

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 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

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

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 NUMERO

2.ª ampliação á tarifa especial A. g. v.; especial H. g. v.; especial 3 g. v. e 6.ª modificação á especial interna n.º 13 p. v.

SUMMÁRIO

SISTEMA DE TRACÇÃO POR CORRENTES ELECTRICAS ALTERNATIVAS MONOFASICAS DA SOCIEDADE WESTINGHOUSE, por L. O. O NOSSO DIRECTOR.....	241
LINHA DE CIRCUMVALLAÇÃO DO PORTO	242
PARTES OFICIAL — Novas publicações das portarias de 19 de junho, e decretos de 4 e 28 de julho e portaria de 29 de julho do Ministério das Obras Públicas	243
ALFREDO KRUS.....	244
NOTAS DE VIAGEM — VI — O Illinois Central — Chicago, a inventora — Rapides no trabalho — Uma classe que produz quatro — Os carros Pullmann — A companhia — Uma máquina num trono — A cidade incomoda e a cidade bella	244
AOS QUE VIAJAM	245
A VERTIGEM DOS TRANSPORTES EM NOVA YORK	246
O CANAL DO PANAMA'	247
TRACÇÃO ELECTRICA — PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	247
CONVERSÃO DA DIVIDA INTERNA — BANCO DE PORTUGAL	248
PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	248 e 249
LINHAS PORTUGUEZAS — Braga a Monsão — Malange — Algarve — Lobito — Quelimane — Coimbra a Lourenço	250
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Argentina — China	250
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração (continuação)	250
ARREMATAÇÕES	252
AVISOS DE SERVIÇO	252
AGENDA DO VIAJANTE	253
ANNUNCIOS	254
HORÁRIO DOS COMBOIOS	255
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	256

Sistema de tracção por correntes electricas alternativas monofasicas da Sociedade Westinghouse

E' um facto bem conhecido dos electricistas que quando se muda ao mesmo tempo a direcção da corrente eléctrica nos inductores e no induzido de um motor de corrente continua a sua direcção de rotação fica sendo a mesma.

Assim pois se alimentarmos um motor ordinario de tracção enrolado em série, com uma corrente alternativa, este girará no mesmo sentido como se a corrente fosse continua, mas a corrente alternativa produzirá variações de fluxo, proporcionaes à frequencia da corrente, que darão ao motor um mau factor de potencia e faiscas no collector. Para que o motor funcione regularmente é pois necessário obviar a estes dois inconvenientes capitais. O resultado desejado foi obtido pelo sr. B. G. Lamme, engenheiro em chefe da Sociedade Westinghouse, de Pittsburg, o qual conseguiu construir motores monofasicos de que abaixo damos uma descrição, tendo todas as características dos motores de corrente continua empregados até aqui para a tracção.

No seu aspecto geral o motor monofásico Westinghouse parece-se muito com os motores de corrente continua d'esta Sociedade aos quaes elle emprestou os principios e solidez de construção que lhe são caracteristicos.

Como a corrente que atravessa os inductores é alternativa, estes tiveram que ser modificados: assim as massas polares em lugar de ser encastradas na carcassa de aço do motor, como d'ordinario, são formadas por projeções radiaes d'un nucleo annular de discos de folha d'aço muito brando encerrados na carcassa, formando pela sua reunião os polos do motor. Esta disposição é necessaria para reduzir tanto quanto possível as perdas por hysteresis as quaes seriam muito elevadas se o circuito magnético fosse completado por aço fundido como nos motores de corrente continua.

As bobinas dos inductores são montadas em série com o induzido e são formadas de fitas de cobre dobradas sobre forma. Cada bobina é d'uma só espiral fortemente isolada.

O induzido (fig. 3), é semelhante a uma armadura de motor de corrente continua. O nucleo é formado de discos de folha d'aço, recortados segundo o perfil das caneluras, e montados sobre um braço em cruz, de ferro fundido, o qual supporta ao mesmo tempo um collector. As bobinas são de cobre de grande conductibilidade, bem isoladas e retidas nas caneluras por meio de calços de fibra dura. O collector é formado de segmentos de cobre laminado, isolados entre si por meio de mica especialmente preparada para que o collector se gaste uniformemente.

Este induzido é envolvido por um quadro magnético, deixando passar os fluxos dirigidos segundo as linhas dos polos e oppondo-se ao desenvolvimento dos fluxos dirigidos segundo as linhas das escovas, a fim de reduzir os efeitos de self-inducção. Este quadro (fig. 1) é formado por barras de cobre collocadas nas faces das massas polares e ligadas entre si de maneira a constituirem uma série de circuitos fechados ou então montados em série no circuito principal. Neste ultimo caso o quadro é constituído de bobinas do mesmo fio que o circuito inductor.

A Sociedade Westinghouse conseguiu assim construir motores, série monofásicos, alimentados com corrente de 25 periodos, tendo um factor de potencia igual a 0,93 em plena carga, e uma commutação tão boa como a dos motores modernos de corrente continua.

As diversas secções do induzido são ligadas ao collector por meio de connexões resistentes para que a intensidade das correntes parasitas produzidas pelas variações de fluxo nas bobinas postas em curto circuito pelas escovas, seja limitada por essas resistencias e se evite assim a produção de faiscas e um aquecimento perigoso do collector. Como estas resistencias de connexão devem ser bastante importantes e o espaço disponivel nos motores de tracção é sempre muito restrito, a Sociedade Westinghouse venceu esta dificuldade ligando as laminas do collector, não ás partes das bobinas que lhe são imediatamente adjacentes, mas sim ás partes oppostas e isto, por meio das resistencias de connexão deitadas nas caneluras por baixo das bobinas induzidas.

Nestes motores a variação de velocidade obtem-se por meio d'un regulador d'inducção (o qual não é mais do

que um transformador de coefficiente d'indução mutua variavel), colocado nas automotoras e por meio do qual se pôde aplicar aos motores uma voltagem variavel sem perdas d'energia, como acontece com os motores de cor-

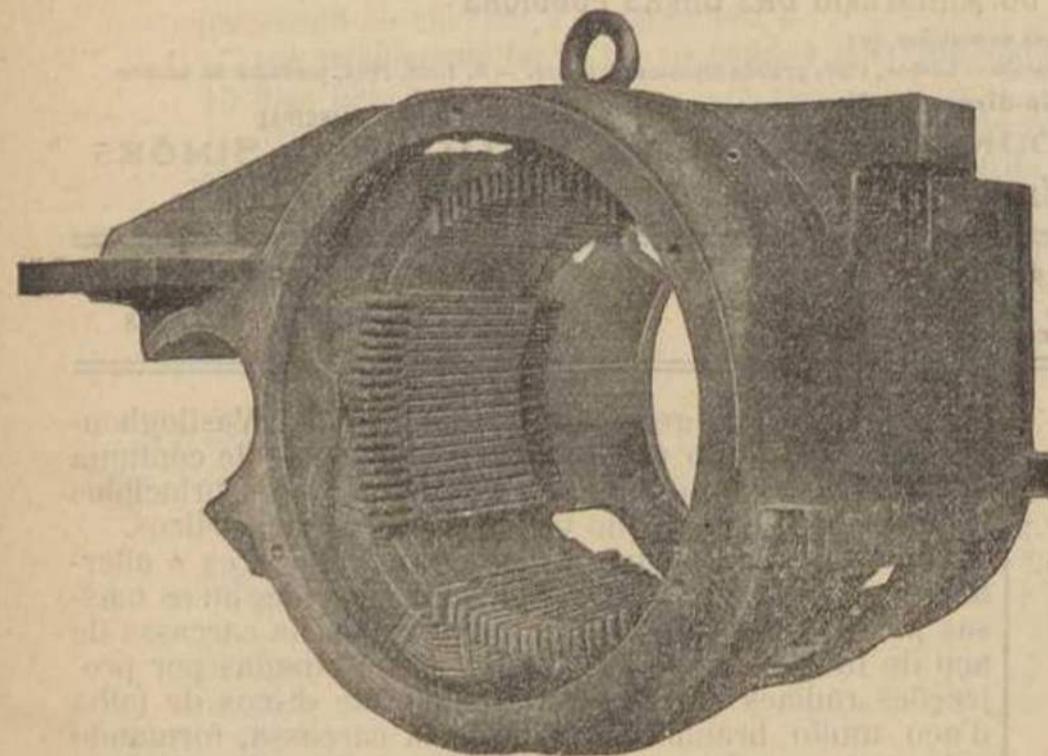


Fig. 1 — Vista interior do motor monofásico Westinghouse mostrando a disposição do quadro magnético que reduz a self-indução do induzido.

rente continua nos quaes as variações de voltagem e por conseguinte de velocidade são obtidas por meio d'um rheostato, o qual desperdiça uma grande quantidade de energia.

A tracção electrica, que até aqui tem sido empregada quasi exclusivamente nos tramways urbanos, poderá, pelo emprego dos motores monofásicos, ser applicado economicamente mesmo nas grandes linhas de caminhos de ferro, tanto mais que se poderá empregar o trolley aereo. As locomotivas para estas linhas necessitam com effeito uma quantidade de energia impossivel de captar d'um fio a uma voltagem de 500 ou 600 voltios com o sistema actual de corrente continua, sendo por conseguinte necessário empregar um terceiro carril cujas desvantagens são bem conhecidas.

Como se depreenderá do que acima fica exposto a voltagem do trolley pôde ser bastante elevada o que permitiria transportar a energia a grande distancia, e a voltagem do motor pôde ser tão baixa quanto fôr desejável, por meio do transformador montado sobre a automotora.

A Sociedade Westinghouse Americana recebeu ultimamente diferentes ordens para 200 motores entre 50

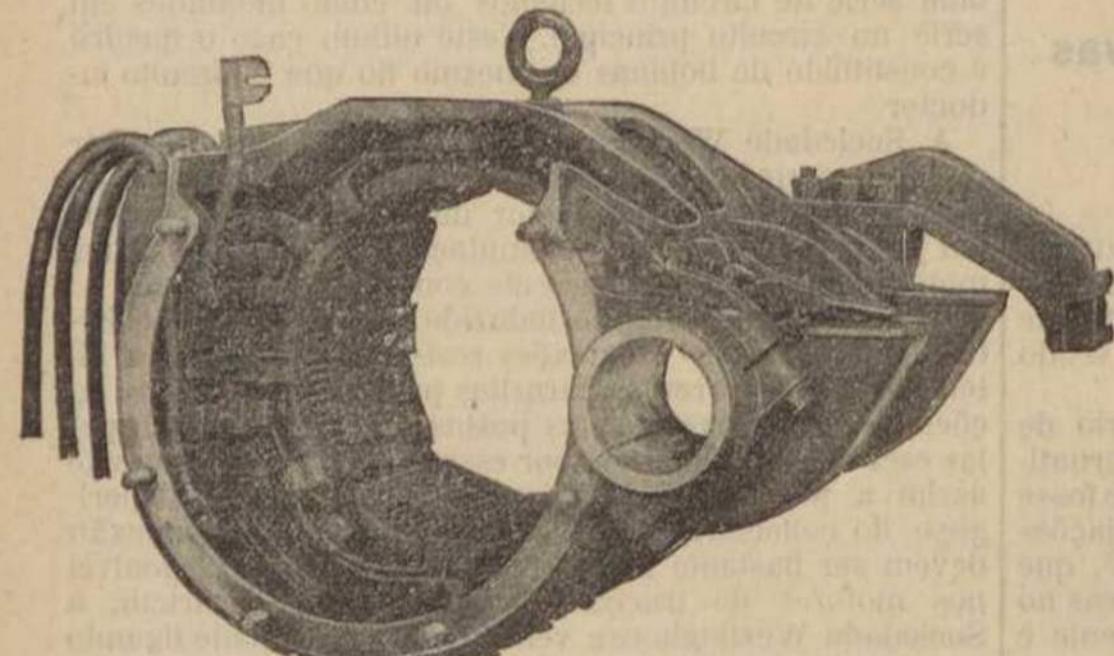


Fig. 2 — Indutor d'un motor monofásico Westinghouse mostrando a disposição do quadro magnético e das bobinas do induktor.

e 150 cavallos para diversas companhias entre as quaes a de Indianapolis a Cincinnati cujo comprimento total da linha é de 193 kilometros e que já tem actualmente uma parte da linha em funcionamento com este sistema.

A Sociedade Westinghouse francesa acaba de firmar um contracto com a companhia dos tramways de Roma a Civitacastellana para o fornecimento de 14 motores de corrente alternativa monofásica de 40 cavallos para as automotoras d'esta linha.

A distancia entre Roma e Civitacastellana é de 54 kilometros e a linha é simples, de um metro de bitola. A voltagem do trolley será de 600 voltios na linha entre Roma e a central electrica situada em Ponte Milvio a 4,5 kilometros de Roma, e de 6.000 voltios na linha entre a central electrica e Civitacastellana. A tensão maxima dos motores será de 250 voltios obtidos como acima dissemos por meio d'auto-transformadores montados sobre cada automotora.

Pela applicação d'este sistema a esta linha a Sociedade Westinghouse conseguiu realizar um projecto excessivamente simples para esta distancia de 54 kilometros que com o sistema de corrente continua seria bastante dispendioso. Foi possível assim ter uma só estação com ma-chinas em movimento, reduzindo-se ao minimo o pessoal necessário e conseguiu-se distribuir a energia por meio d'uma só linha de trolley de alta tensão e sem necessitar postos de transformação nem linhas primarias. A despesa de installação será por conseguinte excessivamente reduzida e a exploração facil e económica.

Uma outra vantagem importante dos motores monofásicos Westinghouse é que elles pôdem funcionar igualmente sobre uma linha de corrente continua bastando para isso, munir as automotoras de

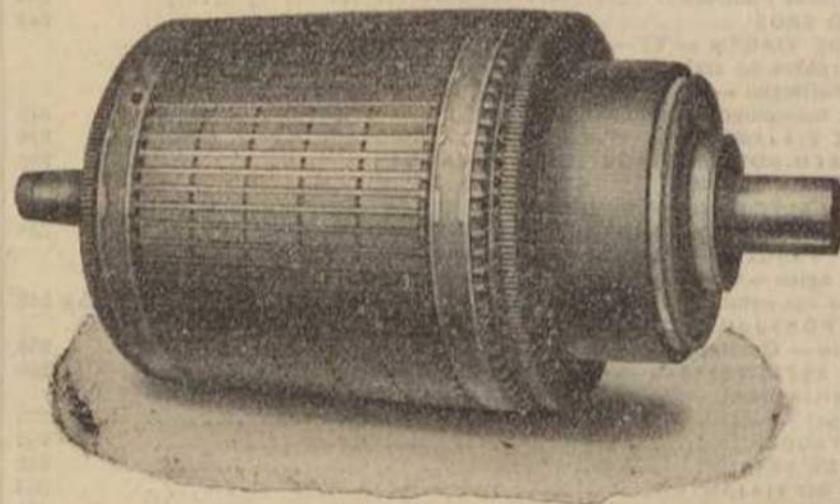


Fig. 3 — Induzido d'un motor monofásico Westinghouse

reguladores apropriados a esta corrente. As linhas de tramways de corrente continua existentes pôdem estender o seu campo d'acção, além dos limites economicos impostos pela corrente continua, empregando a corrente alternativa monofásica nas novas extensões, pois que as automotoras poderão circular sobre a linha de corrente continua para entrar no deposito ou para as partidas e chegadas a uma estação central sem trasbordo dos passageiros no ponto de juncção dos dois sistemas.

L. O.

O nosso director

Em um periodico portuguez que se publica em S. Francisco da California, *A União Portugueza*, de 18 de julho ultimo, o artigo editorial é consagrado ao nosso director, de passagem, ao tempo, naquella cidade.

A justiça que nesse se faz ás faculdades de trabalho, actividade e caracter do nosso bom amigo e director, Mendonça e Costa, leva-nos a agradecer ao illustrado director da *União Portugueza*, o sr. Manoel Trigueiro, a sua benevolencia e amabilidade.

E' tão raro hoje fazer-se justiça a alguem, que nos consola ver uma excepção aberta em favor do nosso presadissimo amigo Mendonça e Costa.

Linha de circumvallação do Porto

O *Primeiro de Janeiro* publicou uma bem elaborada representação de varios industriaes e negociantes a favor da construção da linha de circumvallação do Porto. Julgamos conveniente reproduzi-la, como documento elucidativo de tão importante assunto.

SENHOR :

A carta de lei de 29 de agosto de 1889, promulgada no intuito de accudir aos estabelecimentos bancarios do Porto, gravemente comprometidos no sindicato portuense, constructor e explorador das linhas ferreas de Salamanca à fronteira de Portugal, concedeu a exploração commercial do porto de Leixões, à companhia que, dentro de tres meses, fosse organizada pelo referido sindicato.

Na base 2^a da referida carta de lei estão indicadas as obras de adaptação do porto commercial aos usos commerciaes : e, como accessorio indispensavel, impoz a base 3^a à companhia a obrigação de construir, à sua custa, o prolongamento até Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã à alfandega, para ser entregue ao estado logo que a construção fique completa.

Tanto para as obras de apropriação do porto de Leixões como para as do prolongamento do ramal de via ferrea, foi determinada a concessão de uma garantia complementar do rendimento de cinco por cento á alludida companhia, que terá de executar as obras indicadas segundo os projectos definitivos que forem elaborados oficialmente e aprovados pelo governo : sendo ao mesmo tempo fixadas, como bases para a garantia complementar de juro ou rendimento, as sommas de : mil e cincuenta e um contos de réis, para as obras de apropriação do porto, e novecentos quarenta e dois contos de réis, para o prolongamento da via ferrea.

Em 29 de novembro de 1889, ficou organizada, pelo sindicato portuense a Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares, que tomou a si as concessões e encargos estabelecidos na referida lei. Mas, quando essa companhia tratava de se habilitar com os meios pecuniarios precisos, para dar cumprimento ás disposições da dita lei, sobreveio a crise económica e financeira de 1890, cujos efeitos ainda subsistem ; e, por esse motivo de força maior, que afectou o credito publico, ficou a referida companhia absolutamente inhibida de cumprir as determinações da citada lei, continuando na expectativa de que uma melhoria financeira universal inflúa para que um grupo financeiro qualquer, estudando convenientemente o assunto, se anime a dar-lhe elementos para se desempenhar dos seus encargos, habilitando-a a contribuir para que a cidade do Porto fique dotada com um novo porto commercial completo, de que ha de, incontestavelmente, resultar o desenvolvimento rapido e uberrimo da sua prosperidade e da riqueza do paiz.

Nesta conjuntura, apresenta-se a direcção da Associação Commercial do Porto a solicitar do governo de Vossa Majestade a construção immediata do prolongamento do ramal do caminho de ferro de Campanhã a Leixões, antes de realizadas as obras de apropriação do porto artificial aos usos commerciaes; pretendendo, ao mesmo tempo, obstar a que se proceda á construção da projectada linha ferrea de cintura, destinada a ligar a bacia de Leixões com a nova estação que se está construindo no lugar de Contumil, situado entre as estações de Campanhã e Rio Tinto, nas linhas ferreas do Minho e Douro.

Os abaixo assignados, Senhor, respeitando os intuiitos d'aquella corporação, não podem deixar de protestar contra o seu empenho de que seja preferida a construção do ramal de via ferrea, da alfandega para Leixões á da linha de cintura de Leixões para o lugar de Contumil, attentas as razões que, respeitosamente, submettem á illustrada atenção de Vossa Majestade.

E' sabido, Senhor, que a estação do Porto Alfandega não tem espaço para o movimento de mercadorias que por ella passam, resultando d'ahi que, grande quantidade de generos valiosos, destinados ás províncias do norte, tem de ficar, por muitos dias, em barcas no rio, sujeitos a graves avarias, além da avultada despesa de demoras de barcas á espera de vez, para serem expedidos ao seu destino pela linha ferrea da Alfandega a Campanhã : e, na mesma estação de Campanhã, se tornou tão sensivel a falta de espaço, que o governo de Vossa Majestade houve por bem ampliar o serviço d'essa estação, mandando proceder á construção de uma nova estação no lugar de Contumil.

Portanto, é de facil intuição, que, se fosse, desde já, construido o ramal da Alfandega para Leixões antes do ramal de Leixões para Contumil, mais se agravariam os inconvenientes apontados, porque maior seria a aglomeração de mercadorias na estação Porto-Alfandega, desde que as mercadorias destinadas ao norte do paiz e descarregadas em Leixões não tivessem expedição directa pelo ramal de Contumil.

Além do crescente movimento, que se vae operando no comércio das povoações do norte e no transito de mercadorias com destino a Espanha, funcionam, actualmente no Minho, estabelecimentos industriaes importantissimos como : a fabrica de fiação e tecidos do Rio Vizella, a fabrica de fiação e tecidos de Guimarães, a Companhia Fabril do Cavado, a fabrica do Bogio, a companhia de fiação e tecidos de Fafe, e varios outros de variada industria, que recebem, annualmente, machinismos, algodão, carvão e outros generos, em quantidade talvez superior á de todas as outras mercadorias que entram a barra do Douro com destino ao consumo da cidade. Compreende-se, portanto, a grande conveniencia que essas importantissimas fabricas, como todo o comércio das respectivas regiões, terão em receber as suas mercadorias directamente, pela linha de cintura, sem ficarem sujeitas aos gravissimos inconvenientes resultantes da passagem, pela cidade do Porto, que nada lucra com isso, ao passo que se evitam as enormes despesas e riscos de avaria, a que ficariam sujeitas na entrada da barra e na passagem pela estação Porto-Alfandega.

E não se diga que a cidade do Porto ou o seu comércio possam ser prejudicados com a expedição directa das mercadorias de Leixões para as linhas Minho e Douro, por Contumil, nem com a falta temporaria do ramal da Alfandega para Leixões.

O comércio do Porto ha de continuar a ser o fornecedor do comércio neutro das províncias do norte que, na maxima parte, não tem elementos para se corresponder directamente com as casas estrangeiras que para aqui enviam mercadorias, nem pôde prescindir das facilidades de pagamento que obtém dos fornecedores portuenses. Isto quanto á importação. Quanto á exportação, consiste a parte principal em vinhos saídos dos armazens de Villa Nova de Gaia. Mas, a esses, pouco ou nada interessa o ramal da Alfandega para Leixões; porque o transporte d'esses vinhos, ha de continuar a fazer-se por meio de «lighters» ou barcaças, mesmo depois de feita a apropriação da bacia de Leixões a porto commercial; porque, além de ser esse o meio de transporte mais barato, tem a vantagem de serem os vinhos tomados pelas barcaças e conduzidos, sem mais baldeações, a bordo dos navios ancorados em Leixões, aos quaes encostam.

Portanto, a linha marginal só poderia ser utilizada para esses transportes em occasões de barra interrompida. Mas, ainda assim, mais facil era a condução dos vinhos pelas linhas ferreas das Devezas até Contumil e d'ahi para Leixões; pois, em occasões de cheia no Douro, seria impossivel atravessar o rio para trazer os vinhos ao caes da alfandega.

O comércio da cidade lucra, sensivelmente, com a linha de cintura, que, mediante uma redução de tarifas, pôde ser utilizada na condução de mercadorias de Leixões para a alfandega, sem maior despesa do que a do transporte pela linha marginal.

Lucra, porque essa linha, ampliando as facilidades de expedição, evita-lhe a aglomeração de mercadorias no rio ou na estação Porto-Alfandega com os graves inconvenientes alludidos; e porque sendo o fornecedor das povoações servidas pelas linhas do Minho e Douro, obtém uma expedição mais rapida e o transporte directo e mais economico para as mercadorias que encommendar com destino áquellas povoações: o que é de incontestavel beneficio para o comércio intermediario ou para os seus clientes.

Em vista do que fica expedito, entendem os abaixos assinados que a construção do prolongamento do caminho de ferro da alfandega até Leixões, cujo custo seria approximadamente o dobro da linha de cintura, não deve fazer-se antes de assegurada a realização das obras de adaptação da bacia de Leixões aos usos commerciaes e que é da maxima urgencia e conveniencia publica a construção immediata da linha de cintura de Leixões para Contumil.

E' pois nesse sentido, que tem a honra de representar a Vossa Majestade, na esperança de que a sua petição seja attendida, como se lhes afigura de justiça.

Porto, 28 de setembro de 1904.

Fabrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizella, Cabral Vavasseur, Soares & Monteiro, em Commandita. — *Pela Companhia Fabril do Cavado*. Os directores, A. C. d'Oliveira, Manuel Alves de Freitas e Sampaio Ferreira & C. — *Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães*, O gerente, A. M. Velloso. — *Pela Companhia Fiação e Tecidos de Guimarães*, Os directores, Eduardo M. d'Almeida, Manuel Martins Barbosa d'Oliveira e João Lopes Cardoso. — *Fabrica de Tecidos a vapor do Castanheiro*, António da Costa Guimarães, Filhos & C. — *Fabrica de Tecidos de malha de Guimarães*, Gouveia, Lima & Commandita, Successores. — *Fabrica de Cortumes*, Almeida & Irmão. — *Fabrica de Cortumes*, José Maria Leite J. — *Fabrica de Cortumes*, Bento José Leite. — *Fabrica União*, Cunha Marinho & C. — *Pela Companhia Geral Bracarense*, O conselho d'administração, José António Velloso, Manuel António Esteves e José Fernandes Valença. — *Fabrica Social Bracarense*, Almeida Martins & C. — *Fabrica de Sabão e Perfumaria Confiança*, Afonso d'Almeida. — *Fabrica a Vapor de Chapeus*, Taxa & Faria. — *Fabrica de Sabão a Vapor*, J. M. Martins & Irmão. — *Fabrica a Vapor de Cutelaria Portuguesa*, Antunes Guimarães Martins & C. — *Serralheria Mecânica*, Marques & Marques.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Por ter sido publicada com algumas inexactidões, novamente se publica a seguinte portaria :

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa à exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 29:051\$185 réis ;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 909\$443,4118 réis superior em réis 209\$443,4118, ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 51:983\$567 réis, diferença entre o juro do capital garantido na totalidade de 62.363\$158 réis e 10:379\$594 réis, proveniente d'aquele excesso ;

Considerando que da referida quantia de 51:982\$567 réis ha a deduzir a de 22:932\$382 réis, já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico, aprovada por portaria de 31 de janeiro ultimo :

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 20 do corrente mez, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno economico de 1904-1905, aquella diferença na importancia de 29:051\$185 réis.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 28 de julho de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Por terem saído com inexactidões no *Diario do Governo* n.º 451, de 10 de julho ultimo, novamente se publicam os dois seguintes decretos :

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construção do primeiro lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de tres parcelas de terreno, a primeira entre os perfis 7 e 167, pertencente ao dr. Adriano Cavalheiro, sita no distrito da Guarda, concelho e freguesia de Villa Nova de Fozcoa, compreendendo as parcelas n.º 2 e 3 da planta cadastral com a superficie de 3.160 metros quadrados e as outras duas, ambas sitas no distrito de Bragança, concelho e freguesia de Moncorvo, pertencendo a primeira : parcelas n.º 11 e 14, com 15.329 metros quadrados, a D. Adriana de Sá Margarido, e a segunda, parcela n.º 25, com 1.401 metros quadrados, a Manoel Antonio da Silva ;

Considerando que estas expropriações se acham comprendidas nas disposições do artigo 2.º 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 de 15 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 parcelares 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 19 de junho de 1905. — REL — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construção da 1.ª secção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de duas parcelas de terreno, situadas no distrito de Bragança, concelho e freguesia de Mon-

corvo, a primeira com o n.º 37, pertencente ao dr. Antonio Joaquim Ferreira Margarido, com a superficie de 738^{m²},50 e a segunda com o n.º 38, pertencente aos herdeiros do Visconde de Marmelleiro, Viscondessa de Marmelleiro, Antonio Eugenio de Carvalho e Sá e dr. José Braz Ribeiro, com a superficie de 7.715 metros quadrados ;

Considerando que estas expropriações se acham comprendidas nas disposições do artigo 2.º 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 23 de junho, 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 parcelares 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 4 de julho de 1905. — REL — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão que examinou o troço da linha de Evora, entre Estremoz e Villa Viçosa :

Ha por bem determinar que o mesmo troço de linha seja desde já aberto provisoriamente á exploração publica.

Paço, 29 de julho de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

ALFREDO KRUS

Acaba a Companhia Real dos Caminhos de ferro portugueses de perder em Alfredo Krus um dos seus mais brilhantes funcionários.

A morte tem-se mostrado feroz para o pessoal superior da Companhia pois que em pouco tempo, e sem mencionarmos mais do que chefes de serviço, arrebatou J. Rocca, Julio Monteiro, Arthur Perdigão, Cândido Xavier Cordeiro, e Alfredo Krus.

Os primeiros 25 annos de vida d'este nosso malogrado camarada decorreram para elle alegremente, no meio da sociedade que está convencida que se diverte : muito bem educado, muito bem dotado, gozou dos prazeres que aquella vida proporciona.

Subitamente, porém, viu-se forçado a recorrer ao trabalho entrando para a Companhia Real e então se viu a extraordinaria facilidade com que aquelle espirito se adaptou ao novo e arduo genero de vida que para elle começava e que só devia acabar pela morte.

Ao principio simples empregado de secretaria, conquistou em cinco annos de labor e de manifestações de intelligencia o cargo de secretario do Conselho d'Administração, assistindo como tal aos historicos acontecimentos de 1884, e compartilhando a sorte do Conselho derrotado.

Voltou, depois de acalmadas as paixões, ao serviço da Companhia, e quer ocupando-se dos assuntos relativos á exploração da linha de Madrid-Caceres-Portugal então a cargo da Companhia Real, quer mais tarde como chefe adjunto e depois, em 1890, chefe titular do serviço do trasego, Alfredo Krus mostrou sempre a sua sagacissima intelligencia e inegaveis qualidades de trabalho.

Tendo abandonado quasi a vida de sociedade, deixando mesmo de frequentar o theatro lyrico de que fôra, em tempo, não só um constante frequentador mas tambem um sensato e apreciado critico, Alfredo Krus, installou-se na ridente collina da Senhora do Monte e ali, dedicado a intimos affecções, e á sua paixão pelas flores, e pela musica, passava as horas de descanso de um trabalho violento exercido com uma proficiencia notável e uma maleabilissima intelligencia.

Ha poucos annos tomou tambem parte na Administração da Companhia de Moçambique.

Neste labor o surprehendeu a traçoeira doença ; a morte approximava-se e elle, que a sentia, não queria

reconhecer-lhe o direito á preza, não queria render-se ainda, com 51 annos apenas, e com a energia que o levou a trabalhar ininterruptamente, mesmo quando já não podia mover-se.

Como Nelson, ferido de morte, com os membros decepados, empregou ainda no commando da sua esquadra que batalhava, os ultimos sopros de vida, Alfredo Krus, applicou até o ultimo momento da sua existencia os esforços da sua actividade e inteligencia na direcção do serviço que a Companhia Real lhe confiara e que só abandonou quando a vida o abandonou a elle.

E' que tambem nas luctas do trabalho ha d'estas heroicidades.

NOTAS DE VIAGEM

VI

O Illinois Central — Chicago, a inventora — Rapidez no trabalho — Uma classe que produz quatro — Os carros Pullman — A companhia — Uma machine num throno — A cidade incomoda e a cidade bella.

Antes de tudo uma correccão d'un erro geographic commettido no passado artigo, em que se diz ser Chicago a capital do Illinois, — principal cidade e centro commercial não ha duvida de que o é, — mas a capital official do estado é Springfield, de que já nesse artigo se falou. Esperamos desculpa d'este erro em artigos feitos no meio d'uma longa e precipitada viagem, todos por meio de notas mentaes, porque rarissimos apontamentos escritos costumamos tomar.

A linha por onde se seguiu d'esse ponto Chicago sendo uma das mais pittorescas da grande republica pertence a uma das mais poderosas companhias que dispõe d'uma enorme rede de 5.462 milhas (8.740 kilometros) estendendo-se desde os grandes lagos do NE até o Missouri, e o Sul até o Golfo do Mexico, pelo valle do Mississippi, servindo treze estradas e nellas os principaes centros productores e consumidores.

Na exploração d'estas grandes linhas o Illinois Central, que assim se chama a companhia, tem aperfeiçoado o material e o sistema de signaes a ponto de offerecer ao passageiro a maior commodidade e a maior segurança. O andamento do comboio quasi passa desapercebido mesmo durante a noite, graças á resistencia do carril cujo peso foi ha pouco elevado de 72,78 libras por jarda a 85 libras (42 kilos por metro corrente).

Quanto ao panorama que se disfruta no transito, é dos mais interessantes, começando pela enorme ponte á saída de S. Luiz e passando-se mais tarde a segunda ponte do mundo, em extensão (a primeira é a Tay, na Escocia, sendo esta de 4 milhas ou 6.400 metros).

Chicago, o termo norte da linha principal é uma cidade enorme, das maiores e mais activas dos Estados Unidos.

Quasi todas as grandes invenções, os novos machinismos, esses milhões de diferentes artigos que o paiz exporta e nós vemos por toda a parte, são fabricados em Chicago. E' innumerável a quantidade das suas fabricas como estonteadora a faina que se nota no trabalho.

Vê-se bem porque o operario americano ganha mais que o europeu — porque tambem produz immensamente mais.

O sistema, em geral, é o de empreitadas; cada trabalho tem o seu preço; o engenheiro projecta e faz desenhar a peça que o operario tem que executar; o mestre da officina escolhe o que entende competente e fixa-lhe o preço; o operario procura desempenhar-se do trabalho o mais breve possivel, sem, todavia, fazer obra má porque sabe lhe será recusada.

Assim, vemos executar trabalhos, de que num golpe

de vista podemos apreciar o andamento, com uma rapidez pasmosa.

Surpreendeu os visitantes de uma officina da importantissima fabrica de material de Pullman, a presteza com que dois pintores deixaram completamente pintado um vagon, sem se importarem que a tinta lhes cobrisse tambem a cara e os braços, contanto que cubrisse rapidamente a superficie do vehiculo.

Na exposição de S. Luiz foi dada publica prova d'esta rapidez no trabalho, sendo numa carruagem Pullman, de que apenas existia o leito de ferro, toda fabricada a obra de marcenaria, pintura, estofo, envidraçamento e ornamentação, no curto espaço de 4 horas e 40 minutos.

Foi uma das inspecções mais interessantes que os excursionistas fizeram ás grandes officinas d'esta companhia, uma verdadeira instituição na America do Norte.

Precisamos aqui explicar o ponto caracteristico dos caminhos de ferro da America em relação ao Pullman.

Não se usa aqui mais que uma classe de bilhetes, mas é a diferença do material que separa os passageiros em tres e até em quatro classes.

O passageiro de 1.^a tem o Pullman que anda em todos os comboios (excepto nos suburbanos) esse que traz as commodidades de creado (preto ou mulato), toalhas, compartimento para fumar, cama durante a noite, etc. Paga por isso uma sobretaxa.

O que sacrifica a commodidade á economia vai na carruagem ordinaria, estufada de velludo ou de carneira, em geral muito commoda; algumas companhias o assento transforma-se, de noite, em cadeira de braços, estendida, indo o passageiro quasi deitado.

Tem o inconveniente do movimento de entradas e saidas de gente, do transito dos empregados e do vendedor de toda a classe de bugiarias que continuamente as oferece — o chamado agente de publicações. Pode considerar-se a 2.^a classe.

A 3.^a classe é o material mais velho ou menos rico, onde se juntam sem que a isso os forcem, os individuos mais ordinarios, fumando, cuspido, atirando para o chão com as cascas dos fructos que comem.

Muitas vezes, quando ha imigrantes a transportar, ou gente de cor, nativos, mais pobres e menos limpos, põe-se-lhe um vehiculo ainda mais ordinario, onde elles se accumulam muito contentes, e vivem a seu modo.

Deve-se notar que em muitas linhas não é permittido a gente de cor ir nas carruagens dos brancos. Até em carros electricos das cidades ha uma taboleta que se põe no encosto dos bancos separando os white dos colored.

As grandes distancias entre os mais importantes centros obrigam as viagens a prolongarem-se por muitos dias; de S. Francisco a Nova York ou vice-versa ha 4 a 5 noites a passar no comboio; de Vancouver a Quebec, no Canadá, 6 noites, etc.; não podia deixar de haver vagon dormitorio, o que torna indispensavel o vagon Pullman, que todo o passageiro de 1.^a procura, tendo em geral, que marcar o seu lugar com antecedencia.

Para um europeu que visita a America e vê as coisas imparcialmente e sem entusiasmos de pasmador, naturalmente lhe ocorre a comparação entre os vagons Pullman e os vagons-leitos europeus, e, sem preocupação continental devemos declarar que, á parte os Pullmans de compartimentos fechados, como alguns que faziam parte dos comboios-palacios em que se fez a viagem do congresso, os carros abertos ficam muito á quem em commodidade aos Sleepings-cars europeus.

Durante o dia, nos Pullmans, os leitos superiores recolhem para cima, sistema que tem o inconveniente não só de deixar uma curva do leito a um palmo do occiput do passageiro quando assentado, constituindo uma fabrica de cabeçadas que nos ameaça fracturar o craneo, como obriga as vidraças a serem baixas e ainda a não abrirem senão uns 20 centimetros, o que em tempo de calor é um martyrio, e para se ver o horizonte um inconveniente.

De noute, o passageiro que fica em baixo não tem meio de se despir e vestir senão sobre a cama, e nem mesmo tem espaço para o fazer assentado; não tem onde pôr a roupa, tendo a pequena mala de mão que ficar escondida debaixo da cama.

O misero que ocupa o leito superior esse tem apenas um pouco mais de espaço em altura, mas não tem luz, nem ar, nem onde pôr cousa alguma. Se quer levantar-se de noite é obrigado a fazer gymnastica, arriscando-se a appoiar os pés sobre o nariz do vizinho de baixo.

A companhia Pullman não só construe d'estes vagons mas de todas as qualidades, incluindo carros de mercadorias, e como as suas instalações tão enormes e completas como são, lhe permitem fabricar económica e rapidamente, podendo produzir até a enormidade de 6 *sleepings-cars*, 15 outros carros de passageiros e 400 vagons para mercadorias por semana; e como ella tem o privilegio de vestibulo resistente e que se fecha do lado interior impedindo por completo o accesso ao comboio (o que, no tempo em que as viagens ainda estavam ali sujeitas ao perigo de ataques dos indios e malfeiteiros, era de grande vantagem); quasi todas as companhias lhe encommendam a maior parte do material, especialmente o de passageiros.

E' assim que ella tem prosperado, desde a sua fundação, em 1867, e sendo então creada com o capital de 1.000 contos, gira hoje com o de 74.000.

Não é demais, já que citamos cifras, dar mais algumas que demonstram a importancia d'esta companhia.

Os carros em circulação, de conta d'ella, eram no anno passado 4.095, circulando numa rede de 180.035 milhas (288.056 kilometros); o numero de empregados, nos carros e escriptorios e operarios das officinas era de 20.355, recebendo nesse anno de salarios 12.571 contos, o que dá a enorme média de 617\$000 réis ou cerca de 15900 réis por dia.

As officinas, onde vimos fabricar os mais importantes trabalhos de ferro e aço como os mais delicados do mosaico de madeira, dispõem de 1.400 machinas-ferramentas, e 29 motores com a força total de 5.800 cavallos, sendo a machina principal da força de 2.500 cavallos. Esta rainha das motrizes está num salão de chão polido e vidros de cōres como num throno, no alto do qual gira magestosamente o eixo que move o volante de 56 metros de circumferencia.

Em volta das officinas, onde 6.900 operarios trabalham annualmente 100.000 toneladas de ferro e aço, erguem-se numa cidade de 12.000 habitantes, cidade que fica a algumas milhas de Chicago, constituindo um bello arredor e um extremo dos lindos *boulevards* d'esse importante centro.

E' essa a maior beleza da cidade, que tendo edifícios sumptuosos e de bom gosto architectonico, tem o defeito d'elles estarem todos enegrecidos pelo fumo, produzindo um effeito de sujidade que impressiona mal, em conjunto do seu movimento incessante de carros, na rua e nas linhas elevadas, com um ruido que ensurdece.

Mas os jardins são tantos, os parques tão bellos, que a poucos passos do ruido e do negrume os ouvidos e os olhos se deliciam naquellas explendidas avenidas, naquelle socego só alterado pelo puf-puf dos 20.000 automoveis que circulam por toda a parte, naquella onda verde do arvoredo que purifica o ar, e por entre o qual vemos as luxuosas e elegantes vivendas dos ricos comerciantes e industriaes.

De Chicago continuou-se a viagem á visita das cataratas do Niagara, uma das impressões mais extraordinarias que o viajante pôde receber, pelo que não cabe neste artigo falarmos d'ellas.

Dos grandiosos hoteis de Chicago a descrição seria interessante, mas longa. Para dar d'elles uma ideia diremos que o «Auditorium» tem 2 egrejas e 3 theatros, um dos quaes leva mais de 3.000 espectadores.

Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da aquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos ácerca de hoteis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

A vertigem dos transportes em Nova York

Em Nova York seja qual for o trajecto que se faça em tremvia, a viagem custa cinco cents—qualquer cousa como 45 réis.—Não ha bilhetes nem revisores nem inspectores; o tempo é muito precioso para desperdiçá-lo em formalidades.

Sóbe a gente para o tremvia aberto ou fechado, que ao som de campainhas á bruta, abre caminho pela Broadway, sem parar nem mesmo para deixar passar um entero.

O conductor vai agarrado ao estribo. Quando o passageiro sóbe paga o correspondente nikel, os taes 45 réis, ao cobrador, este pucha um cordão, e num quadrante apparece um numero. E pronto. O carro já vai na sua carreira desenfreada.

Se por acaso o passageiro quer bilhete de correspondencia grita: *Transfer*, e então o conductor dá-lhe um pequeno bilhete de cartão que lhe permite tomar qualquer outro carro sem pagar mais cousa alguma.

Ha tambem o Manhattan Elevated Railway, que occupa as ruas com as suas horriveis superstructuras.

Por cima das nossas cabeças passam os comboios fazendo uma inferneira medonha, e impestando o ar com o fumo negro das suas locomotivas.

Os viaductos metalicos e o fumo dão ás casas um aspecto sordido e repugnante. O viajante naquelles comboios disfruta os mysterios da vida intima dos habitantes.

O centro commercial de Nova York é de uma animação e movimento de que não se pôde fazer ideia. Veem-se ali dois espectaculos dos mais interessantes da actividade commercial humana. O primeiro é o que proporciona a immensa multidão que atravessa London Bridge todas as manhãs, entre as nove e as dez horas, em direcção á City. Esta é correcta, comedida, bem vestida. O segundo é o que se vê todas as tardes entre as cinco e as seis, é a multidão que se apressa para atravessar a ponte de Brooklyn; esta é ainda mais curiosa, por movimentada; toda aquella immensa multidão grita, gesticula, como se estivesse endemoinhada.

Em Nova York os negocios começam das sete para as nove da manhã, e de verão, ás cinco horas todas as officinas fecham as suas portas.

O habitante de Nova York, como o de Londres ou de Paris, é em geral boa pessoa; mas não pôde perder tempo com cortezias. Se quer tomar logar num tremvia e para isso é necessário empurrar alguem e fazê-lo ir parar ao meio da rua, não hesita um momento. Quem lá está que se previna; elle não quer saber d'isso.

A acção é grosseira, mas todos se riem do caso, e ninguem se admira se lhe acontecer o mesmo.

O americano quando procede assim não tem intenção de offendere; o que tem é pressa de chegar a casa.

E assim se explica o andarem os tremvias sempre cheios; lá dentro como sardinha em canasta; de fóra passageiros pendurados em cachos.

E' pouco commodo, nada *comfortable* mas é rapido. E a rapidez é o ideal do americano.

As senhoras fazem o mesmo que os homens e defendem com igual denodo os seus logares.

E' raro vêr-se um passageiro sentado levantar-se para dar o seu logar a uma senhora. Ella também não espera uma tal galanteria. Se puder empurrá-lo e deitá-lo á rua, muito bem; se não pôde, agarra-se á valentona a uma columna do carro, ás costas d'um banco, ao casaco do vizinho, e ficaria muito surpreendida se alguem lhe cedesse um logar.

Os numerosos *ferryboats*, vapores sem quilha que param cidades fluctuantes, atravessando incessantemente o Hudson de uma para outra margem, entre Nova York e Jersey City, enchem-se a ponto de fazer temer que se afundem, com uma multidão de empregados que ás cinco horas da tarde se dirigem para suas casas.

Pela ponte de Brooklyn precipitam-se, desenvolvendo

uma energia selvagem, milhares de pessoas empurram-se umas ás outras. Brooklyn é um bairro suburbano onde habitam os empregados que vencem salários de operários, mas trajam como patrões.

E' para aquella ponte que corre todas as tardes uma imensa multidão de empregados e empregadas como se fosse um rebanho acossado pelos lobos, e aquella multidão amontoa-se, redemoinha, acotovella-se, atropella-se, na aancia indiscritivel de passar.

Os tremvias percorrem sem cessar esta ponte. Chegam de Brooklyn como um cyclone descrevem uma curva do lado de Nova York e tornam a seguir numa velocidade vertiginosa outra vez para Brooklyn.

Trava-se então uma luta epica.

E' a verdadeira *strugle for life*. Parece que um cataclismo cosmico espalhou o panico naquella multidão.

As pessoas acanhadas, comedidas, cheias de corteza e urbanidade não devem pensar em metter-se naquelles tremvias. Correriam risco de vida. Só os fortes e os audazes pôdem sair incolumes d'aquelle luta de feras.

Não é raro haver mortes na refrega; mas não é caso que mereça importancia. Uma simples noticia num journal como se se tratasse do caso mais vulgar e banal d'este mundo.

E' para facilitar o transito derivando-o para outra via, que se está construindo o metropolitano subterraneo.

Neste a tracção será electrica ou d'ar comprimido. A tarifa unica para qualquer percurso é de 45 réis, como nos tremvias á superficie.

O CANAL DO PANAMA'

O conhecido e abalizado engenheiro americano Ycomans que por varios annos fez parte da Comissão do Comercio Interior dos Estados Unidos, declara que o canal do Panamá nunca ha de passar de projecto.

A' realização da sua abertura oppõem-se inconvenientes de toda a ordem.

Os caminhos de ferro transcontinentaes, como o canal lhes causaria prejuizos incalculaveis, empregam todos os meios e intrigas para contrariar a empresa; e o seu poder é immenso.

Diz Ycomans que o engenheiro Wallace foi um ingenuo expondo as causas da sua demissão. A sua opinião é que o canal do Panamá ha de ser uma burla que atravessará os seculos, e que o isthmo do Panamá nunca será rasgado por um canal.

Nenhum engenheiro americano de valor aventaria a opinião de que o canal poderá abrir-se, a não ser que lhe paguem para dizê-lo. O relatorio dos trabalhos feitos, quando lido com attenção, mostra que são precisos ainda 110 annos para que fique concluida a obra.

Diz ainda Ycomans que se o traçado por Nicaragua foi posto de parte foi porque as companhias viram que naquelle ponto era praticavel, e como isso lhes não convinha voltaram outra vez ao antigo plano pelo Panamá, pois que ali será impraticavel. Termina repetindo: O Panamá é uma burla que atravessará os seculos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Como a rede da linha da companhia Carris de ferro se vai estendendo, levando por toda a cidade os benefícios de uma viação acelerada indiscutivelmente comoda e que não é inferior ao que de melhor neste gênero se vê pelo estrangeiro, também os desmandos do seu pessoal vão tornando-se mais frequentes.

Sabido é que os carros, a não ser quando chove, sómente páram nos locaes para isso determinados. Pode um passageiro ver desaparecer o chapéu nas pandas

azas dos traidores ventos, pode ver cair-lhe a bengala, a bolsa, um embrulho, qualquer cousa que não queira perder, que o carro não pára. Só nas paragens, diz o conductor fleugmaticamente.

Se é de noite, a maior parte das vezes o objecto caido não mais torna ás mãos do antigo possuidor; se é de dia, o carro vae-se embora e o passageiro perdeu o dinheiro da passagem, o tempo e muitas vezes o objecto que caiu. E' a ordem; é preciso cumprí-la. Não ha indulgência possivel.

O rigor, porém, torna-se em paternal carinho quando se trata do pessoal dos carros. Quer algum dos dois empregados ir beber agua? O carro pára e os passageiros que esperem. Já não ha rigor, ha só benevolencia.

Ora nós estamos de acordo em que o pessoal dos carros electricos não pode ser formado por passarinhos d'Angola, cujas propriedades de todos são bem conhecidas, mas assim como para o caso de, extraordinariamente, por causa do pessoal parar o carro ha uma natural condescendencia dos passageiros, parece que essa mesma condescendencia, e talvez com mais razão, deve haver do pessoal para com os passageiros nas circunstancias que atraç deixamos ditas.

Espanha

Vae constituir-se uma sociedade para a exploração de um tremvia electrico de Pamplona a Cinco-Vilas, Aragão, passando por varias localidades importantes.

Estão concluidos os estudos do projecto para uma linha electrica subterranea em Madrid, pondo em comunicação a estação de Atocha com o mercado da praça da Cebada.

Argentina

Foi apresentada aos poderes competentes uma proposta para a construção de um tremvia electrico subterraneo em Buenos Aires.

As obras importarão em 15 milhões de pesos.

Publicações recebidas

O Progresso de Lourenço Marques. Do sr. Clemente Nunes de Carvalho e Silva, recebemos um memorandum em que explica os motivos da suppressão d'aquelle journal, que justifica com varias notas e documentos annexos.

Agradecemos a offerta.

Associação das Escolas Moveis pelo Methodo de João de Deus. — Recebemos o relatorio da gerencia abrangendo o periodo decorrido de 1897 a 1904. Por elle se vê quanto esta benemerita associação tem trabalhado pela instrucção popular, lutando quanto em suas forças tem cabido contra o analphabetismo.

Além de evidenciar os esforços da Direcção, o relatorio é um eloquente appello a todos os que pelas suas circumstancias pôdem concorrer para o bom resultado da cruzada organizada contra a ignorância, cruzada para que todos, ricos ou remediados, devem concorrer.

O mais pequeno obulo oferecido á Associação das Escolas Moveis, é um tiro eficaz que vae ajudar a fazer ruir uma pedra do alteroso baluarte da ignorância.

Ser homem é saber ler, disse João de Deus; pois bem, empreguemos os nossos esforços para que em Portugal todos saibam ler e assim inocularemos novas energias, galvanizaremos este organismo depauperado que é a nossa patria.

Todo o louvor á benemerita Associação é assaz mesquinho para o que ella merece.

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares. — Recebemos o relatorio da gerencia dizendo respeito ao anno de 1904. Auspiciosa se mostra a situação d'esta companhia; os seus rendimentos aumentaram sensivelmente comparados com os de 1903. E é

tanto mais para notar este aumento, quanto nas outras linhas espanholas que lhe ficam próximas, a receita de 1904 foi muito menor do que tinha sido no ano anterior.

Vista a situação desafogada em que se encontra a companhia, vai adquirir a propriedade do edifício em que estão instalados os seus escriptórios.

Conversão da dívida interna

Do *Economista* cuja visita hebdomadaria recebemos com prazer, transcrevemos com a devida vénia do seu artigo acerca das propostas de fazenda, os seguintes trechos relativos à dívida interna:

"Uma das propostas sem dúvida de maior alcance é a da conversão da dívida interna, cuja situação demandava, efectivamente, ser regularizada. Os títulos que andam em circulação conteem indicações que não correspondem à verdade dos factos, porque o juro que actualmente recebem é inferior à taxa nelles inscrita. Assim, aos 3 % perpetuos são pagos 2,1 % e aos de 4 e 4 1/2 % amortizáveis 2,8 e 3,45 % respectivamente. Feita a conversão da dívida externa, a da interna impunha-se, não só pelas mesmas razões, mas também por um princípio de equidade. Era de toda a conveniência, além disso, reduzir o seu capital nominal, bastante distanciado do capital efectivo, e transformar em amortizável toda a dívida. Neste momento deve ainda notar-se que o curso mantido pelas inscrições torna a operação particularmente opportuna, constituindo quasi um dever para o governo o fazê-la.

Segundo o ultimo relatório da Junta de Crédito Públlico datado de 31 de outubro de 1904, o capital nominal da dívida interna era então o seguinte:

Consolidado 3 %.....	499.895.037\$336
Amortizável 4 % 1888 e 1890.....	5.900.242\$500
" 4 1/2 % 1888 e 1889.....	21.230.280\$000
" 4 1/2 % 1903.....	1.747.260\$000
	528.772.839\$836

Durante o anno económico de 1903-1904 pagaram-se de encargos da dívida interna, conforme o mesmo documento, réis 16.455.079\$189, incluído o correspondente aos títulos na posse da fazenda, ou, deduzido este, 9.838.905\$502 réis.

A conversão proposta pelo sr. conselheiro Espregueira não abrange, porém, ao que parece, a totalidade da dívida interna, uma parte da qual tem efectivamente um carácter especial, que aconselha a sua manutenção.

Outra proposta igualmente importante é a relativa à reforma dos contratos existentes entre o governo e o Banco de Portugal. Como se sabe, quando o actual ministerio subiu ao poder encontrou já votado nas duas casas do parlamento, um projecto de lei autorizando o governo a realizar essa reforma em determinadas bases, e teve até, em obediencia às praxes constitucionais, de referendar a respectiva carta de lei. Uma das bases dessa autorização referia-se às 72.000 obrigações dos caminhos de ferro do Norte e Leste, que pertencem ao tesouro e que passariam para a posse d'aquele banco. O sr. Espregueira julga, porém, inútil, seja como penhor, seja como pagamento, entregar ao Banco essas obrigações que constituem a todo o momento de qualquer eventualidade um recurso valioso, que, para esse mesmo motivo, não convém alienar.

Supomos ser opinião do actual ministro que a circulação fiduciária não é presentemente desproporcionada às necessidades do paiz, não havendo por isso razão ou necessidade de diminui-la, principalmente quando o cambio melhora tão sensivelmente. O pensamento do sr. Espregueira parece ser, também, realizar o pagamento da dívida do estado ao Banco por meio de uma amortização regular.

Não podemos garantir a absoluta certeza d'estas informações, que, em todo o caso, cremos não se distanciem demasiado da realidade dos factos.

Banco de Portugal

Reuniu o mez passado com a representação de capital na importância de 1.944.400\$000 réis, a assembléa geral do Banco de Portugal, convocada para tratar da reforma de estatutos.

O sr. Augusto José da Cunha expôz as razões da convocação, especialmente baseadas num ofício do governo, datado de 30 de janeiro de 1905, para se accordar com este na reforma dos estatutos quanto à constituição das assembléas, para o caso da celebração de qualquer contrato entre o Banco e o Estado, propondo depois a nomeação de uma comissão de 12 membros, para dar

parecer sobre um projecto de reforma de estatutos, apresentado pela direcção e pelo conselho fiscal do Banco.

Procedeu-se á eleição da comissão, que ficou composta dos srs. Vicente Rodrigues Monteiro, Antonio da Costa Carvalho, conde de Burnay, Alfredo Mendes da Silva, Antonio José Gomes Netto, Julio Henrique de Seixas, João da Motta Gomes Junior, Henrique Matheus dos Santos, Manuel Joaquim Alves Diniz, Duarte Augusto de Abrantes Bizarro e Augusto José da Cunha.

Os artigos dos estatutos a reformar são os n.º 75, 77, 79, 82 e 83.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1905.

Com a proxima abertura das Camaras começa de novo a faltar-se com insistencia do contracto dos tabacos. Ha quem espere surpresas, ou antes, quem preveja uma forçada mudança ministerial. As influencias antagonistas á actual Companhia dos Tabacos, ao que se diz, preparam as cousas para collocar o ministerio em situação difícil.

E assim os capitalistas estrangeiros influem na politica portuguesa elevando e derrubando ministerios.

Curvemo-nos perante S. M. El-Rei Milhão.

*

Apesar da época calmosa que atravessamos a qual tem sempre influencia sobre a actividade dos negócios, devido à partida para o campo e thermas da maior parte dos habitantes de Lisboa, a quinzena não decorreu muito desanimada, regulando o dinheiro para descontos entre 5 e 6, tendo subido as inscrições e mostrando firmeza o papel dos Bancos.

Os papeis das Companhias é que tiveram pouco movimento.

O aparecimento de grande quantidade, em desproporção com as necessidades do mercado, de papel do Brazil, fez com que o cambio descesse sensivelmente, ficando a libra com o premio de 250 réis.

* A seguir damos as cotacões com que ficaram os papeis no mercado de Lisboa no final da quinzena.

Eis a nota das vendas realizadas pelos corretores, que melhor dirá o que foram os negócios durante a semana finda:

Inscrições, assentamento 42,35; coupons a 42,20; títulos pequeno assentamento a 41,95; coupons a 42,25.

Obrigações 4 % com premios, a 20\$300 réis; 4 1/2 %, assentamento a 61\$500 réis; 3 % de 1905 a 9\$450 réis.

Dívida externa, 1.ª série, a 66\$200 réis; 3.ª série a 65\$200 réis.

Acções de Bancos:

Portugal a 177\$800 réis.

Lisboa & Açores a 118\$500 réis.

Commercial a 133\$000 réis.

Ultramarino a 100\$500 réis.

Acções de Companhias:

Tabacos, coupon a 121\$000 réis.

Gaz, assentamento a 67\$500 réis; coupon a 72\$800 réis.

Companhia Real a 67\$000 réis.

Fosforos, assentamento a 64\$800 réis; coupon a 64\$500 réis.

Assucar de Moçambique, a 57\$300 réis.

Companhia Nacional, a 10\$500 réis.

Moçambique, 5\$450 réis; Zambezia, 3\$700 réis; Luabo, 1\$150 réis

Obrigações de Companhias:

Aguas, 4 1/2 % assent., a 82\$600 réis; coupon, a 82\$000 réis.

Predias, 5 % assent., a 88\$50 réis; 4 1/2 % a 85\$000 réis. Municipais, 5 % assent., a 88\$500 réis. Ultramarino 6 % a 91\$400 réis.

Companhia Nacional, coupon 1.ª série, a 72\$300 réis. Atravez d'Africa, a 89\$000 réis. Companhia Real, 3 % 1.º grau, a 74\$200 réis; 2.º grau, a 52\$200 réis. Carris de ferro, a 9\$800 réis. Beira Alta, a 35\$000 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	50 15/16	—	Desconto no Banco
" cheque...	50 11/16	50 5/8	de Portugal...
Paris 90 d/v....	558	—	5 1/2
" cheque....	563	365	No mercado...
Berlim 90 d/v....	229	—	5 0/0
" cheque...	231	231 1/2	Cambio do Brazil...
Francfort 90 d/v...	—	—	17 3/8
" cheque...	—	—	Premio da libra...
Madrid cheque....	710	715	5250
			e
			\$260

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

AGOSTO

BOLSAS	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	-
Lisboa : Inscrições de assent.	-	41,50	41,60	41,75	41,80	42	42,40	42,40	42,30	42,30	42,35	42,25	-
» coupon ..	41,08	41,20	-	-	41,80	42	42,30	42,20	42,10	42,20	41,95	41,85	-
Obrig. 4 % 1888.....	-	-	-	20.200	-	-	20.250	20.250	20.300	-	-	-	-
» 4 % 1890 assent ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon ..	-	-	52.500	-	52.700	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent ..	-	-	-	61.500	-	62.000	-	62.000	61.500	61.500	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int ..	61.000	-	-	-	61.000	-	-	-	61.300	-	-	-	-
» externo 1.ª série.....	66.200	66.200	66.300	66.400	-	66.400	66.300	66.300	66.200	-	66.000	-	-
» 3 % 1905.....	9.450	-	-	-	-	-	9.450	9.450	-	9.450	-	9.450	-
» Tabacos coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	117.800	177.800	177.800	177.800	-	177.800	177.800	177.800	177.800	-	-	-	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	133.000	-	-	133.000	133.000	-	-	-
» » Nac. Ultramarino ..	-	-	99.800	100.000	100.000	100.000	100.000	100.500	100.500	100.500	100.500	100.500	-
» » Lisboa & Açores ..	-	-	-	-	-	118.500	118.500	-	-	118.500	-	-	-
» Tabacos coupon ..	120.800	121.000	120.500	122.500	-	122.500	122.000	-	121.900	121.500	121.000	-	-
» Comp. Phosphoros ..	64.500	65.000	64.800	64.800	65.000	65.000	61.80	64.600	64.500	64.800	64.500	-	-
» » Real	-	66.900	-	66.800	-	-	67.000	-	-	-	-	67.000	-
» » Nacional	-	10.300	-	-	-	10.400	10.600	10.500	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %	-	94.700	-	95.000	95.000	-	-	-	-	-	-	94.750	-
» » 5 %	88.500	88.650	88.650	88.650	88.500	88.650	88.650	88.650	-	-	-	88.650	-
» C.º Beira Alta	-	35.000	34.900	-	-	-	-	35.000	35.000	-	-	-	-
» » Real 3 % 1.º grau ..	73.000	73.000	-	-	-	-	74.200	-	-	-	-	-	-
» » 3 % 2.º »	51.800	-	-	52.500	52.450	52.450	52.600	52.450	-	52.200	-	-	-
» » Nacional 1.ª série ..	72.000	-	-	-	72.300	72.300	72.300	-	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa ..	88.400	88.600	88.700	-	88.800	89.000	89.200	89.500	89.500	89.000	-	88.800	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	68,20	68	68,32	68,50	68,60	68,85	68,82	68,85	68,82	68,75	69,10	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza	281,50	-	-	280	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	168	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	385	-	386	388	390	388	391	390	-	388	-	-	-
» » 2.º »	271,50	271,50	271,50	272	273	273	-	275	271	274	-	-	-
» » Beira Alta	179,50	180	180,75	182	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	-	121,50	120	-	120	120	115,50	116	119,50	117	-	-	-
Londres : 3 % portuguez	68,12	-	68,50	68,30	-	-	69	69	69,12	69	69	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	92,87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kil.	Totais Réis	Kilom.	1905 Réis	1904 Réis	1905 Réis
COMPANHIA REAL	de 8 a 23	693	97.996.000	141.408	693	98.770.181	142.525	2.149.772.000	2.450.503.304
Antiga rede e nova não garantida	22 Jul 23	»	99.540.000	143.636	»	98.770.181	142.525	2.549.312.000	2.549.273.485
Nova rede garantida	5 Ag 16	»	111.064.000	160.265	»	109.795.428	158.434	2.660.376.000	2.659.068.913
Vendas Novas	22 Jul 23	380	13.683.000	36.007	380	13.853.819	36.457	344.557.000	349.906.696
Sul e Sueste	29 Jun 30	70	1.452.000	20.742	70	1.689.000	24.128	49.881.000	39.828.000
Minho e Douro	10 Jun 11	343	39.632.678	115.547	343	47.237.455	137.718	597.825.758	546.983.869
Beira Alta	20 Jul 25	253	11.766.269	46.506	253	12.460.224	49.249	193.608.056	188.825.777
Nacional — Mirandella e Vizeu	8 15	105	—	—	105	—	—	—	—
Guimarães	30 Jun 21	34	2.739.962	80.587	34	2.904.143	85.415	41.331.108	40.664.456
Porto à P. e Famalicão	10 Jun 8	64	12.624.754	197.261	64	10.206.210	159.472	61.028.117	59.026.956
Norte de Espanha	14 Jul 14	3681 Ps.	2.182.011 Ps.	592	3681 Ps.	2.237.705 Ps.	612 Ps.	53.741.135 Ps.	56.339.793
Madrid — Zaragoza — Alicante	15 Jul 23	3650	1.856.452	508	3650	1.855.529	508	53.079.030	54.001.277
Andaluzes	16 22	»	1.908.415	522	»	1.790.770	490	54.987.445	55.792.047
Zafra a Huelva	5 Ag 30	1067	1.684.494	461	»	1.669.853	457	56.671.939	57.461.900
9 15	»	376.177	352	1067	396.702	371	11.110.728	11.272.785	-
9 15 Jul 429	88.326	205	429	87.421	203	2.396.106	2.547.671	-	151.565
Madrid-Caceres	22 23	»	100.729	234	»	98.669	229	2.496.836	2.646.331
23 29	»	98.405	228	»	110.615	257	2.595.241	2.756.946	-
180	180	59.208	328	180	42.101	233	1.452.026	1.188.326	-
46.385	257	41.842	233	1.498.410	1.230.167	-	-	268.243	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Braga a Monsão. — Os estudos para a construção d'esta linha que ha tempos tinham sido suspensos, vão agora recomeçar.

Malange. — Foi já entregue no respectivo ministerio o relatorio referente ás propostas apresentadas por diversas casas estrangeiras para o fornecimento do material circulante d'esta linha.

Algarve. — Já foi estudado o local em que deve ser construída a estação do caminho de ferro em Lagos.

Lobito. — Continuam activamente os trabalhos nesta linha. A estação de Catumbella está já pronta; a balastragem entre Catumbella e Lobito está bastante adeantada.

Na secção de Lengue tambem já começaram os trabalhos; a construção d'este troço da linha apresenta grandes dificuldades.

São esperados ali brevemente 700 volumes de material para aquella linha.

Quelimene. — Parece que o novo traçado d'esta linha traz a modificação de ir ao Chire e não ao Ruo.

Coimbra a Louzã. — Para os trabalhos de balastragem d'esta linha começou a extração de areias do rio Mondego.

Os trabalhos principiaram na estrada da Beira.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Trata-se da construção d'uma nova linha ferrea do Porto de Santa Maria ao Campo de Gibraltar. A empresa é constituída por uma companhia francesa que já procedeu aos devidos estudos e se propõe realizar a construção com a maior rapidez e actividade.

FRANÇA

Foi aberto ao serviço publico o mez passado o troço da linha de Castres a Murat, compreendido entre Castres e Varbe, na extensão de 26 kilometros e meio.

ARGENTINA

Estão concluidos os primeiros estudos para a construção de duas linhas ferreas partindo de S. Rafael (Mendoza) e terminando, uma em Buena Esperanza, S. Luiz, e a outra entroncando com a linha da Bahia Branca, na Pampa Central.

A de S. Rafael a Buena Esperanza mede 280 kilometros; a outra 500 kilometros, approximadamente.

CHINA

O vice-rei de Hu resolveu adquirir para o Estado a linha Canton-Hankou, mediante a somma de sete milhões de taels. A linha era propriedade de uma companhia americana.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assemblea geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

(Continuação do n.º 423).

Fundo de reserva extraordinario

Este «fundo de reserva» foi aumentado de 250 obrigações de 3 %, que existiam em carteira, cuja proveniencia já em outro lugar deixámos indicada.

A sua dotação actual é como se segue:

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grão.....	9.486
Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grão.....	56
Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grão...	507

Numero total de obrigações..... **10.049**

Fundo de reserva especial

Saldo crêdor em 31 de dezembro de 1904, Lbs. 46.652-3-11 ao par	209.934\$881
---	---------------------

Dedução segundo alínea b) do art.

61.º dos estatutos	51.531\$880
--------------------------	--------------------

Deduções segundo alínea c) do in-

cado artigo:

Em 1899	8.440\$387
---------------	-------------------

Em 1900	29.990\$300
---------------	--------------------

Em 1901	42.474\$848
---------------	--------------------

Em 1902	62.341\$884
---------------	--------------------

Em 1903	56.752\$581
---------------	--------------------

200.000\$000

Produto da venda d'immoveis em

6.302\$091

Juros do nosso deposito em Lon-

dres, desde 24 de outubro de

1902 até 31 de dezembro de

1904. Lbs. 1.099-10-1 ao par ..

4.947\$769

Somma — Réis

262.781\$740

Deduzindo:

Inversão em ouro, a saber:

Lbs. 4 a 4\$500...	4\$500
--------------------	---------------

Lbs. 1.777-8-0 a 5\$330...	9.473\$540
----------------------------	-------------------

Lbs. 2.000 a 5\$370...	10.740\$000
------------------------	--------------------

Lbs. 4.235-12-6 a 5\$393.24	22.843\$806
-----------------------------	--------------------

Lbs. 2.000 a 5\$400...	10.800\$000
------------------------	--------------------

Lbs. 10.000 a 5\$510...	55.100\$000
-------------------------	--------------------

Lbs. 500 a 5\$575...	2.787\$550
----------------------	-------------------

Lbs. 9.250 a 5\$585...	51.661\$250
------------------------	--------------------

Lbs. 1.749 a 5\$690...	9.951\$810
------------------------	-------------------

Lbs. 7.000-10-0 a 5\$870...	41.092\$935
-----------------------------	--------------------

Lbs. 791-13-4 a 5\$875...	4.465\$000
---------------------------	-------------------

Lbs. 3.232 a 6\$190...	20.006\$080
------------------------	--------------------

Lbs. 1.500 a 6\$250...	9.375\$000
------------------------	-------------------

Lbs. 1.500 a 6\$290...	9.435\$000
------------------------	-------------------

Lbs. 15-10-0 a 6\$294...	97\$550
--------------------------	----------------

Total Lbs. 45.532-13-10 que custa-

257.833\$971

A mesma quantidade de Lbs. ao par

204.987\$112

Diferença de cambio

52.846\$859

Saldo crêdor como acima

209.934\$881

(a) Os immoveis em Lisboa, vendidos até 31 de de-

4.465\$000

Em 1904, venderam-se:

a Eduardo José Gaspar. — Ter-

reno onde existiram os pre-

dios 9 a 19 da rua de Santo

Antonio da Glória, e 34 a 38

da rua de S. Sebastião das

Taipas, por

553\$851

a David Manuel da Fonseca. —

Terreno onde existiu o pre-

dio 4 a 18 do largo da Olivei-

ra, por

1.283\$420

4.837\$091

Somma indicada como producto da im-

6.302\$091

Prejuízos por diferenças de cambio

Os prejuízos cambiais na gerencia de 1904 continuaram a di-

minuir, como se vê, comparando os dois exercícios.

	Exercícios		Diferenças em 1904	
	1903	1904	Para mais	Para menos
No fornecimento de carvão *.	56.388\$244	61.162\$611	4.774\$367	—
Em outros fornecimentos.	116.374\$209	94.118\$051	—	22.256\$158
Na remessa de fundos a países				
extrangeiros para pagamento				
de coupons e outros en-				
cargos de administração....	339.564\$771	298.746\$745	—	40.818\$026
Sommas	512.327\$224	454.027\$407	4.774\$367	63.074\$184
Diferença para menos			58.299\$817	

A diferença contra provém de termos pago em 1904 Lbs 62.263-10-2 e em 1905 só Lbs. 50.487-9-4.

Resultados da exploração em 1904

As receitas geraes da exploração incluindo as garantias de juro das linhas subsidiadas pelo governo portuguez, como consta

da «Conta geral da exploração» junta ao presente relatorio em documentos n.º 5 a 14, foram:

Receitas do tráfego.....	5.483.295\$576
Garantias de juro.....	360.592\$788
Receitas fóra do tráfego	<u>14.318\$650</u>
As despesas ordinarias no mesmo exercicio foram de	5.858.207\$014
Receita liquida.....	2.291.300\$253
Addicionando:	3.566.906\$761
Juros das nossas inscrições da dívida interna	333\$900
Coupons prescriptos	1.029\$444
Saldo crédor da conta «Juros, Comissões, Despesas de Banco e e outras»	2.590\$854
Saldo crédor da conta «Construção da linha de Vendas Novas»....	<u>534\$820</u>
Somma — Réis	4.309\$018
Deduzindo:	3.571.415\$779
Impostos em Portugal.....	71.711\$414
Despesas complementares do Especialamento desde 1895.....	509.787\$633
Menos: Provisão para aquisição de vagons em 31 de dezembro de 1903	<u>120.000\$000</u>
Renovação da via	389.787\$633
Renovação de taboleiros metálicos	10.411\$580
Perda por destruição de material circulante	11.530\$218
Provisão para o assentamento da segunda via do Norte	7.208\$363
Liquidação de reembolso do exercício de 1904.....	150.000\$000
Saldo devedor da conta «Diferenças de Cambio».....	40.000\$000
Provisão para compra de material circulante.....	7.229\$070
Custo de acções próprias para substituição de extraviadas	60.000\$000
Liquido.....	<u>104\$328</u>
Aplicação:	747.682\$626
a) Juro das obrigações de 1.º grau	1.740.733\$495
b) Amortização de obrigações de 1.º grau.....	181.993\$687
c) Amortização de obrigações de 2.º grau.....	<u>122.053\$768</u>
Juntando o saldo dos exercícios anteriores, a saber:	2.044.780\$950
Saldo da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de dezembro de 1903	610.639\$529
Deduzindo (aplicação em 1904):	
Juro distribuído aos obrigatários do 2.º grau	547.850\$367
Amortização suplementar de 1903 das obrigações de 2.º grau.....	<u>41.442\$676</u>
Total — Réis.....	589.293\$043
O vosso Conselho propõe que seja distribuído, captivo de impostos, por obrigação:	21.346\$486
A's 356.438 obrigações de 3 % — frs. 7,50 Frs. 2.673.285,00	800.298\$689
A's 62.793 obrigações de 4 % — frs. 10 Frs. 627.950,00	
A's 30.610 obrigações de 4 1/2 % — frs. 11,25 Frs. 344.362,50	
Somma... Frs. 3.645.597,50 a 629.684\$364	765.191\$915
Saldo crédor da conta «Ganhos e Perdas» para 1905	<u>35.106\$774</u>

Factos geraes

Não houve venda alguma de terrenos conquistados ao Tejo, durante o exercicio de 1904, sendo portanto o mesmo o estado das

vendas, e a amortização das obrigações de 4 %, publicado no relatorio da gerencia de 1903, a saber:

Area vendida, 30.471 ^{1/2} ,16 por.....	143.048\$710
Deduzindo:	
Custo de 1.075 obrigações de 1.º grau e 877 ditas de 2.º grau, todas do tipo de 4 %.....	143.013\$088
Minimo por aplicar — Réis.....	53622

O vosso Conselho, d'acordo com os Estatutos, propõe que se mantenham em 1905 os mesmos vencimentos do exercicio de 1904, fixados aos corpos gerentes da Companhia, Comissário Régio e seu adjunto, em sessão de 20 de junho de 1904.

A antiga questão com a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, que vinha desde 1890, terminou finalmente pelo modo que vereis nas escripturas de contractos que vão appensos a este Relatorio.

No processo de fallencia d'aquella Companhia nomeou o Tribunal do Commercio a Companhia Real como um dos membros do respectivo Conselho Fiscal, em harmonia com a lei. O processo foi sempre acompanhado por parte do Conselho de Administração, como lhe cumpria.

Em 15 de fevereiro de 1904 a Companhia do Mondego apresentou à Companhia Real uma proposta de contrato provisório de exploração por 25 anos da linha de Coimbra a Louzã. D'esta nasceram e seguiram-se varias negociações sem que nunca se conseguisse chegar a um acordo, o que obrigou a Companhia do Mondego a suspender pagamentos e a requerer a sua fallencia. Este facto, no entanto, deu finalmente logar ao convenio aceite e efectuado na conformidade das escripturas referidas, devidamente aprovadas pelo governo e homologado pelo Tribunal do Commercio de Lisboa, por onde correu o processo de fallencia.

Tem o Conselho a deplorar este anno o falecimento do sr. Arthur de Souza Tavares Perdigão, que foi chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística, e do sr. engenheiro Cândido Xavier Cordeiro, que serviu primeiro como chefe da construção das nossas linhas, depois como chefe do Serviço de Via e Obras e ultimamente como engenheiro consultor.

Estes distintos empregados dedicaram sempre a sua boa vontade e todo o seu saber aos interesses da nossa Companhia, e por isso o vosso Conselho lamenta a sua perda.

Tendo o sr. engenheiro Paulo Chapuy dado a sua demissão de director geral da Companhia, logar que exerceu com zelo e inteligência, foi nomeado para o substituir o sr. engenheiro André Leproux.

O vosso Conselho confia que o actual director geral, de quem teve as melhores referencias, desempenhará também zelosa e intelligentemente o cargo que assumiu em fevereiro d'este anno.

Em conformidade com o que dispõem os artigos 43.º, 24.º e 49.º dos nossos Estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No Conselho de Administração, por parte dos obrigacionistas, os ex.^{mos} srs. A. Rostand, visconde de Richemont e Victorino Vaz Junior; por parte dos accionistas o ex.^{mo} sr. João Pedro Diogo Patrício Junior, e no Conselho Fiscal os ex.^{mos} srs. Alfredo Mendes da Silva e dr. Francisco Teixeira de Queiroz.

Em virtude dos artigos citados a reeleição é permitida; e temos a honra de propôr aos srs. accionistas, pela parte que lhes compete, a reeleição do vogal do Conselho de Administração, e dos dois vogais do Conselho Fiscal.

Tendo o sr. Victorino Vaz Junior, representante dos accionistas no Conselho de Administração, sido nomeado na assembléa que se realizou em Paris em 11 de julho do anno proximo passado, representante dos obrigacionistas no mesmo Conselho para preencher o logar que ficará vago pelo falecimento do sr. conselheiro Pereira Carrilho, foi nomeado, nos termos do artigo 17.º dos Estatutos, para a vagatura deixada pelo sr. Victorino Vaz no grupo dos accionistas o sr. Carlos Maria Eugénio de Almeida, que exerce o cargo de presidente da Assembléa Geral.

Em virtude do disposto no dito artigo temos a honra de propôr que confirmeis esta nomeação.

O vosso Conselho de Administração entende dever comunicar-vos que continua a encontrar nos empregados de todas as classes da Companhia leal e honrada cooperação, sendo por isso dignos d'esta prova de reconhecimento.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Empreitada B — Construcção de obra de pedreiro do viaducto de S. Lazaro, entre os perfis 18 e 22 além do Kilometro 12, na extensão de 80 metros.

Pelo presente se faz publico que no dia 31 do corrente mês, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, ao concurso público para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro acima designada.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 137.5500 réis, e poderá ser feito até as três horas da tarde da véspera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

O definivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo também os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às três da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 3 de agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda de sucata

No dia 28 de agosto, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata:

1.º lote — Aparas de ferro, 137.000 kilos; aros de aço, 138.000; carris de aço, 76.000; chapas de ferro onduladas, 26.000; eixos de aço, 68.000; ferro forjado, 530.000; ferro fundido, 99.000; fio de ferro, 6.500; metralha de ferro e aço, 10.000; bolas de aço, 47.000; rodas de aço, 11.000; tubos de aço, 50.000.

2.º lote — Bronze, 50 kilos; cobre, 3.500; latão, 12.000; limalha de bronze, 3.600; limalha de cobre, 1.200; limalhas diversas (mistradas), 6.000; zinco, 900.

A sucata pôde ser examinada nas estações de Alcantara e de Santa Apolonia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazéns (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris no escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito de 200.5000 réis, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 18 de julho de 1903.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Serviço a começar em 6 de agosto de 1905

Durante a vigência do actual horário, aos domingos e dias santificados são estabelecidos mais dois comboios tramways, entre Faro e Tavira e vice-versa, com o horário que se segue:

Comboio ascendente n.º 217 — Tarde — Faro (partida), 5 h. — S. Francisco (paragem), 5,5 — Garganta (paragem), 5,11 — Meia Legoa (paragem), 5,16 — Olhão, 5,27 — Marim (apeadeiro), 5,37 — Bias (apeadeiro), 5,43 — Fuzeta, 5,54 — Livramento (apeadeiro), 6,2 — Luz, 6,40 — Pedras d'El-Rei (paragem), 6,45 — Varanda (paragem), 6,49 — Tavira (chegada), 6,25.

Comboio descendente n.º 218 — Tarde — Tavira (partida), 11 h. 15 m. — Varanda (paragem), 11,21 — Pedras d'El-Rei (paragem), 11,25 — Luz, 11,31 — Livramento (apeadeiro), 11,39 — Fuzeta, 11,47 — Bias (apeadeiro) 11,56 — Marim (apeadeiro), 12,2 — Olhão, 12,42 — Meia Legoa (paragem), 12,21 — Garganta (paragem), 12,27 — S. Francisco (paragem), 12,35 — Faro (chegada), 12,38.

Lisboa, 29 de julho de 1905

A partir do dia 6 do próximo mês de agosto e durante a vigência do actual horário, os comboios de mercadorias n.ºs 65 e 89, que partem, respectivamente, da estação de Casa Branca às 2 horas e 42 minutos da madrugada e de Beja às 9 horas e 19 minutos da manhã, levarão, diariamente, uma carruagem de 3.ª classe para conduzir passageiros que se destinem de Casa Branca e estações intermédias até Beja ou para a linha do Algarve até Faro.

No primeiro domingo de cada mês (dia de mercado) ou quando se efectuarem festas e feiras, devidamente anunciadas, na cidade de Beja, além da carruagem de 3.ª, seguirá no mesmo comboio n.º 65 e para idêntico fim, uma de 2.ª classe.

Equalmente será atrelada uma carruagem de 3.ª classe ao comboio de mercadorias n.º 88, que parte de Faro á 1 hora e 30 minutos da tarde.

Os passageiros que de Villa Viçosa e estações intermédias até Casa Branca desejarem seguir para a linha do Algarve, deverão tomar o comboio n.º 34 que liga, em Casa Branca, com o n.º 65 e este com o n.º 89 em Beja, onde demora 3 horas e 35 minutos.

Comboio n.º 65 — Tarde — Casa Branca (partida), 2 h. 42 m. — Alcaçovas, 3,13 — Viana, 3,35 — Villa Nova, 4,3 — Alvito, 4,23 — Cuba, 5,2 — S. Mathias, 5,26 m. — Beja (chegada) 5,44.

Comboio n.º 89 — Manhã — Beja (partida), 9 h. 49 m. — Represas ap., 9,36 — Outeiro, 9,57 — Figueirinha, 10,27 — Carregueiro, 11,7 — Casevel, 11,36 — Ourique, 11,51 — Panoias, 12,5 — Garvão, 12,24 — Amoreiras, 12,46 — Valle d'Isca, 1,2 — Odemira, 1,41 — Saboia, 2,16 — Pereiras ap., 2,38 — S. Marcos, 3,45 — Messines, 3,50 — Tunes, 4,55 — Albufeira, 5,41 — Boliqueime, 5,54 — Loulé, 5,57 — Almansil, 6,12 — Faro (chegada), 6,30.

Comboio n.º 88 — Tarde — Faro (partida), 1 h. 30 m. — Almansil, 1,50 — Loulé, 2,9 — Boliqueime, 2,32 — Albufeira, 2,52 — Tunes, 3,18 — Messines, 3,57 — S. Marcos, 4,37 — Pereiras ap., 5,5 — Saboia, 5,38 — Odemira, 6,7 — Valle d'Isca, 6,44 — Amoreiras, 6,54 — Garvão, 7,13 — Panoias, 7,31 — Ourique, 7,47 — Casevel, 8,2 — Carregueiro, 8,29 — Figueirinha, 9,7 — Outeiro, 9,30 — Represas ap., 9,31 — Beja (chegada) 10,9.

Se por qualquer causa deixar de fazer-se algum ou alguns dos comboios de mercadorias citados, não haverá motivo para reclamação do público. — Lisboa, 29 de julho de 1905.

Apeadeiro de Valdera

Faz-se publico que, a partir de 15 do corrente, é aberto ao serviço de passageiros, grande e pequena velocidade, o apeadeiro de Valdera, situado entre as estações de Pinhal Novo e Poceirão, devendo os transportes procedentes d'este apeadeiro serem pagos como se proviessem da estação anterior e aquelles que a elle se destinem como se seguissem à estação seguinte, no sentido da marcha do comboio. — Lisboa, 7 de agosto de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Novas tarifas

Desde o dia 25 de julho de 1905 serão postas em vigor as tarifas especiais de grande velocidade P. H. F, n.º 7 e 8, combinadas com as Companhias dos caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca à fronteira portuguesa, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio-dia da França, de Orleans e das Messageries Marítimes para transporte de passageiros e bagagens (bilhetes simples, uma só viagem, e bilhetes de ida e volta) de Paris-Quai de Orsay para o Rio de Janeiro, Santos Montevideu e Buenos-Aires ou vice-versa.

Nas estações d'esta Companhia pôde o público consultar e obter por compra as referidas tarifas. Lisboa, 15 de julho de 1905.

Festas a Nossa Senhora da Agonia em Viana do Castelo, nos dias 18 a 21 de agosto de 1905

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para: ida, nos dias 16 a 20 de agosto; volta, de 18 a 21 de agosto, pelos comboios ordinários, com excepção do expresso Lisboa-Porto.

Preços dos bilhetes: de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Viana do Castelo, 2.ª classe 5.500 réis, 3.ª classe, 3.500 réis.

Nos preços supra está incluído o imposto do selo para o Governo.

Demais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume. — Lisboa, 9 de agosto de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as ÚNICAS casas que lhes recomendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço.

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da 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. — Explendidos 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 inexcediveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautier — 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.er ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1st 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.^o

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodaçōes desde 1.500 reis por dia até 5.000. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Italia. — De 1.st ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á 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 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue 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 á Batalha). Serviço de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. 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 reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr. Serafim Pereira.

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

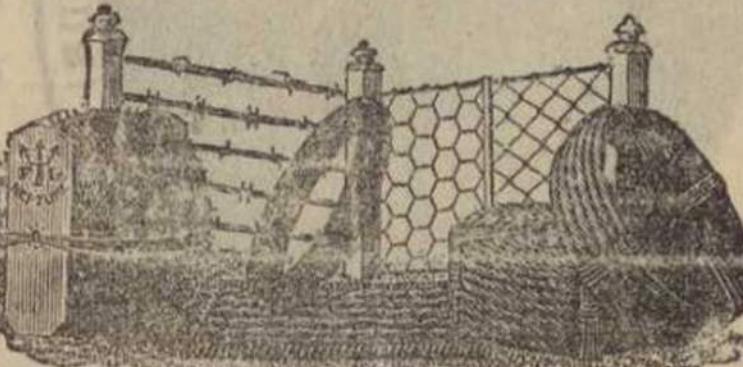
VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internaciona de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.st 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.

Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULINETIM NO PLENO

Fábrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metálicas e obras diversos em arame. Oficinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraffos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edifícios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'acer e ferro para cordame. Arame d'acer fundido para cardas e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rede e capachos d'arame. Malhas metálicas e malhaduras completas para teares. Cadeias d'arame d'acer

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aereos, ascensores, guindastes, usos marítimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

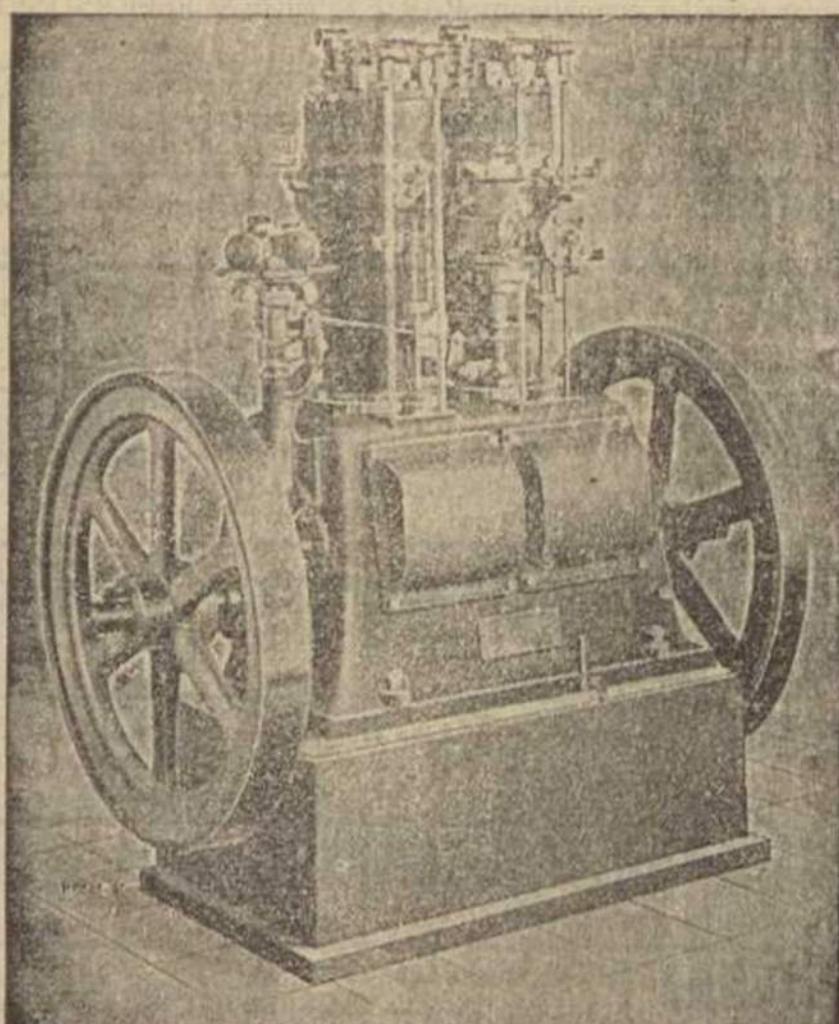
Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

H. F. CAST, 160, Rua da Alfândega, 2.^o — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

MOTORES



*da celebre fabrica
americana*

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, narracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras trigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA



Ceretti & Tanfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis-sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de matrizes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

Cabos-vias denominados BLONDIN para movimento de terras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

J. B. FERNANDES & C.[^]

SUCCESSIONS DE **JOSÉ GREGORIO FERNANDES**

Casa fundada em 1800

19, 1.^o LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis,
carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos,
engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres ; estanho, zinco, regulo de antimônio, cobre, latão ; chumbo em barra, em chapa e de munição, louça de ferro estanhada e esmaltada ; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcusável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de agosto 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		
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 t.	4-57 t.	3-9 m.	3-39 m.	7-35 m.	12-37 t.	a 2-21 m.	12-13 t.		
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	8-23 m.	9-9 m.	—	p 2-8 m.	a 6-5 t.	6-40 t.	5-10 t.	5-49 t.	5-35 t.	3-32 t.	1-24 t.	7-9 t.		
5-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	9-12 m.	10-26 m.	10-46 m.	11-30 m.	a 6-45 t.	7-23 t.	a 7-0 t.	7-33 t.	5-45 t.	11-30 n.	2-30 n.	8-15 n.		
7-29 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.	12-22 t.	12-12 t.	1-26 t.	12-39 t.	1-23 t.	1-35 n.	12-4 n.	2-2 t.	7-5 t.		
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	9-12 t.	9-26 t.	9-28 t.	9-25 t.	2-42 t.	2-26 t.	2-38 t.	3-25 t.	1-35 n.	2-34 m.	12-35 n.	1-14 n.		
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-32 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	3-42 t.	4-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	4-10 t.	6-10 t.	6-33 t.	8-10 n.		
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-21 t.	12-2 t.	12-18 t.	11-5 m.	6-42 t.	7-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	7-21 t.	10-50 n.	6-29 t.	9-25 n.		
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	11-5 m.	8-5 n.	8-49 n.	7-38 t.	8-22 n.	8-15 m.	1-25 t.	a 7-2 t.	10-15 m.		
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	9-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	9-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-25 n.		
12-35 m.	12-50 t.	1-32 t.	1-18 t.	—	—	11-0 n.	11-44 n.	—	—	11-0 n.	11-44 n.	—	—	—	—		
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	3-5 t.	3-35 t.	4-2 t.	4-27 t.	5-11 t.	5-10 m.	7-25 m.	8-10 m.	10-5 m.		
3-5 t.	3-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	3-35 t.	3-30 t.	4-32 t.	4-26 t.	5-11 t.	5-10 t.	6-10 t.	6-33 t.	8-10 n.		
2-50 t.	2-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	3-35 t.	3-50 t.	4-48 t.	4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-33 t.	5-30 m.	8-35 m.	4-5 m.	7-15 m.		
3-35 t.	3-50 t.	4-48 t.	5-33 t.	4-20 t.	4-43 t.	5-17 t.	5-35 t.	7-21 t.	10-50 n.	6-29 t.							
5-45 t.	6-0 t.	6-2 t.	6-21 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.	7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.	8-33 n.	8-30 n.	8-15 m.	3-25 t.	10-15 m.		
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.	7-35 m.	8-25 m.	9-25 m.	8-5 n.	8-5 n.	8-25 t.	8-26 t.	7-49 t.	7-49 t.	8-15 m.	1-25 t.	a 7-2 t.	5-50 t.	
7-20 t.	7-35 t.	8-17 n.	8-33 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	10-25 n.	10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-25 n.	10-15 n.	
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-50 n.	9-5 n.	9-18 n.	9-35 n.	9-35 n.	10-32 n.	10-48 n.	10-48 n.	10-42 n.	12-6 n.	12-38 n.	12-38 n.	10-48 n.	
9-35 n.	9-50 n.	10-32 n.	10-48 n.	Mais todos os de Pago d'Arcos e Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	Mais todos os de Cascaes, excepto os a	
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-53 m.	6-6 m.	6-38 m.	6-15 m.	8-25 m.	6-25 m.	9-7 m.	5-30 m.	5-54 t.	9-55 m.	12-10 t.	12-30 n.	3-41 m.	8-30 n.	11-0 n.	10-37 n.	10-0 m.
8-5 m.	8-44 m.	8-46 m.	9-18 m.	3-30 t.	4-31 m.	4-31 m.	7-35 m.	2-30 t.	4-31 t.	6-40 m.	7-35 m.	10-30 m.					
11-25 m.	11-51 m.	12-6 t.	12-38 t.	11-15 m.	12-16 t.	1-36 t.	2-8 t.	2-25 t.	2-25 t.	2-25 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-35 t.	11-50 m.	11-50 m.	11-49 m.	11-49 m.
12-25 t.	12-41 t.	1-36 t.	2-8 t.	2-25 t.	2-51 t.	3-6 t.	3-38 t.	3-25 t.	3-25 t.	3-25 t.	3-25 t.	3-35 t.	4-40 t.	3-5 t.	3-5 t.	3-5 t.	3-5 t.
2-25 t.	2-51 t.	3-6 t.	3-38 t.	2-25 t.	2-51 n.	2-6 n.	2-38 n.	2-25 t.	2-51 t.								
3-25 t.	3-51 n.	2-6 n.	2-38 n.	2-25 t.	2-51 n.	2-6 n.	2-38 n.	2-25 t.	2-51 t.								
4-25 t.	4-51 n.	2-6 n.	2-38 n.	4-25 t.	4-51 n.	2-6 n.	2-38 n.	4-25 t.	4-51 t.								
5-25 t.	5-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	5-25 t.	5-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	5-25 t.	5-51 n.	5-51 n.							
6-25 t.	6-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	6-25 t.	6-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	6-25 t.	6-51 n.	6-51 n.							
7-25 t.	7-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	7-25 t.	7-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	7-25 t.	7-51 n.	7-51 n.							
8-25 t.	8-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	8-25 t.	8-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	8-25 t.	8-51 n.	8-51 n.							
9-25 t.	9-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	9-25 t.	9-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	9-25 t.	9-51 n.	9-51 n.							
10-25 t.	10-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	10-25 t.	10-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	10-25 t.	10-51 n.	10-51 n.							
11-25 t.	11-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	11-25 t.	11-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	11-25 t.	11-51 n.	11-51 n.							
12-25 t.	12-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	12-25 t.	12-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	12-25 t.	12-51 n.	12-51 n.							
13-25 t.	13-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	13-25 t.	13-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	13-25 t.	13-51 n.	13-51 n.							
14-25 t.	14-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	14-25 t.	14-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	14-25 t.	14-51 n.	14-51 n.							
15-25 t.	15-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	15-25 t.	15-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	15-25 t.	15-51 n.	15-51 n.							
16-25 t.	16-51 n.	12-6 n.	12-38 n.	16-25 t.	16-51 n.	12-6 n.</td											



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 28 de Agosto 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 à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Tijuca**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barnabé** 16. Sairá a 19 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos vapor frances **Chili**. Sairá a 23 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Gallic**. Sairá a 25 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Cor-dillere**. Sairá a 24 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburg, vapor allemão **S. Paulo**. Sairá a 22 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburg vap. allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Paranaguá**. Sairá a 18 ou 19 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 24 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Obidense**. Sairá a 19 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool e Nova York, vap. espanhol **Isla de Luzon**. Sairá de 20 a 22 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Tuque**. Sairá a 16 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge, (Villas das Vellas), Caes do Pico e Faval, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 20 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 28 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Sevilha**. Sairá a 21 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sairá a 27 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Corrientes**. Sairá a 23 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Carolina**. Sairá a 18 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Frisia**. Sairá a 25 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sairá a 30 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambrizete, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguela**. Sairá a 22 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Malange**. Sairá a 1 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Panamá**. Sairá a 23 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

2.^ª AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL A GRANDE VELOCIDADE

Approvada por despacho ministerial de 27 de Julho de 1905

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Desde 1 de Agosto de 1905

Das estações em frente às abaixo indicadas ou vice-versa	LISBOA			SETURAL			EVORA			BEJA			FARO			
	Preços por classes			Preços por classes			Preços por classes			Preços por classes			Preços por classes			
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a	
Estremoz ...	5.300	4.190	3.000	4	4.920	3.840	2.750	4	1.800	1.400	1.010	2	4.250	3.300	2.360	3
Borba	5.610	4.430	3.170	4	5.270	4.100	2.930	4	2.160	1.680	1.200	2	4.590	3.570	2.550	3
Villa Viçosa.	5.750	4.550	3.260	4	5.390	4.190	3.000	4	2.320	1.810	1.300	2	4.700	3.660	2.610	3

As condições são as mesmas da tarifa especial **A**, de grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 27 de maio de 1904, em vigor desde 10 de junho do mesmo anno.

Lisboa, 20 de julho de 1905.

O Engenheiro-Director,

António Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIREÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL H DE GRANDE VELOCIDADE

**Viagens de recreio em comboios especiaes de ida e volta
e passeios fluviaes em barcos a vapor**

(Aprovada por despacho ministerial de 27 de julho de 1905)

EM VIGOR DESDE 15 DE AGOSTO DE 1905

TÍTULO I

VIAGENS DE RECREIO

Preços A — Aplicação geral

Por passageiro e kilometro percorrido.	1.ª classe, 9 réis
	2.ª , 6 "
	3.ª , 4 "

Por passageiro e kilometro percorrido.	1.ª classe, 6 réis
	2.ª , 4 "
	3.ª , 3 "

Preços B — Especiales

Das estações de Lisboa, Barreiro ou Setúbal, para qualquer estação e vice-versa, ou entre estações situadas além de Casa Branca.

Taxa minima por comboio e kilometro percorrido, preços A e B.....	15500 réis
Minimo de cobrança por comboio, preços A e B.....	1005000 "

Percorso de material vazio. — Tendo o comboio origem em estação onde não haja depósito de locomotivas, acrescerá aos preços precedentes, a taxa de 200 réis por kilometro, tanto á ida como á volta, applicada ao trajecto entre as estações de origem do comboio e o depósito de locomotivas mais proximo, que disponha de máquinas de tipo apropriado. O minimo de cobrança será de 105000 réis por comboio, pela ida e volta da máquina.

Barco a vapor em correspondencia com estes comboios, por viagem de ida ou volta.....	155000 réis
--	-------------

TÍTULO II

PASSEIOS FLUVIAES NO TEJO

Dentro do rio, entre Villa Franca e S. Julião da Barra: (a)

Até 6 horas de duração.....	305000 réis
Até 9 " " por cada hora a mais de 6.....	55000 "
De 10 a 12 horas.....	505000 "
Cada hora a mais de 12	55000 "

Fóra da barra, entre quaisquer dos pontos acima indicados, e Cascaes ou Estoril, até 12 horas de duração: (b) 605000 réis

Cada hora a mais além de 12	55000 "
-----------------------------------	---------

O prazo para a duração da viagem é contado desde a hora fixada para a partida até á atracação, no regresso, ao ponto de destino.

A partida realizar-se-ha sempre das estações de Lisboa (Terreiro do Paço) ou Barreiro.

Condições do título I

1.^a— As requisições do material para estas excursões, cujos comboios podem ser formados com carruagens de mais d'uma classe, deverão ser feitas com a antecedencia de 15 dias, pelo menos, d'aquelle em que se pretende realizar a excursão e dirigidas ao Serviço do Movimento d'estes caminhos de ferro, no Barreiro, por intermedio da estação d'origem da excursão. Serão devidamente formuladas no competente modelo, fornecido pela estação, e entregues ao respectivo chefe acompanhadas do deposito de 50\$000 réis, como garantia ao aluguer do material requisitado, e ás avarias quais, pelos excursionistas, possam ser causadas no material.

Realizada a excursão e verificado o estado do material, será este deposito liquidado, até 8 dias depois d'aquelle em que a excursão terminar.

2.^a— A Direcção reserva-se a faculdade de não satisfazer estas requisições, quando assim julgar conveniente.

3.^a— O requisitante deverá efectuar, na estação de partida, pelo menos 8 dias antes d'aquelle em que se inicia a viagem, o pagamento do custo da excursão.

§ 1.^º— Até realização d'este pagamento, subsiste para a Direcção o direito de a não satisfazer.

§ 2.^º— A Direcção só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante depois de pago o custo total da excursão.

4.^a— As requisições para estas excursões serão consideradas sem efeito, quando o pagamento a que se refere a condição precedente, 3.^a, não for realizado com a antecedencia e pela forma n'ella estabelecidas.

§ 1.^º— Se o comboio se não realizar por motivos estranhos á responsabilidade da Direcção, reverterá em favor d'esta a importancia do deposito de 50\$000 réis.

§ 2.^º— A Administração reembolsará ao requesitante as quantias á data recebidas, quando, por sua culpa ou responsabilidade, fôr suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada.

Em caso algum, porém, poderá ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnização.

5.^a— Os bilhetes fornecidos para estas excursões são nulos para quaisquer outros comboios ou barcos a vapor.

6.^a— Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á do destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. E-lhes prohibido: no primeiro caso, interromper a excursão antes de terminada; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da origem do regresso da excursão.

7.^a— A viagem de volta deve começar dentro do prazo maximo de 24 horas, contado da hora de chegada da excursão á estação de destino, incluindo-se n'este prazo, as paragens em transito, pedidas pelo alugador do comboio, de duração superior á indispensavel para a entrada e saída de passageiros.

§ unico. Poder-se-ha exceder este prazo até ao tripulo, mediante pagamento da sobretaxa de 20\$000 réis por fracção indivisivel de 24 horas de augmento. Se o addiamento da volta, dentro dos limites marcados n'este §, fôr requisitado depois de ter sido ajustada e organizada a viagem, a Direcção poderá recusal-o; e, em todo o caso, reserva-se plena liberdade de alterar o horario e marcha do comboio de volta, como julgar conveniente para o serviço geral.

8.^a— Não se regista bagagem nem quaisquer outros transportes, para estes comboios. Os objectos de uso proprio dos passageiros, taes como: malas de mão, caixas, latas, saccos, barris, etc., com comidas ou bebidas para consumo immediato dos excursionistas; velocipedes, pequenos petrechos de caça ou de pesca, apparelhos photographicos ou para observações, instrumentos musicos portateis e mais artigos analogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Direcção, no «fourgon», sempre que n'este houver espaço disponivel, sem prejuizo para o serviço do comboio.

9.^a— A Direcção reserva-se o direito de escolha do material em que se hão-de realizar estas excursões. Unicamente se compromette a realisal-as, fornecendo os logares requisitados e das classes tambem ajustadas.

10.^a— A lotação maxima dos barcos a vapor, é de 400 passageiros.

11.^a— Salvo auctorisação especial, o material não poderá ser ornamentado nem levar distintivo ou signal particular.

12.^a— Esta tarifa só aproveita a viagens de ida e volta.

Condições do título II

1.^a— Nos itinerarios (a), a lotação maxima de cada bârcos é de 300 pessoas; no itinerario (b), é esta reduzida a 250.

2.^a— É obrigatoria a presença de pratico a bordo que, por documento oficial apresentado ao Serviço do Movimento mostre selo: no itinerario (a), pratico de rio; no itinerario (b), pratico de barra. Estes agentes serão contractados e pagos pelos promotores do passeio e de sua conta.

3.^a— As condições 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 9.^a e 10.^a, restrictas, no que dizem respeito a material, aos barcos a vapor, teem plena applicação a este titulo (II), reduzindo-se de 50\$000 a 10\$000 réis o deposito a que se refere a condição 1.^a.

Condições geraes dos titulos I e II

1.^a— Nos preços d'esta tarifa não está incluido o imposto do sello.

2.^a— Não se concedem meios bilhetes nem se permite mudança de classe.

3.^a— Em tudo o que não sejam contrarias ao que na presente se estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Lisboa, 28 de julho de 1905.

O Engenheiro-Director,

António Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Approvada por despacho ministerial de 27 de Julho de 1905

DESDE 15 DE AGOSTO DE 1905

REEMBOLSOS

(Cobranças por conta dos expedidores)

Todas as estações aceitam o encargo de receber dos consignatarios de remessas, tanto de grande como de pequena velocidade, as importâncias com que os expedidores desejem sobreregar as suas expedições, afim de serem d'ellas embolsados.

As remessas das importâncias dos reembolsos são taxadas pela seguinte tabella:

Percurso	Preço por fracção indivisível de 50\$000 réis
De 1 a 50 kilometros	20 réis
De 51 a 100	30 "
De 101 a 200	60 "
De 201 a 300	90 "
De 301 a 400	120 "
Alem de 400	150 "

A via fluvial é computada em 10 kilometros.

O minimo de transporte é de 100 réis por expedição.

Além dos preços supra indicados, cobrar-se-hão as despezas accessórias de guia, registo e imposto do sello.

CONDIÇÕES

1.^a O pedido de reembolso deve ser feito no modelo para tal fim fornecido pela estação e no acto da apresentação da nota de expedição da remessa, devendo, tanto um como outro documento, ser assignado pela mesma pessoa, sem o que não poderá ser aceite.

2.^a Com o recibo da remessa será entregue ao expedidor a senha de pedido de reembolso, em troca da qual, depois de cobrada a importânciia ao consignatario, se fará ao apresentante o pagamento do reembolso, na estação expedidora.

3.^a O expedidor que desejar ser avisado do dia em que pôde vir receber o reembolso, deve entregar ao chefe da estação onde fez o pedido, um bilhete postal com a direcção escripta.

4.^a Quando as remessas forem sujeitas a deterioração ou forem abandonadas pelo consignatario, proceder-se-ha de conformidade com o disposto no artigo 108.^a das tarifas geraes, ficando sem effeito o pedido do reembolso.

5.^a Ficam em vigor todas as condições da tarifa geral, que não sejam oppostas ás da presente.

6.^a A presente tarifa substitue a tarifa especial n.^o 3, de grande velocidade, de 23 de Dezembro de 1895, Lisboa, 1 de Agosto de 1905.

O Engenheiro-Director,

Antonio Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

6.^a MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 13

DE

ANEXO D' PEQUENA VELOCIDADE

Approvada por despacho ministerial de 27 de julho de 1905

DESDE 1 DE AGOSTO DE 1905

A alínea *D* dos preços de applicação d'esta tarifa é modificada como se segue:

D) Expedições de mercadorias da 3.^a série das estações de Villa Viçosa a Ameixial para a de Barreiro ou Lisboa:

Por tonelada..... 3\$800 réis

Lisboa, 29 de julho de 1905.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira