou quaesquer outras devidas ao tempo.

Os expedidores poderão obter, por aluguer, nas estações da Companhia Real Portuguesa, os encerados de que julgarem carecer para resguardo da mercadoria, nas condições do art. 15.^o da tarifa de despesas accessorias.

8.^a — O pagamento das sommas que por qualquer titulo 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.^o do Regulamento hespanhol de 8 de Setembro de 1878.

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

10.^a — A presente tarifa será applicada de officio a quaesquer 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.^a — 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 effectos a tarifa especial M. L. n.^o 3 de pequena velocidade em vigor desde 15 de Setembro de 1902, e a parte relativa a madeiras de construcção e de carpinteria da tarifa M. L. 1 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