

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

4.ª e 5.ª modificações á tarifa especial interna n.º 8 p. v. e modificação á tarifa especial interna n.º 13 p. v., do Sul e Sueste.

## SUMMÁRIO

	Páginas
A CRISE DA CORTIÇA, por J. Fernando de Sousa.....	161
CONGRESSO DE VIAS FERREAS, por O. S. ....	162
PARTES OFICIAIS — Portarias de 13, 15, 26 e 30 de maio e decretos de 18 e 27 de maio do Ministério das Obras Públicas e decreto de 27 de maio do Ministério da Marinha .....	165
NOTAS DE VIAGEM — II — Em Nova York — Os passeios de inspecção — Espírito pratico dos americanos — Carros automóveis — Designação das ruas — Prevenção contra incêndios — Os transfer-expressos — Coisas caras — Água gelada a toda a hora — Pharmacias .....	167
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	168 e 169
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO .....	170
TRACÇÃO ELÉCTRICA .....	171
LINHAS PORTUGUEZAS — Villa Real a Chaves — Regoa à Beira Alta — Mossamedes a Chella — Beira Alta — Tarifa da cortiça do Sul e Sueste — Carreiras de vapores — Cimento armado .....	172
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Itália — Áustria — Estados Unidos .....	172
ARREMATAÇÕES .....	172
AVISOS DE SERVIÇO .....	173
AGENDA DO VIAJANTE .....	174
HORÁRIO DOS COMBOIOS .....	175
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	176

## A crise da cortiça

**H**a ideias e princípios que importa afirmar a cada passo, com risco de frizar a banalidade, tão esquecidos andam.

Pertence ao numero a sã doutrina sobre tarifas de caminho de ferro e sua influencia no preço da mercadoria.

Quando qualquer ramo de produção agrícola ou industrial luta com dificuldades e carece de protecção do Estado, reclama-se logo a reducção de tarifas nos seus caminhos de ferro, sem se averiguar primeiro se o sacrifício assim exigido é legitimo e eficaz.

As taxas das tarifas compreendem dois elementos: a remuneração da despesa de transporte, que pouco varia com a natureza das mercadorias e o que se chama portagem, remuneração do capital, variável com a riqueza da mercadoria.

Desde que a tarifa é tal que haja vantagem em efectuar o transporte para trazer a mercadoria do local de produção ao de consumo ou d'exportação, o caminho de ferro cumpriu a sua missão e nada mais lhe pode ser exigido. Quaesquer reduções de taxas abaixo d'esse limite representam a cedencia de parte da portagem sem compensação no aumento do tráfego, cedencia que só

se justificaria quando o capital estivesse amortizado ou obtivesse juro demasiado. Ainda assim e muito particularmente nas linhas do Estado, os excessos de receita líquida tem mais util applicação na construção de linhas complementares do que na sua cedencia ao público sob a forma da reducção de tarifas, que beneficiam os que já estão servidos por caminhos de ferro à custa, quer do contribuinte que paga o complemento do juro e amortização do capital, quer dos que são privados das vantagens da viação acelerada por falta de linhas complementares.

A reducção de tarifas abaixo do limite em que elas não impedem o transporte de mercadoria, representa pois apenas uma partilha de lucros concedida sem justificação e com offensa dos princípios d'equidade a determinados individuos ou localidades.

A distancia média do transporte é geralmente tão diminuta nas nossas linhas, que o seu custo representa uma parcela mínima do preço da mercadoria. Qualquer reducção, que aplicada a milhares de toneladas origina considerável desfalque de receitas do caminho de ferro, não exerce influencia sensível no preço da mercadoria.

Um exemplo: os cereais. Nas linhas do Sul e Sueste que tem chegado a transportar cerca de 70.000 toneladas num anno, a distancia média de transporte dos cereais é inferior a 150 quilometros, não podendo computar-se em mais de 130 quilometros, a que corresponde 15500 réis por tonelada sem contar as despesas acessórias.

Uma reducção de 25 % representaria para o caminho de ferro um prejuizo de 26 contos. No preço de 10 kilogrammas de trigo a reducção era apenas de 3,75 réis. É o direito pautal o único regulador eficaz do preço e não a tarifa.

O mesmo sucede com o vinho, o azeite pouco e outros productos agrícolas. Um litro de vinho paga em média, de transporte, mesmo contado já com o pezo da tara e a entrada em Lisboa é onerado como imposto de consumo equivalente ao percurso de centenares de quilometros.

Tem acaso a reducção de tarifa outro efecto que não seja uma perda inútil de receitas do caminho de ferro?

A actual crise do comércio de cortiça e os alvitres lembrados para o attenuar dão particular oportunidade às considerações que acabo de fazer.

Attingira a cortiça elevado preço entre nós, mercé do grande consumo de uma mercadoria, cuja zona de produção é limitadíssima. Durante muitos annos a maior parte dos agricultores vendiam-a ás cegas, deslumbrados pelas quantias que recebiam sem investigar a quantidade de cortiça que em troca era levada. Fizeram-se assim consideráveis fortunas. De toda a parte se procedeu ao arroteamento e cultura dos montados, extraordinariamente remuneradores. O lavrador procurou vender melhor e com conhecimento da causa.

O espírito de ganância levou em muitas vezes a diminuir o intervallo entre as tiradas de cortiça, com prejuizo da qualidade. A situação cambial era eminentemente favorável á exportação.

Se havia industria naturalmente indicada para ser exercida entre nós, era a da preparação da cortiça e fabrico da rolha. Tinhamos a matéria prima e a mão d'obra barata; não eram precisos machinismos caros.

Surgia entretanto um formidavel competidor, dia a dia mais para temer, nos territorios de Argel. Graças á pacificação conseguida, o dominio frances consolidava-se e com elle tornava-se possivel uma exploração regular e methodica das vastas florestas de sobreiros outrora incendiada amiude pelos arabes. A exportação da cortiça argelina foi augmentando e melhorando em qualidade. Ao mesmo tempo as idéas protectoras que hoje informam, no sentido escolastico do termo, o regimen pautal de quasi todos os paizes, determinaram a fixação de direitos exorbitantes de importação da nossa rolha nos principaes mercados. Um tratamento de favor só podia ser obtido mediante compensações a que se oppunha a inconsiderada protecção que entre nós se dispensou a industrias sem condições naturaes de vida e que depois de creadas é preciso amparar á custa do consumidor e da agricultura. Reclama esta novos mercados; para os conquistar é preciso abrir o nosso a certos productos fabris. E nesse circulo vicioso andamos sacrificando a nossa principal fonte de riqueza.

Tem crescido consideravelmente a producção da cortiça, mais rapidamente até que o consumo. Procura-se substituir a rolha por outros meios de obturação mais economicos. Modificam-se ao mesmo tempo os cambios, desaparecendo quasi o agio do oiro. D'esse conjunto de circumstancias resulta fatalmente a descida do preço da cortiça. Como, porém, o respectivo commercio se acha concentrado num pequeno grupo, a essa acção depressiva natural veio juntar-se a especulação, procurando impôr à lavoura preços irrisorios e inferiores aos que resultariam das condições naturaes dos mercados.

Naturalmente, os interessados sobresaltaram-se e procuraram defender-se, convocando um congresso para o estudo de tão importante problema da nossa economia rural. Se se pretende reduzir o preço a 60,50 por cento e menos do que era ha dois annos!

Por outro lado a industria corticeira restringe o fabrico, allegando que são crescentes as dificuldades de colocação da rolha. Os operarios queixam-se e reclamam trabalho.

Seria facil alargar a exportação do quadro aliviando-o do direito d'exportação. Embora fosse menor a quantidade de mão de obra, parece preferivel, já que é difícil colocar a rolha, exportar quadros a exportar cortiça em prancha.

Tanto os agricultores como os fabricantes pêdem reducção de tarifa.

Os transportes de cortiça nas linhas do Sul e Sueste attingiram 24.000 toneladas por anno. A distancia média de transporte é de 100 km. a que correspondem 23700 réis por tonelada ou 18 réis por 15 kg.

Uma reducção de 50 por cento representaria para o caminho de ferro um prejuizo de cerca de 32 contos, dando logar ao enorme beneficio de 9 réis em média por 15 kg. de cortiça com o valor minimo de 500 réis.

Seria rasoavel, seria lícito sacrificar assim receitas importantes sob pressão d'exigencias irreflectidas e derivadas de um estudo superficial do assunto? De certo não.

E não eram 50 por cento e sim 75 por cento de reducção que se pediam!

Se uma reducção permanente constituia um erro condenavel, o mesmo se não pôde dizer de uma providencia temporaria determinada por motivos de humanidade e de ordem publica, com o fim de chamar em dado momento cortiça ás fabricas, pondo termo ás razões ou pretexto de falta de materia prima allegada para reduzir o numero de operarios.

Nesse sentido acaba de ser tomada pelo Governo a resolução de conceder durante tres meses reembolsos variaveis com o percurso e diminuindo de mez para mez, aos fabricantes que provarem ter laborado certa quantidade de cortiça, exportando-a directamente ou vendendo-a para exportação.

E para que não sejam desfalcadas as receitas do caminho de ferro, esses reembolsos constituem encargo do Ministerio das Obras Publicas.

O resultado d'essa providencia será activar os transportes principalmente durante os meses de junho e ju-

lho, sem prejuizo antes com vantagem dos caminhos de ferro que ficam assim mais desafogados na época em que afluem adubos e cereaes, cortiça, carvão e outras mercadorias.

Triumphou pois a boa doutrina de que as receitas dos caminhos de ferro não devem ser sacrificadas inutilmente a uma falsa concepção da sua influencia no preço dos productos agricolas, em que pouco influem na maioria dos casos.

J. Fernando de Sousa.

## Congresso de vias ferreas

### 7.<sup>a</sup> Sessão

Como sabem os nossos leitores, realizou-se em Washington a 7.<sup>a</sup> sessão do congresso dos caminhos de ferro. Segundo o costume da *Gazeta*, daremos conta das conclusões adoptadas e das principaes occorrencias d'esta importante reunião.

A assembléa geral foi presidida por M. Stuyvesan Fish, em 11 de maio.

O primeiro thema a tratar versava sobre:

#### Via e obras

Tinha diversas questões.

##### 1.<sup>a</sup> Travessas de madeira. Escolha das especies e processos de conservação

Decomponha-se ainda nas alineas seguintes:

A) Estudo da escolha das especies e dos processos de conservação das travessas.

B) Estudo das causas de alteração das travessas de madeira nos climas tropicaes e dos meios proprios para as combater.

O congresso votou as conclusões seguintes:

#### A

1.<sup>a</sup> Só pôde recommendar-se, d'um modo geral, a injeção das travessas para aumentar a sua duração. A escolha do producto antiseptico e o modo de executar a injeção dependem das circumstancias e não pôdem ter senão soluções especiaes.

2.<sup>a</sup> Parece que o creosote é o melhor preservativo para as travessas: tem-se empregado durante mais tempo do que qualquer outro producto antiseptico e os resultados provam que, no serviço das linhas principaes, a duração d'uma travessa creosotada é muito maior do que a d'uma não injectada.

3.<sup>a</sup> É possivel empregar madeiras duras e madeiras macias.

A escolha depende das condições locaes.

4.<sup>a</sup> Devem fazer-se exigencias severas e rigorosas, mas rasoaveis, na recepção das madeiras. Os estaleiros de preparação das travessas devem ser limpos e sem restos de madeira alterada; as travessas preparadas devem empilhar-se em grelha, assentando pelo menos a 6 polegadas de distancia do solo, para se favorecer a circulação do ar e da luz.

5.<sup>a</sup> Parece que não diminue a duração da madeira o facto de ficarem as travessas com a face descoberta. Procedendo-se assim, torna-se possivel vér sem demora qualquer defeito, accudindo-se-lhe rapidamente.

Em casos particulares, e especialmente nos paizes quentes, pôde ser util cobri-las com o balastro.

6.<sup>a</sup> Convém combinar a severidade na escolha da madeira com a severidade na escolha do balastro, que deve ser permeavel, facilitar o atacamento, conservar esse atacamento e dar a adherencia necessaria da travessa ao leito. As medidas que contribuem mais para a conservação das madeiras são as que concorrem mais completamente para a estabilidade da via.

7.<sup>a</sup> Para perservar o balastro de ruina e para assim

se assegurar tambem a conservação das travessas, muito se recomenda a drenagem das plataformas d'infraestrutura com o fim de se conseguir em todos os casos o perfeito esgoto das aguas.

8.º Para evitar o desgaste mecanico das travessas tem grande importancia ligar o carril á travessa de modo que se eliminem, tanto quanto ser possa, todos os movimentos verticaes, lateraes e longitudinaes de uma com relação ao outro. O grampo, quasi exclusivamente usado nos Estados Unidos, não dá a solidez de ligação que se deseja; o emprego de tirafundos parece necessário para se conseguir um resultado satisfatorio.

9.º Só pôde saber-se se qualquer tratamento particular satisfaz e se os resultados pecuniarios correspondem á expectativa, seguindo attentamente as *situacões* em que se indique o numero de travessas injectadas, o logar e a data do seu assentamento ou da sua renovação. É certamente util que todos os caminhos de ferro que empreguer travessas injectadas lhes ponham uma marca, de preferencia com pregos, donde conste a data, e que organizem o mais depressa possivel um sistema regular de estatistica.

## B

Sob proposta do engenheiro portuguez Terra Vianna, depois das observações de M. Heurlean e von Leber, membros da commissão permanente, explicando que se exprime apenas um voto e que a commissão permanente resolverá com entender quais as questões que devem ser dadas para ordem do dia na proxima sessão do congresso, adoptaram-se as seguintes conclusões:

As informações obtidas sobre a questão das causas de alteração das travessas de madeira nos climas tropicaes e dos modos proprios para os combater, não são suficiente numerosas para permittirem que se formullem conclusões precisas, sendo para desejar que este assunto fique na ordem do dia da proxima sessão.

### 2.º Questão. Cruzamentos aperfeiçoados

Foram aprovadas as seguintes conclusões:

Pôdem ser empregados com toda a segurança em todas as linhas principaes de trâfego intenso, percorridas por locomotoras de eixos carregadas com mais de 25.000 kg. e por veículos cuja carga por eixo atinja 18.000 kg.; o cruzamento de mola (spring rail frog) ou o cruzamento de charneira (hinged spring frog), quando a circulação nas vias accessórias é fraca com relação ao movimento da via principal.

Os cruzamentos moveis (moveable point frogs) pôdem empregar-se com vantagem nas estações em que é restrito o espaço para fazer passar os comboios d'uma via para outra.

É preferivel uma série de ramificações com agulhas do melhor tipo e de cruzamentos fixos, quando o espaço o permitir e for necessário que os comboios transponham os apparelhos com velocidade consideravel.

## Material e tracção.

### 5.º Questão. Máquinas de grande potencia

A assembléa votou as conclusões propostas pela secção respectiva, que eram as seguintes:

A potencia das locomotoras na Europa é menor do que na America por ser ali menos consideravel o peso admittido por eixo.

Os engenheiros europeus estão geralmente de acordo em admittir que o sistema composto (*compound*) permite a construcção de máquinas que dão o maximo de potencia e de economia. Este sistema permite uma boa utilização do vapor e parece que não aumenta sensivelmente as despesas de conservação das locomotoras, mas a conservação das caldeiras é mais onerosa porque as suas dimensões são maiores e mais elevado o seu timbre.

Quasi todas as locomotoras construidas em França ultimamente são de 4 cilindros equilibrados.

Estas máquinas assim como as compostas (*compound*) d'outros sistemas são tambem empregadas noutros pa-

zes da Europa, nomeadamente na Alemanha, Austria, Espanha, etc. Muitos engenheiros na Gran Bretanha e Irlanda se declaram satisfeitos com elles e insistem na conveniencia da separação dos machinismos de alta e baixa pressão.

Um certo numero de engenheiros americanos exprime tambem a opinião muito favoravel ás locomotoras compostas (*compound*) com as quais se obtiveram resultados precisos, na Atchison e Topeka, Santa Fé Ry. Todavia esta impressão é menos unanime nos Estados Unidos do que na Europa.

Tomou conhecimento das experiencias com locomotoras compostas (*compound*) de 4 cilindros, realizadas na Nova Zelandia.

A introdução das locomotoras americanas na Europa e das locomotoras da Europa na America teve a vantagem de fazer conhecer, de parte a parte, interessantes pormenores de construcção, nomeadamente a ligeireza das peças das locomotoras da Europa e dos lubrificadores de ponteiro e de gota visivel das locomotoras da America.

As applicações do vapor sobreaquecido tendem a estender-se, nomeadamente na Alemanha e na America, e parecem dar bons resultados.

Nota-se a applicação cada vez mais frequente dos aços moldados, que, mesmo nos estados Unidos, teriam sido experimentados para os cilindros.

Espalha-se neste ultimo paiz o uso da distribuição Walschaerts.

D'um modo geral, todos os engenheiros que fallaram das gavetas cilindricas, parecem muito satisfeitos com o seu resultado.

Fizeram-se algumas experiencias com carregadores mecanicos das grelhas, nos Estados Unidos e na Great Western Ry. d'Inglaterra, mas sem que dessem resultados bem claros. Por outro lado, reconheceu-se, tanto na America como na Europa, que sem o auxilio d'esses apparelhos, se pôde com uma disposição conveniente de grelhas realizar sem dificuldade combustões tão intensas quanto actualmente sejam necessarias.

Finalmente o congresso examinou o uso das locomotoras articuladas de grande potencia para linhas sinuosas, e em particular das locomotoras *Mallet* e das estudadas pela companhia Nord francesa e Norte de Espanha.

### 6.º Questão. Duplo ou multiplo pessoal

A assembléa sob proposta da sessão votou as conclusões:

O congresso reconhece que na Europa e outros países exceptuando a America do Norte, a tendencia geral é favoravel ao sistema de *um só pessoal* e desfavoravel ao *serviço banal* que já se não emprega senão quando se é forçado a fazê-lo em virtude d'um augmento subito do trâfego. Todavia, para certos serviços, que se prestam a isso mais praticamente, tem-se recorrido a combinações diversas de *pessoas* duplos ou multiplos, ou ao uso de *pessoas* auxiliares intercalados.

Na America do Norte está, pelo contrario, muito espalhado o uso do *serviço banal*, posto que seja pouco empregado no movimento de comboios de passageiros e pareça manifestar-se, d'um modo muito geral, uma tendencia favoravel a adopção d'um só pessoal.

Deve contudo notar-se que a organização dos serviços de tracção depende em largas proporções das condições locaes.

### 9.º Questão. Iluminação, aquecimento e ventilação dos comboios

A assembléa aprovou as seguintes conclusões:

Quanto á iluminação, o congresso reconhece o desenvolvimento do uso das mangas de incandescencia aquecidas pelo gaz de oleo ou ás vezes pelo gaz ordinario, e o dos diversos sistemas de luz electrica. As mangas cilindricas parecem um pouco mais solidas do que as globulares, que distribuem um pouco melhor a luz. São usadas na Europa por muitas administrações, nomeadamente na França e na Alemanha, mangas de diversos tipos; começam a espalhar-se nos Estados Unidos.

Os sistemas d'illuminação electrica satisfazem as diversas administrações. Apontam-se as vantagens que apresenta, em certos casos, a sua applicação, quando tem de haver illuminação intermitente, na passagem dos tuneis e para o movimento dos ventiladores.

Tem sido empregado o acetilene misturado com o gaz *Pintsch*, em França e na Alemanha, mas nota-se uma tendencia a renunciar a esta mistura em virtude do emprego das mangas. Pelo contrario, dá-se conta na America do uso do acetilene puro, comprimido com algumas precauções especiaes.

O aquecimento a vapor tende a desenvolver-se em diversas regiões. Para se obter um aquecimento suficiente em comboios grandes, ou nos casos de temperatura muito baixa, tem de se empregar conductas de grande diâmetro ou lançar ar comprimido á mistura com o vapor.

E' uma questão importante a resolver a da fixação de uma conjugação uniforme para todos os veículos da mesma região.

O congresso toma nota dos diversos sistemas de ventilação de carruagens que teem sido applicados, e nomeadamente dos da *Pennsylvania Railroad*.

#### Exploração

##### 10.ª questão. Bloco-sistema-automatico

A questão era esta: «Quaes os aperfeiçoamentos recentes dos apparelhos do bloco-sistema-automatico e quaes os progressos da sua applicação?

As conclusões foram:

Os signaes automaticos, convenientemente estudados e installados, constituem um meio efficaz de protecção dos movimentos dos comboios e dos ramaes em manobras.

O congresso reconhece que, depois da ultima sessão, se desenvolveu muito o bloco-sistema automatico e que as companhias que o adoptaram acharam que elle preenchia o fim proposto.

O congresso não pôde todavia recommendar a adopção geral do bloco-sistema-automatico para substituir os existentes; limita-se a considerar que ha casos em que este sistema apresenta vantagens especiaes.

##### 11.ª questão. Bagagens e encommendas pequenas

Foram aprovadas as conclusões, que eram as seguintes:

Sendo ouvidas muitas exposições relativas aos methodos seguidos na America, na Europa e em outras partes do mundo relativamente ao transporte e manutenção das bagagens ou encommendas de grande velocidade, o congresso julga que as disposições adoptadas actualmente pelos diferentes paizes correspondem bem ás suas diversas necessidades e que se não deve recommendar um sistema particular.

##### 12.ª questão. Trafego suburbano

A assembléa aprovou as conclusões propostas pela sessão, depois de algumas observações para a supressão das palavras «esta via» e a sua substituição pelas seguintes: «As curvas devem ser de maneira que haja nellas a mesma folga que em lanços rectos.» O Sr. Caeault observa que o raio das curvas depende do comprimento e do modo de construcção dos veículos.

Para se attingir o rendimento maximo o serviço deve poder executar-se rapidamente por methodos facéis e economicos, simplificando a organização tanto quanto o permittam as necessidades do serviço; — o tipo do veiculo é o factor essencial; — as novas linhas a construir devem adaptar-se aos melhores tipos de veículos nas linhas antigas, para se utilizar quanto possível a entre via; — as locomotoras devem ser sufficientemente fortes para arrastar os maiores comboios com a velocidade prescrita; — os horarios devem estabelecer-se de modo que todos os comboios andem com a mesma velocidade e parem na mesma linha em cada estação; — convém nas linhas de grande trafego destinar vias especiaes aos comboios que andam com grande velocidade e não pa-

ram em todas as estações; — convém tomar medidas para se activar a entrada e a saída dos passageiros fazendo sair logo os comboios, restringindo-se assim a despesa na força motriz necessaria para conquistar o tempo perdido; — a actividade com que o serviço se executa reflecte-se no publico que assim é levado tambem a desenvolver grande actividade; — a frequencia das partidas deve ser proporcional á intensidade do trafego assim de evitar a demora prolongada do publico nas estações e a obstrucção dos caes.

O congresso ouviu com interesse as exposições que se fizeram sobre o emprego da tracção electrica na Inglaterra e em França, mas não pôde exprimir uma preferencia por um ou outro modo de tracção — a vapor ou electrica.

#### Ordem geral

##### 13.ª questão. Tarifação das mercadorias de pequena velocidade

A assembléa aprovou as conclusões da secção, que são estas:

E' para desejar que as tarifas sejam estabelecidas em bases commerciaes tendo em conta as condições particulares que influem no valor commercial do serviço prestado. A tarifação deve ter, quanto possivel, a elasticidade necessaria para permitir o desenvolvimento do trafego e fazer produzir ás vias ferreas o maximo efecto util tanto para o publico como para a exploração, contanto que as tarifas se appliquem sem preferencia arbitaria, a todos os expedidores que estejam nas mesmas condições.

##### 15.ª questão. Duração e regulamentação do trabalho

O congresso considerando: que é impossivel fixar regras uniformes applicaveis aos diferentes casos por causa das particularidades tão numerosas no serviço das vias ferreas;

Que as regras a applicar devem variar não só segundo as diversas cathegorias de empregados mas em cada cathegoria segundo a maior ou menor intensidade do trabalho effectuado, o que obriga a dar-lhes a necessaria folga para se adaptarem a todos os casos possiveis;

Que, nestas condições, a rigidez da lei é impotente para coordenar com a flexibilidade necessaria as diversas disposições applicaveis ás necessidades do publico, do pessoal e das administrações que fazem a exploração;

Exprime a opinião de que é para desejar que estas conservem a maior latitude para fixar, sob a fiscalização das auctoridades competentes, os quadros do trabalho: 1.º tendo em grande conta a importancia do trabalho exigido, a sua continuidade, e a sua intensidade, fazendo a fixação do numero de horas a impôr aos empregados da mesma cathegoria; 2.º calculando este numero de horas segundo uma média estabelecida num periodo sufficientemente longo e dividido em periodos de trabalho separados por descansos convenientes; 3.º proporcionando a duração do tempo de serviço á natureza do trabalho e á somma de responsabilidade assumida.

#### Vias ferreas economicas

##### 17.ª questão. Influencia das vias ferreas economicas nas arterias principaes

Foram adoptadas as conclusões seguintes da secção respectiva:

Pôde dizer-se, d'um modo geral, que as linhas economicas quando teem o caracter de affluentes das grandes rédes são-lhe incontestavelmente uteis auxiliares; por isso se justifica o auxilio das grandes linhas e a concessão de todas as facilidades; é para desejar que todas as companhias ferroviarias se inspirem nas ideias generosas que prevaleceram a tal respeito na Austria-Hungria e adoptem condições tão largas e tão simples quanto possivel para facilitar a concordancia e o andamento do serviço e os trasbordos nos pontos de entroncamento com as linhas economicas.

18.<sup>a</sup> questão. Concurso financeiro dado pelo Estado e pelas terras interessadas para o desenvolvimento das vias ferreas economicas

Foram adoptadas as seguintes conclusões propostas pela secção:

As vias ferreas economicas merecem no mais alto grau a solicitude dos poderes publicos.

A sua criação permite, com efeito, fazer entrar na vida de desenvolvimento e de progresso regiões até então afastadas d'isso, o que é não só d'interesse para os governos mas constitue até um seu dever. E' preciso portanto favorecer este desenvolvimento.

Para tal fim convém não permanecer nos antigos tipos e antigos methodos de construcção, exploração e regulamentação, mas introduzir-lhes as possíveis simplificações de modo a adaptarem-se ás exigencias locaes e aos recursos disponíveis.

Convém igualmente que os governos dos Estados e as auctoridades locaes concedam ás vias ferreas de que se trata, sob a forma de subvenção, reducções d'impostos, ou outros modos de concurso, o appoio que lhes é necessário, tanto para a construcção como para a exploração a fim de que todas as regiões d'um paiz sejam suficientemente servidas.

Quando as auctoridades d'um paiz não são as que por si executam a construcção ou a exploração das vias ferreas economicas e as concedem a companhias particulares, é indispensavel que as clausulas da concessão se estabeleçam de modo que estejam em concordancia o interesse do concessionario e o do publico.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do 3.<sup>o</sup> lanço da linha do Sado, compreendido entre a Fonte de Santa Catharina e a estação do Pinheiro:

Considerando que, no seu parecer de 27 de abril ultimo acerca do referido projecto, o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, reconhecendo alias a exequibilidade de passagem do esteiro de Marateca proximo da sua foz, manifesta graves apprehensões acerca das maiores despesas de conservação a que dará lugar essa parte da obra e da possível elevação do seu custo bastante acima da importância do orçamento, e opina pela passagem longe da foz, a fim de evitar os inconvenientes apontados, á custa de alguns kilometros de alongamento:

Considerando que qualquer solução que se adopte deve ser subordinada à disposição da lei de 1 de julho de 1903, que deu Setubal por origem à linha do Sado, a fim de chamar áquelle porto o movimento commercial que pelas suas condições lhe deva pertencer;

Considerando que esse preceito não deixa de ser observado se a linha do Sado aproveitar, á saída de Setubal, para economia da construcção e exploração uma pequena parte do actual ramal, do qual bifurque sem reversão no direcção do Sado para ir atravessar o esteiro em local que evite os inconvenientes apontados pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

Considerando, porém, que essa directriz não deve de modo algum prejudicar os legítimos interesses de Setubal, quer por aumento do custo dos transportes resultante de maior percurso, quer por baldeação ou reversão num ponto intermédio da linha;

Considerando que os requisitos enumerados podem ser satisfeitos por uma directriz da linha do Sado que, saíndo da estação principal em Setubal, aproveite até Palmella o ramal e ali se infiltra na direcção de Alcacer, tendo, além da ligação directa para Setubal, outra para Lisboa;

Considerando que o pequeno alongamento resultante para Setubal será compensado, adoptando-se para o efeito da applicação das tarifas a distancia que resultaria do traçado mais directo estudado pela foz do Marateca, e que as baldeações podem igualmente ser evitadas e a rapidez de transporte assegurada mediante carruagens directas e comodas correspondencias, faceis de assegurar, entre a bifurcação e a estação principal em Setubal;

Considerando quanto urge começar a construcção de uma linha de tanta importância para o desenvolvimento da região que é destinada a servir;

Visto o parecer citado do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e conformando-se com a proposta da Administração dos Caminhos de ferro do Estado de 3 do corrente:

Ha por bem determinar que, pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, seja elaborada, com a maior rapidez possível, uma variante do primeiro troço da linha do Sado pela estação de Palmella á de Palma.

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor determinar que a adopção d'essa variante, caso os resultados do estudo correspondam ás previsões feitas, em nada prejudique o movimento da cidade e porto de Setubal, devendo-se fazer em Palmella o posto de bifurcação sem reversão e contar a distancia de applicação á estação principal da linha do Sado, em Setubal, pela que resultaria do traçado mais curto, e organizar-se o serviço de exploração de modo que evite incomodos e perdas de tempo ao trafego de ou para aquella cidade.

Paço, em 13 de maio de 1903. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o ante-projecto do 2.<sup>o</sup> lanço da 3.<sup>a</sup> secção da linha de Ponte de Sôr, com data de 24 de setembro de 1903, da herdade do Pocinho a Mora, e bem assim a variante de 19 de março do corrente anno, entre os perfis 615 e 863 do mesmo ante-projecto, mandada elaborar por despacho de 13 de janeiro ultimo :

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 11 do corrente, aprovar o referido ante-projecto e respectiva variante, e determinar que se proceda sem demora á elaboração do respectivo projecto definitivo.

Paço, em 15 de maio de 1903. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Attendendo aos merecimentos e circunstancias que concorrem no ajudante do procurador geral da Corôa e Fazenda, Conde de Paço-Vieira, Ministro e Secretario de Estado honorario: hei por bem nomeá-lo vogal interino do conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado, nos termos do § 2.<sup>o</sup> da base 1.<sup>a</sup> da carta de lei de 14 de julho de 1899.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de maio de 1903. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construcção do caminho de ferro do Valle do Tamega, lanço da Livrâo a Amarante, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de vinte e uma parcelas de terreno, todas situadas no concelho de Marco de Canavezes, distrito do Porto, as cinco primeiras com os n.<sup>o</sup>s 1 a 5 na freguesia de Santa Eulalia, respectivamente com 123<sup>m2</sup>0, 287<sup>m2</sup>0, 1.302<sup>m2</sup>0, 2.180<sup>m2</sup>0 e 545<sup>m2</sup>0, e as restantes na freguesia de Santo Isidoro, pertencentes aos n.<sup>o</sup>s 22, 23 e 24, com 207<sup>m2</sup>0, 1.776<sup>m2</sup>0 e 430<sup>m2</sup>0 a Bernardo Pinto Babo, e os n.<sup>o</sup>s 39, 41, 43, 46, 47, 48, 53, 54, 59, 60, 61, 65 e 68 com 375<sup>m2</sup>0, 1.023<sup>m2</sup>0, 261<sup>m2</sup>0, 1.494<sup>m2</sup>0, 1.067<sup>m2</sup>0, 687<sup>m2</sup>0, 173<sup>m2</sup>0, 417<sup>m2</sup>0, 103<sup>m2</sup>0, 829<sup>m2</sup>0, 799<sup>m2</sup>0, 560<sup>m2</sup>0 e 730<sup>m2</sup>0, a Seralim Machado;

Considerando que estas expropriações se acham comprendidas nas disposições do artigo 2.<sup>o</sup> da carta de lei de 17 de setembro de 1857 :

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 18 do corrente, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859 as mencionadas expropriações marcadas nas plantas parcellares que baixam com o presente decreto, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de maio de 1903 — REI — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, considerando quanto importa prestar o possivel auxilio á industria corticeira e facilitar a obtenção de trabalho dos que nella se empregam :

Considerando que sem prejuizo do estudo minucioso de provisões de carácter permanente com o fim de abrir novos mercados aos productos da agricultura e industria nacional e desenvolver a sua exportação, pode e deve ser promovido na presente occasião o affluxo de cortiças para laboração ás fabricas;

Considerando que a taxa de transporte das cortiças nos caminhos de ferro é elemento muito secundario do seu preço, em que não influirá sensivelmente a reducção de tarifas, constituindo pois

esta, em regra, um sacrifício improposito das receitas do Estado destinadas ao desenvolvimento da viação acelerada;

Considerando, porém, que a redução temporária dos preços de transporte nas linhas do Sul e Sueste, concedida em determinadas condições, pôde fazer afluir, na presente ocasião, maior quantidade de cortiça às fábricas e assegurar trabalho aos operários;

Considerando que a realização d'esse propósito não deve importar o sacrifício das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado;

Visto o parecer do Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro com data de 23 do corrente:

Ha por bem determinar que durante os meses de junho, julho e agosto próximos seja concedida nos caminhos de ferro do Sul e Sueste a seguinte redução sobre os preços da tarifa especial n.º 43 de pequena velocidade de 25 de novembro de 1903 para transportes de cortiça feitos nas condições da mesma tarifa:

Cortiça em quadros ou em rollhas. Percursos:

	Até 100km.	Até 200km.	Além de 200km
Junho.....	50 %	60 %	70 %
Julho.....	30 %	40 %	50 %
Agosto.....	20 %	30 %	40 %

Cortiça em bruto ou em pranchas:

	Até 100km.	Até 200km.	Além de 200km
Junho.....	20 %	40 %	60 %
Julho.....	15 %	30 %	45 %
Agosto.....	10 %	20 %	30 %

Na concessão d'esta redução deverão ser observadas as seguintes prescrições:

1.º — A redução recae tão sómente sobre os preços do transporte propriamente dito, com exclusão das despesas accessórias;

2.º — São excluidos da concessão a cortiça virgem e as aparas e resíduos de fabricação;

3.º — O transporte será pago integralmente nos termos da tarifa. O consignatário que provar, por conhecimento da alfandega ou por documento de venda, ter exportado directamente ou vendido a casas exportadoras, até 31 de outubro próximo, determinada quantidade de cortiça manufacturada em quadros ou em rollhas, terá direito ao reembolso da quantia correspondente à redução acima fixada sobre igual peso de cortiça manufacturada que tiver recebido pelos caminhos de ferro, ou sobre cortiça em bruto ou em prancha até o triplo do peso de cortiça manufacturada cuja exportação ou venda tiver demonstrado;

4.º — Os reembolsos a que se refere a condição precedente serão liquidados e pagos pela administração dos caminhos de ferro do Estado constituindo, porém, encargo do artigo 66º, secção 1.º, da tabella de distribuição de despesa do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Paço, 30 de maio de 1903.—D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

## Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

### Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente um requerimento de José Pedro de Mattos, concessionário da linha ferrea de Portalegre e ramal de Avis, pedindo auctorização para traspassar a concessão d'esta linha e ramal à Compagnie des Chemins de Fer Portugais de Estremoz à Portalegre et Castello de Vide: ha por bem, conformando-se com o parecer da Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda, de 19 do corrente, conceder a auctorização solicitada com as seguintes condições:

1.º A companhia satisfará ao disposto no artigo 110º do Código Commercial;

2.º A companhia submeterá à aprovação superior pela repartição competente os respectivos estatutos;

3.º No novo contrato a celebrar com a companhia ficará explicitamente estipulado:

a) Que o traspasse da concessão é limitado exclusivamente aos direitos e obrigações pertencentes ao concessionário em virtude do referido contrato de 9 de dezembro de 1903, sem que da aprovação dos novos estatutos se deem ou reconheçam por forma alguma à companhia quaisquer novos direitos, se modifique qualquer clausula do contrato ou se prescinda de qualquer garantia nela e nas leis assegurada ao Governo;

b) Que com respeito às obrigações que a companhia venha a emitir bem como a quaisquer compromissos que ella tome para com terceiros, nenhuma responsabilidade advirá ao Governo, o qual fica apenas obrigado ao que consta do primitivo contrato de concessão e não prescinde de nenhuma das garantias que lhe estão asseguradas;

4.º No prazo de sessenta dias a contar d'esta data a companhia deverá satisfazer ao indicado nas condições 1.º e 2.º, apresentando no mesmo prazo declaração por escrito de que se conforma plenamente com as prescrições constantes da condição 3.º.

Paço, em 26 de maio de 1903.—D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

## Ministério da Marinha e Ultramar.

### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Senhor: A construção de um caminho de ferro ligando o porto de Mossamedes com o planalto de Chella, na província de Angola, é um utilíssimo empreendimento que exuberantemente se recomenda, seja qual for o ponto de vista sob que se considere.

Sabido é que no planalto de Mossamedes ha enormes tratos de território que pela sua qualidade são susceptíveis de larga produção agrícola, se prestam valiosamente à criação de gado, e são, pelas suas condições climáticas, aptos para nelles se instalar e desenvolver uma intensa colonização europeia.

As produções tropicais, as dos climas temperados, sem esquecer que no sopé da Chella o algodão pode obter-se em magníficas condições de qualidade e preço, são na verdade promessas suficientemente fundamentadas e que permitem apreciar quanto o citado caminho de ferro, removendo as dificuldades do trajecto na zona baixa do litoral, pôde valorizar certas zonas especiais d'esse trajecto, e depois, transposta a Chella, insuflar vida intensa nas magníficas regiões que apenas aguardam para a sua valorização o estabelecimento de comunicações faciais e económicas entre elas e o litoral.

Politicamente, é óbvio que este caminho de ferro, como via de penetração, atravessando regiões ainda mais longínquas do interior de Angola, completará a obra civilizadora que a linha de Ambaca iniciou e o futuro caminho de ferro do Lobito à fronteira leste da província se propõe desenvolver.

As riquezas já mais ou menos completamente demonstradas dos territórios do planalto de Mossamedes mantêm-se num estado latente, porque ao seu aproveitamento se tem oposto a dificuldade e carestia dos transportes entre esse planalto e o litoral.

A história do distrito de Mossamedes accusa a existência de varias tentativas para a construção do caminho de ferro entre o respectivo porto e a base da Chella, então orientada também no sentido do seu prolongamento para o interior por Caconda e Bihé; infelizmente a fatalidade, traduzida numa constante falta de recursos, tem obstado a que tal empreendimento tenha tido, ao menos, começo de execução, com grave prejuízo do desenvolvimento agrícola da região ao sul da província de Angola.

Varias são pois as vantagens d'aquele caminho de ferro, económicas, políticas e estratégicas como auxiliar valioso de operações militares pelas facilidades e commodidades que proporciona aos transportes de pessoal, material e abastecimento de toda a espécie. Será garantia de que elas se realizarão sem obstáculos excessivos na concentração de forças no teatro da guerra e em condições tais que assegurem o seu completo êxito.

Convicto da indispensabilidade de realizar urgentemente um tão útil melhoramento, apresentou o Governo ao Parlamento, na actual sessão legislativa, uma proposta de lei solicitando auctorização para contrair um empréstimo até 1.500.000\$000 réis para a construção de um caminho de ferro com via de 0º,60, desde o porto de Mossamedes até o planalto da Chella.

Assás se justifica a verba citada pelo exame dos orçamentos já anteriormente feitos com referência ao estabelecimento de uma linha com 1 metro de largura de via, sendo porém certo que o carácter regional d'este caminho de ferro se coaduna com a largura de 0º,60, suficiente por muitos anos para o tráfego, embora relativamente importante, que a elle deve afluir.

Teve aquella proposta parecer favorável das comissões de fábrica e ultramar da Câmara dos Senhores Deputados, mas o adiamento das cortes, impedindo que o parlamento se pronunciasse a tal respeito, e produzindo na realização do caminho de ferro delongas de que poderiam advir graves inconvenientes justifica o projecto de decreto que tenho a honra de submeter à apreciação de Vossa Majestade.

Paço, em 27 de maio de 1903.—Manoel António Moreira Junior.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar; tendo ouvido o Conselho de Ministros e a Junta Consultiva do Ultramar, e usando da faculdade concedida pelo artigo 15º do acto adicional à Carta Constitucional de 5 de julho de 1852: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' o governo autorizado a despendar até a quantia de 1.500.000\$000 réis com a construção de um caminho de ferro com via de 0º,60, desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, na província de Angola.

Art. 2.º As despesas que forem sendo necessárias para a construção do caminho de ferro designado no artigo precedente serão pagas por meio de créditos abertos no Ministério da Fazenda em favor do Ministério da Marinha e Ultramar.

Art. 3.º Para compensação à metrópole dos encargos de que trata o artigo antecedente, será descrita no orçamento da província de Angola, a contar do exercício de 1903/1906, uma verba não inferior a 100.000\$000 réis, que por intermédio da Inspecção Geral da Fazenda e Ultramar será entregue no Ministério da Fazenda, em cada ano, de conta da mesma província, até a extinção dos referidos encargos.

Art. 4º As receitas liquidas da exploração do caminho de ferro serão da mesma forma descriptas no orçamento da província de Angola, constituindo receita da dita província.

Art. 5º A construção e exploração do caminho de ferro será feita por conta do Estado e subordinada ao respectivo projecto aprovado pelo Governo.

Art. 6º Fica revogada a legislação em contrario.

Os Ministros e Secretários de Estado dos Negócios da Fazenda e dos Negócios da Marinha e Ultramar assim o tenham entendido e façam executar. Paço em 27 de maio de 1905. — REI. — Manoel Affonso de Espregueira. — Manoel Antonio Moreira Junior.

## NOTAS DE VIAGEM

### II

Em Nova-York — Os passeios de inspecção — Espírito pratico dos americanos — Carros automóveis — Designação das ruas — Prevenção contra incêndios — Os «transfer-express» — Cousas caras — Água gelada a toda a hora — Pharmacias.

As descrições dos primeiros dias d'esta viagem, que promette ser enorme e enormemente interessante, abrangendo toda a América do Norte, isto é, os seus tres principaes paizes — Estados Unidos, Mexico e Canadá — tem forçosamente que acompanhar a das excursões organizadas por motivo do Congresso dos Caminhos de ferro que encerrou os seus trabalhos — alias importantíssimos, por nelles terem tomado parte os principaes vultos dos dois hemisferios — na data em que este artigo é escrito, votando, como ponto de reunião da 8.ª sessão, que celebrará o primeiro quarto de seculo d'existencia do congresso, a bella Suissa, a activa e sympathica Berne.

Os primeiros passeios de inspecção foram em 1 de maio em Nova-York, onde se constituirá uma comissão de recepção que organizou a excursão da forma mais interessante, dada a especialidade dos excursionistas, e que nos provou o espírito pratico e lógico d'este povo.

Tratava-se de engenheiros e para lhes mostrar cousas interessantes, nada mais proprio que as fabricas de energia electrica, as novas estações em construção para os caminhos de ferro e os trabalhos do tunnel que ligará a estação de Jersey com a cidade, as obras do alargamento da estação central da rua 42.ª, e o primoroso serviço dos automóveis electricos.

Em artigo especial nos referiremos a essas visitas.

Quanto aos automóveis é este um dos serviços que se torna notável na America.

Em cada cidade uma companhia d'automóveis organiza diariamente 4 ou mais passeios, em grandes carros em forma de platéa, para 40 pessoas, por um dollar (uns 500 réis, nossos) cada uma.

No carro vae um guia que, por meio de uma busina, fala aos passageiros explicando e descrevendo todos os pontos por onde o carro passa ou que d'ele se avistam. Ha ainda a commodidade de quem quer ficar em qualquer ponto intermédio, um museu, um jardim, etc., poder fazê-lo, tomando lugar depois no carro da excursão seguinte, uma ou duas horas depois, ou no fim do dia, se quiser.

Outra commodidade filha do espírito pratico e bem organizador dos americanos é o sistema de designação e numeração das vias publicas.

As ruas são em toda a parte em anglo recto, e a sua designação por numeros e algumas vezes por letras, num dos sentidos. A numeração das casas não é continua, mas começando nova centena desde a esquina da rua. Assim, facilmente se sabe, muito approximadamente, onde fica situada qualquer casa.

Supponhamos, por exemplo, que temos que ir ao numero 1214 da 5.ª avenida; já sabemos que é entre a rua 12 e a 13; se nos diz alguém que mora na rua 43 n.º 724, o mesmo é dizer que reside entre a 7.ª e a 8.ª avenida, e se estas forem, como em Washington designadas por letras, será entre a G e a H, 7.ª e 8.ª letra do alfabeto.

Outra nota sobre o espírito methodico e previdente aqui, é a que se refere às prevenções contra perigos.

A luz encarnada é adoptada dia e noite como aviso

de boa cautella. As saídas de theatros, de hoteis, de oficinas, teem sempre luz encarnada como distintivo. Assim se habitua o publico a saber por onde deve dirigir-se em caso de saída precipitada.

Nos edifícios essa luz é por vezes acompanhada da indicação «fire escape» avisa de que ha nesse sitio escada exterior para fuga em caso de incêndio. Com efeito em todos os predios ha, exteriormente, uma escada de ferro, comunicando de uns andares para os outros, por meio de umas varandas em cada um, e terminando por um lanço que desce até a rua, e se conserva normalmente levantado à altura do 1.º andar, de onde basta abrir um fecho ou levantar uma mola para a fazer desdobrar, até o solo.

Tambem, como ha edifícios de 100 metros de altura e difícil seria, um bombeiro subir até lá com uma mangueira, inventou-se um telescopio enorme que se levanta d'um carro, levando no extremo uma agulheta que se move, da rua, em todas as direcções e lança grandes jorros d'água, não d'água pura que pouco serviria, mas impregnada de um sal extinguidor das chamas que lhe é misturado num grande tanque rapidamente armado nas ruas.

Um outro serviço bem organizado nos Estados Unidos, posto que muito caro, é o dos transportadores de bagagens, chamados «transfer».

Aqui ninguem se encarrega de levar uma mala ou qualquer volume da estação para o hotel ou vice-versa, e nem sequer se se quiser de um hotel para outro. Cada qual tem o seu mister e ninguem lhe faz concorrência.

O transporte de bagagens pertence aos transfers, são elles os chamados sempre que é preciso.

E teem o serviço tão bem organizado que põem no volume um rotulo, etiqueta pendente, da qual cortam uma parte que dão ao passageiro. Se se quer o volume directamente enviado a um hotel seja em que ponto for, elle lhe vae ter, havendo que pagar ao transfer expedidor e ao do ponto de destino, 250 a 400 réis cada volume.

E caro, mas não só essa carestia é compensada com o bom serviço como a consequencia das elevadas taxas com que aqui se remunera o trabalho. Um criado de mesa ganha regularmente 100 dollars, ou uns 100.000 réis por mes, e ainda assim o genero escasseia; por se engraxar as botas paga-se 50 ou 100 réis; tudo custa, em geral, mais do duplo do que na Europa.

Isto resulta da unidade monetaria ser cinco vezes o valor do franco ou da lira, ou quatro vezes o marco ou o schilling.

Todavia os vencimentos dos altos logares não sóbem em proporção, orçando por uns 10.000 dollars (dez contos) o ordenado dos ministros.

Verdade seja que isso é um grão d'areia à vista da enormidade das fortunas pessoaes d'esses personagens, regularmente pertencendo aos muitos que possuem fortunas de algumas dezenas, quando não são centenas, de milhares de contos.

Tambem os gastos de vida e ostentação são enormes, a habitação caríssima, como é natural, sendo fabuloso o preço do terreno nas cidades. Haja vista que aquelle em que foi construído o «ferro de engommar» de Nova-York, assim chamado pela sua configuração, edifício de 20 andares e 87 metros de altura, custou 2.250 contos.

Para as classes média e baixa, esta quasi toda constituida por pretos, mulatos ou trigueiros e outras cores duvidosas, a vida não é, todavia, cara, havendo restaurantes com almoços e jantares desde 100 a 500 réis, alguns mesmo rasoaveis.

Já se vê que estas refeições não incluem bebidas, ou melhor, bebidas alcoolicas que não se usam. Água, água gelada ou antes gelo derretido, porque a água é má; é o que bebe o americano e o que o proprio europeu é obrigado a beber a toda a hora.

Até nos almoços do congresso, centenares de europeus habituados nas suas terras às cervejas e aos vinhos, teem algumas vezes sido forçados a contentar-se com a bella aguinha gelada e, quando muito, limonada, com pouco assucar, gelada também, já se vê.

A limonada, o sorvete, o gelado, a soda com qualquer xarope quando não é com varios, misturados, está nos hábitos americanos.

Vendem-se por toda a parte, inclusivé nas ruas, em carros.

Sobretudo nas farmacias, onde se vendem tambem drogas, tabacos, sellos do correio, quinquilharias, bijuterias, massas alimenticias, recordações de viagem, vidros, toalhas, etc., é onde se tomam todas as bebidas, não alcoolicas, possiveis e imaginaveis. O povo entendeu que essas beberragens são drogas que ingere, e portanto, no seu espirito pratico, vae tomá-las ás drogarias.

E' logico.

E o mais curioso é que, em vista da energia com que o americano impõe os seus costumes, o seu poder assimilativo manifesta-se para com o estrangeiro por tal forma que este tem que americanizar-se, o que facilmente lhe succede em breves dias.

E' o que já nos vae succedendo, e para o provar, aqui concluimos, porque artigo maior era illegivel.

## PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais  
Comité de Paris

### Convocation des obligataires

M. M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire pour le lundi 26 juin 1905, à 4 heures de relevée à la Salle des Ingénieurs Civils, rue Blanche n.º 19, à Paris.

#### Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris ;  
Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée Générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

#### En Portugal :

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants :

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa ; Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco Portugais et Monte Pio Geral.

#### En France :

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants :

Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque de l'Union Parisienne, Comptoir National d'escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel et Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de Comptes courants et de Crédit industriel.

#### A Londres :

Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C°.

#### En Allemagne :

Aux caisses de la Bank fur Handel und Industrie.

#### En Belgique :

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts par le Comité de Paris, 28, rue Châteaudun, à Paris.

Paris le 12 mai 1905. — Le Comité de Paris.

### (Obrigações de 1.º grau)

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar de 1 de julho de 1905 inclusivé será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1905 das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes :

— pela apresentação do coupon n.º 23 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,09, líquidos de impostos em França ;

— pela apresentação do coupon n.º 23 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 % recebendo por cada coupon frs. 9,48, líquidos de impostos em França ;

— pela apresentação do coupon n.º 20 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos ;

— pela apresentação do coupon n.º 19 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 1/2 % (segunda e terceira series),

devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1905 inclusivé, em Lisboa na sede da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro portuguez em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 22 de maio de 1905. — O Presidente da Comissão Executiva, Victorino Vaz Junior.

### Compagnie du Chemin de fer de Beira au Zambeze (Mozambique)

Messieurs les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire le jeudi 15 juin 1905 à deux heures de relevée au siège social, 7, Avenue Palmerston, à Bruxelles.

#### Ordre du jour

Rapport du conseil d'administration et du commissaire.  
Situation au 31 décembre 1904.

#### Election d'administrateurs et commissaire.

Pour pouvoir assister à l'assemblée, les propriétaires d'actions nominatives doivent, cinq jours avant la réunion, avoir fait connaître au conseil d'administration le nombre et les numéros des titres pour lesquels ils entendent prendre part au vote, et les propriétaires d'actions au porteur avoir, au même moment, déposé leurs titres au siège social.

Messieurs les actionnaires pourront, conformément aux dispositions de l'article 42 des statuts, se faire représenter par un mandataire ayant lui même le droit d'assister à l'assemblée générale et qui sera porteur d'un pouvoir déposé trois jours, au moins, avant la réunion.

Bruxelles, le 20 mai 1905. — Pour le Conseil d'Administration, René Baudouy, président — Ad Thibault, administrateur.

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1905.

A Companhia de Fiação de Crestuma foi auctorizada a emitir 200 contos de réis de obrigações hipotecarias do valor nominal de 400\$000 réis cada uma, e de juro annual de 6 %.

Consta que a Companhia da Gorongosa, sub-concessionaria da Companhia de Moçambique, intentou no tribunal do commercio de Lisboa, ação de perdas e danos contra esta, pedindo-lhe indemnização de uns 600 contos. O motivo allegado é ter a Companhia de Moçambique rescindido o contrato da Gorongosa sem razão para isso.

Pouco movimento de bolsa na 2.ª quinzena de maio com enfraquecimento da maior parte dos valores, exceptuando as acções da Companhia do Assucar de Moçambique.

Acções do Banco de Portugal mantiveram o seu preço de réis 177\$000.

Acções do Banco Ultramarino mantiveram-se entre 100\$000 e 100\$500 réis.

Acções da Companhia do Gaz de Lisboa o seu preço médio foi de 70\$800 réis.

Acções da Companhia dos Tabacos baixaram um pouco, de 119\$800 a 119\$400 réis.

Acções da Companhia dos Fosforos, firmaram-se de 60\$000 a 60\$800 réis.

Acções da Companhia do Assucar de Moçambique tiveram uma alta entre 54\$700 e 58\$000 réis, tendo ficado em bolsa de hoje a 56\$800 réis.

Obrigações do 2.º grau Norte e Leste oscilaram entre 51\$900 e 52\$300 réis, tendo sido o preço de hoje de 52\$200 e 52\$250 réis.

Acções da mesma Companhia entre 62\$000 e 63\$000.

O mercado cambial pouco se tem salientado nestes ultimos tempos.

Depois de ter apresentado uma sensivel firmeza após o adiamento parlamentar voltou pouco a pouco a apresentar-se favoravel aos compradores.

Este facto tem algum tanto de mysterioso não só pela circunstancia de incidir numa época de reacção no cambio do Brazil que desceu para 16 3/8, mas porque o governo tem continuado a pedir semanalmente á praça partidas de £ 10.000 e esta não abunda em papel.

O que parece não sofrer contestação é que existe desde longe uma forte campanha especulativa na baixa dos cambios que não desarma facilmente, embora presentemente não tenha muitos argumentos a seu favor.

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

MAIO

BOLSAS	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	42	42,10	42,30	42,40	42,50	42,50	42,50	42,50	42,56	42,55	42,54	42,55	42,50	42,34
" coupon ..	41,95	42	42,16	42,30	42,30	42,35	42,35	42,30	42,30	42,25	42,25	42,25	42,25	42,25
Obrig. 4% 1888 .....	-	-	21.000	20.900	20.900	20.900	-	20.800	20.900	20.850	20.800	20.800	-	-
" 4% 1890 assent .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon .....	-	52.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% assent .....	-	-	-	58.800	58.800	58.800	-	58.800	-	-	58.700	-	58.800	58.800
" 4 1/2% coupon int .....	-	58.600	58.600	-	58.600	-	-	58.600	-	-	58.400	58.500	58.600	58.500
" externo 1.ª série .....	-	67.500	67.500	67.600	67.500	-	67.900	67.800	67.500	67.500	67.500	67.400	67.500	67.500
" 3% 1905 .....	-	9.350	9.350	9.350	-	9.350	9.300	9.300	9.300	9.300	-	-	9.350	9.350
" Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102.000	-
Acções B. de Portugal .....	177.000	177.000	-	-	-	177.000	177.000	177.000	177.000	-	-	177.000	-	177.000
" " Commercial .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	134.000	-
" " Nac. Ultramarino .....	-	100.000	100.100	100.000	100.400	100.500	100.500	100.500	100.500	-	100.500	-	-	-
" " Lisboa & Açores .....	-	-	-	-	-	115.500	116.000	116.000	116.300	-	116.500	116.500	-	116.500
" Tabacos coupon .....	-	119.800	119.000	-	-	-	119.700	119.400	119.400	119.400	119.300	119.300	119.200	119.300
" Comp. Phosphoros .....	-	60.000	60.200	60.400	60.500	60.800	61.000	60.700	60.700	-	-	60.600	-	60.800
" " Real .....	-	-	-	-	-	62.300	62.300	62.200	62.000	62.000	62.500	-	-	63.000
" " Nacional .....	-	9.200	-	9.200	-	-	-	-	-	-	-	9.200	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 5% .....	90.300	90.300	90.300	90.300	90.450	90.500	90.500	90.500	90.400	90.550	90.430	90.400	90.550	90.100
" C. Beira Alta .....	33.550	-	-	-	-	-	33.600	-	-	33.850	33.800	-	-	33.800
" Real 3% 1º grau .....	-	-	74.500	-	-	-	74.400	-	-	-	-	74.600	-	-
" " 3% 2º "	52.100	-	52.100	-	51.900	-	52.000	51.900	51.850	-	52.000	52.200	52.300	52.250
" Nacional 1.ª série .....	71.500	-	-	-	71.600	71.500	71.500	-	-	-	71.500	-	71.500	-
" Atravez d'Africa .....	-	89.000	89.100	89.100	-	89.10	89.400	89.700	-	-	-	89.70	-	89.70
Paris : 3%, portuguez 1.ª série .....	68,45	68,30	68,40	68,50	68,50	68,60	68,52	68,40	68,40	68,55	68,40	68,30	68,35	-
Acções Comp. Real .....	322	-	317	-	-	315	314	315	-	319	315	319	-	-
" Madrid-Caceres .....	38	38	38	-	-	-	-	-	-	-	38	-	-	-
" Madrid-Zaragoza .....	282	282	284	284	-	281	282	-	282	280	-	-	-	-
" Andaluzes .....	-	175	178	178	178	-	-	-	175	175	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau .....	384,50	384	384,50	384,50	-	-	384,50	384	385	384	385	385	385	-
" " 2º "	265	265	265,50	-	-	265,50	264	264	-	265	-	265	266	-
" Beira Alta .....	170,50	173	173	173	173	173,50	173,50	173,50	173,50	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres .....	130	129,75	128,50	126	-	127,50	131	133	130	131	128	128	-	-
Londres : 3% portuguez .....	68,62	68,62	68,62	68,62	-	68,75	68,50	68,50	68,62	68,62	68,75	-	-	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	-	-	-	90	90.87	-	-	90,12	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1905	1904	1905	1904
COMPAGNA REAL	30 6 Mai	693	84.641.000	122.137	693	83.502.048	120.493	1.471.646.000	1.464.300.708
	7 13 *	»	84.022.000	121.243	»	83.314.326	120.265	1.555.668.000	1.547.645.034
	14 20 *	»	83.181.000	120.030	»	83.344.326	120.265	1.638.819.000	1.630.989.360
	30 6 Mai	380	11.686.000	30.752	380	11.852.952	31.191	210.414.000	212.740.292
	7 13 *	»	11.622.000	30.584	»	11.804.674	31.064	222.036.000	224.544.966
	14 20 *	»	11.681.000	30.739	»	11.804.674	31.064	233.717.000	236.349.640
	30 6 Mai	70	1.553.000	22.185	70	1.418.000	20.257	30.923.000	21.284.000
	14 20 *	»	1.702.000	24.314	»	1.435.000	20.500	32.281.000	22.719.000
	1 10 Mar	544	28.911.625	53.146	518	27.594.635	53.271	201.247.903	205.588.992
	11 20 *	»	27.748.330	51.007	»	27.303.130	52.708	231.996.233	232.892.122
Minho e Douro	11 20 *	343	33.740.010	98.367	343	34.205.808	99.725	283.195.121	243.698.783
	21 31 *	»	37.188.769	108.422	»	36.617.756	106.757	320.383.890	280.316.539
	16 22 Abr	253	6.079.229	24.028	253	6.066.678	23.978	114.799.603	110.101.825
	23 29 *	»	5.512.732	21.789	»	6.553.944	25.904	120.312.335	116.655.769
	16 22 Abr	105	1.935.326	18.431	105	1.877.136	17.877	25.220.291	25.238.045
	23 29 *	»	1.479.349	14.089	»	1.			

## Congresso de caminhos de ferro

Como dissemos no numero anterior a primeira excursão dos congressistas reunidos em Nova York, foi no dia 1 de maio e constou de:

*Visita da estação central.*—Esta estação é situada na 4.<sup>a</sup> avenida, rua 42.<sup>a</sup> sendo, por assim dizer, o ponto geographico central da ilha de Manhattan.

O movimento diario de comboios neste ponto é de 1.470, em todas as direcções, chegando a elevar-se a 2.000 durante o verão.

Esta Companhia explora vias ferreas que teem uma extensão de 5.619 kilómetros, e tem interesses em 19.276 kilómetros de linhas exploradas por outras entidades.

O numero de locomotivas que tem ao serviço nas linhas exploradas por sua conta é de 1.773; tem 21.670 carruagens para passageiros, e 64.475 vagons para mercadorias.

O movimento médio diario de vagons de mercadorias é de trinta mil.

Foi a New York and Harlen Railroad que fez as primeiras experiencias para transportes rápidos em Nova York. Esta Companhia faz hoje parte do New York Central.

A primeira secção de via foi aberta à exploração em novembro de 1832.

Em 1834, a companhia possuia cinco carruagens pequenas, puxadas a cavalos, mas o tráfego era tão pouco importante que só tres d'ellas estavam em serviço.

Pois em 1904, o movimento na Grand Central Station era de 26.218.174 passageiros. As bagagens transportadas, pertencentes a estes passageiros constavam de 1.248.735 volumes, dos quaes apenas se extraviaram cinco malas de mão e uma mala grande.

Devemos dizer que o primeiro caminho de ferro dos Estados Unidos foi o de Baltimor and Ohio, aberto em 1827 e que hoje se estende a uma rede de 7.084 kilómetros.

*Exame do serviço e das instalações geradoras da linha eléctrica subterrânea.*

Esta Companhia explora simultaneamente o caminho de ferro aereo e o «Subway»—linha subterrânea—das circunscrições de Manhattan e de Brux.

A extensão das linhas aereas é, aproximadamente de 64 kilómetros; a das linhas subterrâneas é de metade.

O numero de carruagens-kilómetros eleva-se, nos dias de grande movimento, nas linhas aereas a 296.000, e na rede subterrânea a 128.000, cifras estas que aumentarão consideravelmente quando esta ultima estiver completa.

Nos dias de movimento ordinario, o numero de passageiros regula por 1.300.000. As linhas aereas funcionam ha já trinta e seis annos; as subterrâneas apenas desde o outomño ultimo.

Ainda não ha muito tempo que as locomotivas empregadas nestas linhas eram a vapor, tipo Torney; agora, porém, ha já tracção eléctrica, que ficou installada definitivamente em todas as linhas, em junho de 1903.

A linha subterrânea foi construída pela camara municipal de Nova York, à qual pertence, mas a sua exploração foi confiada à «Interborough Rapid Transit» por um prazo que expira d'aqui a cincuenta annos.

Na linha subterrânea ha quarenta e oito estações para passageiros.

Feito o percurso de toda a actual linha que, ida e volta, se realizou em 1 hora visitaram-se as instalações das estações geradoras, que são duas.

A estação geratriz para as linhas aereas é na rua 74, Este; a das linhas subterrâneas é na rua 58, Oeste; ambas nas proximidades da ribeira.

Na estação geratriz do Subway, todas as caldeiras estão no mesmo plano, ao passo que na outra as caldeiras estão distribuidas por dois andares.

Na estação geratriz para as linhas aereas, as chaminés, feitas de pedra e cal, appoiam-se, cada uma d'ellas, em seis columnas de aço.

Alguns dados comparativos entre as duas estações geratrizes:

Área ocupada pelas construções: Manhattan 7.440<sup>m²</sup>.

Subway 1.283<sup>m²</sup>, numero de chaminés: Manhattan 4, — Subway 6.

	Manhattan	Subway
Altura das chaminés.....	85 <sup>m</sup> 4	68 <sup>m</sup> 6
Diametro interno das chaminés...	3 <sup>m</sup> 48	4 <sup>m</sup> 57
Capacidade geratriz central .....	45.000 kw.	75.000 kw.
Numero e dimensões das caldeiras .....	64 de 500 cv. 6 de 600 cv.	60 de 600 cv.
Superficie total de aquecimento .....	3.425 <sup>m²</sup>	3.314 <sup>m²</sup>
Numero de machinas.....	8	9
Capacidade das machinas.....	8.000 cv.	8.000 cv.
Capacidade dos geradores .....	5.000 kw.	5.000 kw.
Numero de turbinas.....	1	3
Capacidade das turbinas.....	5.000	3.750
Numero de bombas de alimentação	8	9

A estação geratriz de «Subway» está construída de maneira a permitir a instalação de unidades geratrizes adicionaes de 5.000 a 8.000 kw.

Em cada uma das duas estações geratrizes, a corrente alternada é de 11.000 volts, triphasica, 25 cyclos, excepto nos tres turbo-geradores da estação do «Subway» a qual fornece a iluminação da linha por uma corrente de 11.000 volts, triphasica, 60 cyclos.

A corrente com a energia de 11.000 volts é transmitida para as estações geratrizes onde é transformada em corrente directa, de 600 volts, para ser distribuido pelos terceiros carris.

*Funcionamento dos automoveis eléctricos.*—Outro ponto de interesse da excursão.

Com mais de 40 pessoas os omnibus automoveis vencem fortes rampas, oferecendo commodo transporte e como que completando a rede dos tremvias.

A companhia, fundada ha 8 annos, tem já hoje 600 carros, entre coupés, hansom, landaus, victorias, cabriolets, omnibus e tonneaux, que percorrem 20.000 milhas por anno.

A energia é dada por baterias d'accumuladores carregados por alta-tensão, baterias que, por uma disposição especial são substituidas em dois minutos.

*Estação, em construcção, da linha da Pensilvânia.*—Esta companhia, sem duvida a mais importante do Este dos Estados Unidos explora mais de 16.800 kilómetros de linhas ferreas das quaes 9.280 ficam no este das montanhas Allegheny e 7.520 no interior do paiz.

A sua rede cobre as mais ricas regiões agrícolas, húileiras, metallurgicas e petroliferas, servindo todos os pontos importantes que ficam entre o Atlântico e o Mississipi, d'um lado; e do outro os Grandes Lagos e a ribeira Ohio.

Não ha já bastantes as tres estações que tem em Nova York, ligadas por um bello serviço de vapores, de casco d'aco, com duas pontes.

São equipados com machinas de triplice expansão, compound, e postos em movimento por quatro helices, dois em cada extremidade, dos quaes cada um de per si está ligado ao mesmo veio, que atravessa o barco de popa à proa, assegurando assim o synchronismo das revoluções; isto é, as de proa attraem, enquanto que as da popa repellem.

Os barcos são governados a vapor e em caso d'acidente por meio de roda, podendo tambem ser dirigidos por meio dos helices.

São illuminados a electricidade, aquecidos a vapor e protegidos por divisões estanques.

Interiormente tem decorações em madeira de acaju.

Os embarcadouros oferecem todas as commodidades que se pôdem exigir.

Os trabalhos para a grande estação terminus em Nova York progridem activamente.

Procurou a Pensilvânia, portanto, construir uma estação no centro da propria cidade, trabalho que está orçado em 45.000 contos.

O edificio fica medindo 146 metros de norte a sul, entre a setima e oitava avenidas, e 265 metros de este a oeste, entre as ruas 31 e 32. O nível da estação elevar-se-ha 6<sup>m</sup> 8 acima do solo. A grande sala de espera, que fica ao centro da monumental construcção, mede 119 metros de comprimento por 34 de largura.

Largas escadarias estabelecem a communication para os caes onde pâram os comboios, 6<sup>m</sup> 8 abaixo do rez do chão, ou 13<sup>m</sup> 6 abaixo do nível do terreno.

Deve ser uma das construções mais gigantescas que se tenha empreendido em caminhos de ferro.

O projecto está já em execução há tres annos, avançando os trabalhos rapidamente. Começaram estes em dezembro de 1902.

Fiscaliza a construção uma comissão d'engenheiros composta dos technicos mais famosos.

O plano geral comprehende um tunnel que partindo do oeste de Nova Jersey e passando sob o North River, ilha de Manhattan e ribeira d'Este, vai terminar a este da cidade de Brooklyn, num ponto em que as linhas ferreas ligarão com as de Long Island Railroad. Completa o plano uma imponente estação, mesmo no centro do distrito commercial de Nova York.

A extensão total das diferentes secções do tunnel atingirá 9 kilómetros.

*Inspecção da estação motriz dos carros electricos das ruas, «Metropolitain Railway»:*

A rede do «Metropolitain Street Railway» comprehende todos os tremvias de superficie, que cruzam as circunscrições de Manhattan e de Brux.

As linhas de Brux estendem-se até os condados adjacentes de Westchester, tendo por terminus, ao norte, as aldeias de Tarrytown, White Plains e Mamaroneck.

A rede tem uma extensão de 800 kilómetros e atravessa a região mais populosa do mundo; dois milhões e meio de habitantes.

As receitas e o movimento são mais importantes do que em qualquer outra companhia congenere.

A instalação electrica subterrânea na ilha de Manhattan foi começada em 1895; aumentando gradualmente todos os annos; a rede actual mede 339 kilómetros de extensão.

O sistema empregado é de duplo conductor com uma corrente de circuito.

A construção electrica está completamente sob o solo; o *feeder* e o conductor electrico estão ao abrigo das intempéries do ar; o custo é relativamente menos caro do que no sistema de trolley.

A ausência de postes e de fios electricos nas ruas, o que é sempre antiesthetico, é uma vantagem bem importante sobre o sistema de condutores aéreos, mas ainda é maior vantagem estarmos livres do risco de cair sobre nós um fio carregado de corrente violenta.

O «New York City Railway C.º» explorando as linhas do metropolitano, possue duas estações geratrices, produzindo cada uma d'ellas uma corrente de 6.600 volts, e transmittindo-a ás diferentes sub-estações, não só na linha de Manhattan, mas também na circunscrição de Brux, e nas cidades de Yonkers e de Mount Vernon.

O «Metropolitan Street Railway» possue dezoito depósitos de carros. O seu material circulante compõe-se de 1.827 carros electricos ordinarios; 55 das chamadas de «combinação», isto metade abertas, metade fechadas; 926 carros electricos abertas; trinta carros electricos para bagagens e 600 carros ordinarios para tração animal.

Os carros d'esta companhia transportam anualmente cerca de 400 milhões de passageiros, e circulam em todas as principaes ruas, excepto, já se vê, a 5.ª avenida que é reservada ao transito de trens, como o nosso Chiado... até hoje, apesar da largura d'aquella rua ser de oito vezes a da nossa arteria principal.

Por não podermos dedicar, neste numero mais espaço para um só assunto somos forçados a retirar d'este artigo, que recebemos á ultima hora do nosso director, a parte que se refere á rapida viagem na linha da Pennsylvania, de Nova York a Philadelphia e Washington, em que o comboio atingiu a velocidade de 130 kilómetros á hora, ás visitas technicas e recepções nesta capital e á excursão por Altoona, Pittsburg, Cincinnati, S. Luiz, Chicago, quedas do Niagara, Montreal, Saratoga, Schenectady e Albany, que foi o fecho do congresso.

O percurso total d'esta excursão foi de 2.645 milhas ou 4.235 kilómetros.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Lisboa

Com uma frequencia assustadora estão repetindo-se quasi diariamente os desastres motivados pela tração electrica.

Em qualquer outro paiz já medidas energicas teriam sido adoptadas para pôr um termo a esta série negra que parece ser infinita.

Ha uma lei nos nossos códigos applicável ao caso, mas influencias ha que estão acima das leis, ao que parece.

O pessoal da Companhia Carris de ferro, ou por ordem superior, ou pela necessidade de fazer um determinado numero de carreiras diárias, superior ao razoável, não quer saber senão de ir para deante.

Toca o sino para que se afastem, mas a maior parte das vezes o sino não é um aviso para que se afastem; é um dobre a finados por alma dos quais o carro esmagou.

Ha quem queira attribuir a frequencia dos desastres ao mau traçado das linhas, dizendo que as linhas de desvio estão pouco afastadas. Mas de kilómetro que fosse o afastamento, no ponto de convergência haviam de aproximar-se. A origem do mal não está no traçado das linhas, está na ignorância ou na indiferença do pessoal.

Para deante! Mal um dos carros vae a passar a aguha do desvio, já o outro está em movimento, isto é se por ventura parou, o que nem sempre sucede.

D'ahi o numero subido de collisões, de ferimentos, de sustos e de incommodos.

Cumpre-se a lei exigindo a responsabilidade dos desastres á direcção da Companhia. Para favorecer meia duzia de influencias, não é justo que se deixe á matroca a segurança pessoal de toda uma população.

E amanhã inaugurada a linha da Estrela a Campo d'Ourique, até a rua de S. João dos Bemcasados.

Estão já assentes os carris na rua das Amoreiras, pouco faltando para chegar ao largo do Rato.

Começaram os trabalhos de assentamento do ramal até Campolide.

### Porto

O sr. Herman Teurheerd apresentou á camara municipal um requerimento-protesto contra os despachos proferidos nos seus dois ultimos requerimentos, que lhe negam o uso da faculdade de substituir por duas letras do tesouro portuguez a parte em dinheiro do seu deposito de 50.000.000 de réis, na qualidade de concorrente para a concessão da viação electrica.

Estão muito adeantados os trabalhos de assentamento da linha para Gaia, devendo ser inaugurada logo que tenha sido passada a vistoria oficial.

### Espanha

Está já funcionando o tremvia electrico que da estação inferior do Tibidabo vae até Vallodrada.

### Argentina

Um engenheiro argentino inventou um processo para evitar os desastres causados pela ruptura dos fios, desastres tão frequentemente fatais.

O invento consiste em substituir os actuais suportes do fio por solidas peças de bronze fosforoso, em cujas extremidades prendem as pontas do fio conductor, terminadas em gancho e providas de uma pequena peça soldada que lhes dá a precisa rigidez. Molas em espiral obrigam a um contacto perfeito.

Quando o fio se quebra, as molas em espiral fazem saltar as extremidades do troço que se quebrou, caindo no solo, e interrompendo-se instantaneamente a corrente.

# LINHAS PORTUGUEZAS

**Vila Real a Chaves.** — Como dissémos á licitação para a construção d'esta linha não houve concorrentes. Parece estar resolvido abrir-se nova licitação, e, não havendo ainda quem concorra fazer-se a construção por conta do Estado, dada por empreitadas parciaes.

**Regoa à Beira Alta.** — A camara municipal de Celorico da Beira representou ao governo para que o entroncamento da linha ferrea da Regoa à Beira Alta, passando por Trancoso, seja em Celorico.

**Mosamedes a Chella.** — Parece que vae ser resolvido entregar a construção d'esta linha ferrea á nossa engenharia militar, sendo tambem possivel que d'essa comissão de serviço publico faça parte qualquer engenheiro civil com pratica de construções ferroviarias.

Na o maximo empenho que tal construção seja rapida embora feita com todas as condições de segurança, visto que a referida linha ferrea pôde ser um auxiliar poderosissimo para o transporte de forças e material de guerra na futura campanha contra os cuanhamas.

**Beira Alta.** — O sr. ministro das obras publicas recebeu uma representação da Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta, chamando a atenção para o facto da província da Beira Alta, estar muito desprovida de estradas, dizendo que o desenvolvimento agrícola, comercial e industrial, devido na maior parte ao caminho de ferro que altravessa a região, não se pôde expandir mais por falta de viação ordinaria, que deixa completamente isolados importantes centros de produção, alguns a distancia relativamente pequena da via ferrea.

**Tarifa da cortiça do Sul e Sueste.** — Foi reduzido a 4 toneladas o minimo de peso por vagon para applicação da tarifa especial n.º 13, p. v. ás aparas de cortiça acondicionada.

**Carreiras de vapores.** — Foi addicionada ao horario em vigor uma carreira de Lisboa para o Barreiro ás 2 horas da tarde e outra do Barreiro para Lisboa ás 3 horas e 5 minutos. Nas noites dos domingos para as segundas feiras haverá uma carreira ás 12 horas e 30 minutos da manhã.

**Cimento armado** — Tinha-se realizado perante a Direcção do Minho e Douro o concurso para a construção do viaducto de S. Lazaro na linha da Livração a Amarante. A proposta mais barata foi a da empresa Hennebique para um taboleiro de cimento armado constituído por um areo de 40 metros de vão.

A diferença de preço não era grande para a proposta immediata de uma viga recta ordinaria do mesmo vão. O cimento armado tem porém a seu favor a quasi nulla despesa de conservação.

O projecto foi julgado em condições de ser aprovado. Seria porém imprudencia começar entre nós a experienca do cimento armado em caminhos de ferro por tão grande vão.

As construções d'esta natureza demandam materiaes de superior qualidade e a mais meticulosa execução, alias é possivel uma derrocada sem se terem manifestado indícios dos defeitos de construção, nem haver meio de remediar os mesmo quando conhecidas.

São rarissimas as pontes de cimento armado de tão grande vão. O emprego d'este processo de construção a que parece estar reservado tão largo futuro vae-se alargando de dia para dia, mas geralmente é limitado nas obras de arte a vãos que não excedem 15 a 20 metros.

Estas considerações levaram a annular o concurso e abrir outro em que se exclua explicitamente o emprego do cimento armado sendo ao mesmo tempo recomendado que se aproveitem os ensejos de o experimentar em pequenos vãos.

**Ponte do Enxoé.** — Foi adjudicada por 7.530.500 réis a empreitada de construção da ponte do Enxoé na estrada da estação de Pias a Aldeia Nova.

**Transporte de pedra.** Foram reduzidos a 30 kilómetros e 7 toneladas os mínimos de percurso e de peso por vagon das remessas de pedra transportadas nas linhas do Sul e Sueste nas condições da tarifa especial n.º 8, p. v.

# LINHAS ESTRANGEIRAS

## ESPAÑA

Foi já aprovado o projecto da variante do entroncamento da linha de Moseda a Granada com a de Liñares a Almeria, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro do Sul de Espanha.

Torna-se novamente a fallar em estabelecer a tracção electrica na linha ferrea de Orense a Vigo e Pontevedra.

O sistema empregado, pelo menos em projecto, é o de terceiro carril.

## ITALIA

Pela direcção do caminho de ferro de Nápoles-Nála-Bojano, foi apresentado um projecto para o prolongamento da linha até Ayllón, isto é, mais 15 kilometros.

A nova linha passará junto de Monteforte.

## AUSTRIA

Em 1904 foram abertos á exploração 375.058 kilometros de vias ferreas novas: das quaes 261.716 na Austria e 113.342 na Hungria.

A rede austriaca entronca com a hangara em Suchahora, e em Heinerdorf com a allemã.

## ESTADOS-UNIDOS

A Sociedade dos caminhos de ferro de Pennsylvania está procedendo á collocação de carris de aço magnesifero na celebre curva Horse shoe, em uma extensão de 200 pés, por causa do grande atrito que faz com que os carris ordinarios se inutilizem rapidamente.

O governo estabeleceu, para começar em 1 de julho, novas tarifas para o serviço de caminhos de ferro no istmo de Panamá, applicaveis a todos os viajantes e mercadorias. Actualmente o preço é de doze pesos, ouro, por tonelada de S. Francisco a Nova York, e quinze pesos a Liverpool, dos quaes se calcula seis e oito respectivamente para o transporte em caminho de ferro.

Os novos typos serão muito mais baratos.

# Arrematações

## Caminhos de ferro do Estado

**Direcção do Sul e Sueste**

**Venda de diversas sucatas de ferro forjado, ferro fundido, molas de aço, aros de aço, limas e de vidros.**

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 3 de junho, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de diversas sucatas de ferro forjado, ferro fundido, molas de aço, aros de aço, limas e vidros em seis lotes.

Para ser admittido á licitação deverá o concorrente mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado os seguintes depósitos provisórios:

Para o lote n.º 1 (500 toneladas de sucata de ferro forjado, diversas) 125.000 réis.

Para o lote n.º 2 (30 toneladas de sucata de ferro fundido, diversas) 17.500 réis.

Para o lote n.º 3 (30 toneladas de sucata de molas de aço, diversas) 9.500 réis.

Para o lote n.º 4 (25 toneladas de sucata de aros de aço) 7.500 réis.

Para o lote n.º 5 (850 kilogrammas de sucata de limas, diversas) 4.500 réis.

Para o lote n.º 6 (3.300 kilogrammas de sucata de vidros) 1.500 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar os seus depósitos provisórios com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes que lhe tenham sido adjudicados, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 12 de maio de 1905.

**Construção de casas e estrada**

Faz-se público que no dia 10 de junho de 1905, pelas onze horas da manhã na secretaria da 1.ª secção de via e obras, no Barreiro, perante o respectivo chefe de secção, terá lugar a arrematação para a execução da empreitada n.º 1 de construção de um cais coberto, cais descoberto e estrada de acesso na estação da Moita.

O depósito provisório para ser admitido a licitar é de 66\$500 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez da manhã às quatro horas da tarde, na secretaria do serviço de via e obras e na secretaria da 1.ª secção, no Barreiro.

Barreiro, 15 de maio de 1905.

**Fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em peças diferentes**

Pelo presente anúncio se faz público que no dia 7 de junho, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em peças diferentes.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das tesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 87\$000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo, que ficará à ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma tesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazéns gerais (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até às quatro da tarde. Barreiro, 17 de maio de 1905.

**Construção de habitações**

Faz-se público que no dia 15 de junho de 1905, pelas onze horas do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Évora perante o respectivo chefe de secção, terá lugar a arrematação para a empreitada de construção de um grupo de habitações para pessoal na estação de Évora.

O depósito provisório para ser admitido a licitar é de 86\$750 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã às quatro da tarde, na secretaria da 2.ª secção de vias e obras, em Évora. Évora, 18 de maio de 1905.

**Construção de casas**

Faz-se público que no dia 10 de julho de 1905, pelas onze horas da manhã, na secretaria da 1.ª secção de via e obras, no Barreiro, perante o respectivo chefe de secção, terá lugar a arrematação para a execução da empreitada de construção de um grupo de casas para habitação do pessoal na estação do Pinhal Novo.

O depósito provisório para ser admitido a licitar é de 39\$800 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã às quatro da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, e na secretaria da 1.ª secção, no Barreiro.

Barreiro 15 de maio de 1905.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses****Fornecimento de 22.000 kilos de óleo de linhaça**

No dia 5 de junho pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 22.000 kilos d'óleo de linhaça.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde e em Paris nos escritórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O depósito para ser admitido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio. Lisboa, 23 de maio de 1905.

**Avisos de serviço****Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses****Serviço de banhos e águas thermaes**

Viagens de ida e volta por preços reduzidos. Bilhetes válidos por 2 meses, com faculdade de ampliação de prazo.

Thermas: Cucos, Caldas da Rainha, Curia (Mogosores), Piedade (Alcobaça), Amieira, Fadagosa e Unhaes da Serra (Tortozendo e Covilhã).

Praias: Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Matosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 1 de junho e até 15 de outubro de 1905, esta companhia terá à venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos por 2 meses, das suas principais estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de prazo, etc.

Demais condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 15 de maio de 1905.

**Banhos do mar e águas thermaes em 1905**

Serviço combinado entre várias estações d'esta Companhia e diversas das linhas da Beira Alta, Minho e Douro, Sul e Sueste, Porto à Povoa e Famalicão e Guimarães.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes válidos por dois meses, com a facultade de ampliação de prazo e de detenção em diversas estações de transito.

Em idênticas condições do serviço especial inverno d'esta Companhia para a época de banhos e águas thermaes, já devidamente anunciado, desde 15 de junho até 31 de outubro de 1905 as principais estações das linhas acima mencionadas terão à venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos, por dois meses, com destino às diversas localidades de banhos de mar e águas thermaes servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços ver os cartazes affixados nos logares do costume. — Lisboa, 26 de maio de 1905.

**Caminho de ferro do Bougado a Guimarães****Temporada de banhos do mar e águas thermaes em 1905**

Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro e caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão.

Bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, válidos por 60 dias: Primeiro dia de venda, 1 de junho; último dia de venda, 15 de outubro; último dia para o regresso, 31 de outubro.

Bilhetes de simples ida a preços reduzidos. Primeiro dia de venda, 1 de junho; último dia de venda, 31 de outubro.

Preços dos bilhetes: Pás estações abaixo indicadas à da Povoa e volta: Santo Tirso, 1.ª classe, 1\$350; 2.ª, 1\$270; Caniços 1\$490, 1\$410; Negrelhos, 1\$390, 1\$310; Lordello, 1\$760, 1\$680; Vizela, 1\$920, 1\$840; Guimarães, 2\$180, 2\$100.

Das estações abaixo indicadas à da Povoa ou vice-versa: Santo Tirso, 3.ª classe, 370; Caniços, 410; Negrelhos, 450; Lordello, 490; Vizela e Guimarães, 530.

Porto, 20 de maio de 1905.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

### ALCOBAÇA

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

### BRAGA-BOM JESUS

**Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista.** — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

### CASTELLO BRANCO

**Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

### CINTRA

**Hotel Nunes.** — Explendios panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1.500 réis a 2.500 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.

### ESPINHO

**Hotel Particular.** — Serviço de primeira ordem, sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas — Propr., Serafim Pereira.

### GUIMARÃES

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

### HAMBURGO

**Walter Muths & Sautler** — Comissões, transportes marítimos 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

### LISBOA

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

### LISBOA

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

### 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 1.500 réis por dia até 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

### MONT' ESTORIL

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

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.700 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riparts 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 Scribe, 7.

### PORTALEGRE

**Hotel Caraça.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

### PORTO

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

### PORTO

**Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

### PORTO

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

### PORIO

**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

### PORTO

**Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completely reformed, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr. Serafim Pereira.

### SETUBAL

**Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todi, em frente do teatro; sítio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.500 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.º 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 usuais sem mesa nem tabolador

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

Pode ser examinada e encontra-se à venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

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

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem. Lisboa-Rocio				Figueira Alfarelos Figueira				Porto Valença Porto							
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada			
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-40 t.	4-57 t.	3-0 m.	3-39 m.	7-35 m.	12-37 t.	a 9-22 m.	12-43 t.				
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-28 m.	8-25 m.	9-9 m.	—	p 9-8 m.	6-5 t.	6-40 t.	5-10 t.	5-49 t.	6-5 t.	3-32 t.	4-21 t.	7-2 t.				
5-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	9-42 m.	10-26 m.	11-30 m.	12-22 t.	6-45 t.	7-23 t.	a 7-0 t.	7-33 t.	5-45 t.	11-30 n.	2-30 n.	8-15 t.				
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	12-42 t.	1-26 t.	12-30 t.	1-23 t.	7-22 t.	2-26 t.	3-38 t.	3-23 t.	7-22 t.	1-30 n.	2-2 t.	7-3 t.				
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	3-42 t.	3-26 t.	3-45 t.	4-29 t.	5-11 t.	4-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	5-11 t.	1-33 n.	2-1 t.	7-3 t.				
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	8-42 t.	7-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	8-33 m.	8-34 n.	a 8-0 n.	8-33 n.	8-34 n.	1-14 n.	—	8-15 t.				
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	8-35 m.	8-5 m.	9-28 m.	10-22 t.	9-42 m.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	9-42 m.	1-34 t.	8-10 m.	10-15 m.				
9-35 m.	9-42 m.	10-30 m.	10-45 m.	9-45 m.	9-5 n.	8-2 n.	9-22 t.	10-30 m.	10-30 n.	10-11 n.	10-11 n.	10-30 m.	1-34 t.	8-10 m.	10-15 m.				
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	10-42 n.	10-26 n.	11-27 n.	10-11 n.	10-30 m.	11-0 n.	11-44 n.	11-44 n.	11-0 n.	11-44 n.	11-0 n.	10-15 m.				
10-25 m.	10-39 m.	11-15 t.	11-30 m.	11-45 t.	11-30 m.	11-44 n.	11-44 n.	11-0 n.	11-0 n.	—	—	—	—	—	—	10-15 m.			
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	11-41 m.	12-23 t.	12-38 t.	12-22 t.	11-41 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	12-22 t.			
11-30 m.	11-41 m.	12-4 t.	12-45 t.	12-35 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	12-22 t.			
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-45 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	12-22 t.			
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	12-22 t.			
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-20 t.	1-20 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	1-0 t.	12-22 t.			
2-3 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.			
2-20 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-28 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.			
2-35 t.	3-40 t.	4-30 t.	4-45 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-28 t.			
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.			
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.			
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-15 t.	5-15 t.	6-15 t.	6-20 t.	6-7 m.	5-15 t.	6-15 t.	6-20 t.	6-7 m.	5-15 t.	6-15 t.	5-15 t.	6-0 t.	6-15 t.			
6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.	6-28 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.	6-28 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.	6-28 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.			
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.	6-28 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.	6-28 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-20 t.	6-34 t.	6-23 t.			
7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
7-20 t.	7-34 t.	8-45 n.	8-30 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
8-30 n.	8-44 n.	9-21 n.	9-28 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
9-25 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
9-35 n.	9-40 n.	10-33 n.	10-48 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.			
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a																			
C. Sodré P. Arcos C. Sodré				Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio				Setil Entroncamento Setil				Lisboa Barreiro Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa			
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-50 m.	8-5 m.	8-26 m.	9-32 m.	2-30 t.	4-31 t.	6-19 m.	7-48 m.	5-30 m.	6-5 m.	8-35 m.	5-30 m.	6-8 m.	8-35 m.		
9-45 m.	10-16 m.	—	—	12-30 m.	1-3 n.	—	—	2-30 t.	4-31 t.	6-19 m.	7-48 m.	8-0 m.	8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.	8-8 m.	8-35 m.		
Mais os de Cascaes, excepto os a																			
C. Sodré Cascaes C. Sodré				Esmoriz Porto				Ovar Porto Ovar				Lisboa Amieiral Estremoz Lisboa				Lisboa Tavira Lisboa			
9-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-0 m.	7-59 t.	4-38 m.	p 6-17 t.	5-30 m.	6-5 m.	8-35 m.	5-30 m.	6-8 m.	8-35 m.		
9-20 m.	9-46 m.	9-26 m.	9-2 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	10-20 m.	12-14 n.	10-39 m.	11-5 n.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.		
9-35 m.	11-16 m.	a 2-36 m.	10-32 m.	10-40 m.	11-16 m.	11-26 m.	11-54 m.	10-48 m.	11-54 m.	10-41 n.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.		
10-45 m.	11-55 m.	11-54 m.	11-55 m.																



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 5 de Junho sairá o paquete **Clyde** para  
**Madeira, S. Vicente, 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. — R. dos Capellistas, 31, 1.º  
 No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.º

## Vapores a sair do porto de Lisboa

	<b>Africa Oriental</b> (via Cabo), vapor alemão <b>Herzog</b> . Sairá a 5 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		<b>Madeira</b> , S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez <b>Benguella</b> . Sairá a 7 de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º
	<b>Africa Oriental</b> (via Suez), vapor alemão <b>Bürgermeister</b> . Sairá a 5 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		<b>Mormugão</b> (India Portugueza), vapor alemão <b>Luristan</b> . Espera-se a 3 de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º
	<b>Bahia</b> , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão <b>Tijuca</b> . Sairá a 22 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		<b>Pará</b> e Manaus (via Madeira), vapor alemão <b>Corrientes</b> . Sairá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º
	<b>Bahia</b> , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão <b>Bahia</b> . Sairá a 16 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		<b>Pará</b> , e Manaus (via Madeira), vapor inglez <b>Jerome</b> . Sairá a 7 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º
	<b>Bolonha</b> , e Hamburgo, vap. alemão <b>Prinz Sigismund</b> . Sairá a 5 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		<b>Pará</b> , Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor alemão <b>Desterro</b> . Sairá a 13 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º
	<b>Bordeos</b> , vapor frances <b>Chili</b> . Sairá a 15 de junho. Messageries Marítimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º		<b>Pará</b> e Manaus (via Madeira), vapor inglez <b>Anselm</b> . Sairá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º
	<b>Cadiz</b> , Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol <b>C. Lopez y Lopez</b> . Sairá a 14 ou 1 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º		<b>Pernambuco</b> , Rio de Janeiro, S. Francisco e Santos, vap. alemão <b>Crefeld</b> . Sairá a 6 de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º
	<b>Corunha</b> , La Pallice e Liverpool, vapor inglez <b>Oropesa</b> . Sairá a 1 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º		<b>Pernambuco</b> , Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão <b>Santos</b> . Sairá a 7 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º
	<b>Dakar</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances <b>Cordillere</b> . Sairá a 22 de junho. Messageries Marítimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º		<b>Pernambuco</b> e Maceió, vapor inglez <b>Muntador</b> . Sairá a 8 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º
	<b>Glasgow</b> vapor inglez <b>Baron Kelvin</b> . Sairá a 1 ou 2 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º		<b>Rio de Janeiro</b> , Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez <b>Gallie</b> . Sairá a 14 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º
	<b>Hamburgo</b> , vap. alemão <b>Pernambuco</b> . Sairá a 13 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		<b>Saint Nazare</b> e Liverpool, vapor inglez <b>Ambrose</b> . Sairá a 7 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º
	<b>Havre</b> e Hamburgo, vapor alemão <b>Troja</b> . Sairá a 4 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º		<b>S. Miguel</b> , Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez <b>Açor</b> . Sairá a 5 de junho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 64, 2.º
	<b>Madeira</b> , S. Vicente, Peruambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez <b>Clyde</b> . Sairá a 5 de junho. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 34, 1.º		



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 4.<sup>a</sup> MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.<sup>o</sup> 8 DE PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 20 de maio de 1905)

DESDE 25 DE MAIO DE 1905

O n.<sup>o</sup> 3 do § 2.<sup>o</sup> — preços especiaes — d'esta tarifa é modificado como se segue:

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação. — Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

*E)* — Pedra de cantaria. — Minimo de expedição de 1:000 kilogrammas.

Por tonelada ..... Tabella n.<sup>o</sup> 25

Expedições de qualquer estação. — Minimo de percurso: 30 kilometros, ou pagando como tal.

*F)* — Pedra de alvenaria.

Por wagon ..... Tabella n.<sup>o</sup> 3

Carga minima do wagon: 7 toneladas ou pagando como tal.

Lisboa, 24 de maio de 1905.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 5.<sup>a</sup> MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.<sup>o</sup> 83

PEQUENA VELOCIDADE  
PEQUENA VELOCIDADE

Approvada provisoriamente por despacho de 11 de Maio de 1905

DESDE 1 DE JUNHO DE 1905

O grupo II dos **preços especiaes** d'esta tarifa é modificado como se segue:

Lisboa, 30 de maio de 1905.

II

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal para estações situadas além de S. Marcos e reciprocamente.

D) Folha de Flandres, aço, chumbo, ferro e zinco, em bruto ou em obra ordinaria.

Minimo de expedição: 1:000 kilos, ou pagando como tal.

Por tonelada.....  
Até 340 kilometros 2\$400 réis  
Além de 340 kilometros 2\$800 réis

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*

