

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial C. F. E. n.º 1 g. v.; 3.ª modificação á tarifa especial interna n.º 10 p. v. e 7.ª modificação á tarifa especial n.º 13 p. v. do Sul e Sueste.

SUMMARIO

A LINHA DA REGOA A CHAVES, por J. Fernando de Sousa.....	273
EM AUTOMOVEL, por O. S.....	276
PARTE OFFICIAL—Decreto de 2 de setembro e portarias de 31 de agosto, 11 de setembro do ministerio das obras publicas, decreto de 2 de setembro do ministerio da fazenda e decreto de 2 de setembro e portaria de 12 de agosto do ministerio da marinha.....	276
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Viagem em 3.ª classe — A linha Delaware — Os Adirondacks — Primeira locomotiva na America — A American Locomotive e a General Electric — Viagem no Hudson — Balanço da excursão — Uma longa viagem.....	278
EMIGRACAO NAVARRO.....	279
UMA DECLARACAO.....	279
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	279
A VERTIGEM DOS TRANSPORTES EM NOVA YORK.....	279
O «ECONOMISTA PORTUGUÊZ».....	280
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	280
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	280 e 281
O NOSSO DIRECTOR.....	282
VAPOR D. LUZ.....	282
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	282
LINHAS PORTUGUEZAS — Beira Baixa — Alto Minho — Lourenço Marques — Linha do Sado.....	283
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Russia — Bulgaria.....	283
NOTAS VARIAS.....	283
COMPANHIA REAL — Parecer do Conselho Fiscal.....	283
AVISOS DE SERVIÇO.....	284
CONCURSO.....	284
AGENDA DO VIAJANTE.....	285
ANNUNCIOS.....	286
HORARIO DOS COMBOIOS.....	287
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	288

A linha da Regoa a Chaves

Emquanto proseguem activamente os trabalhos de construcção dos 24 km. do lanço da Regoa a Villa Real, que devem estar concluidos antes do fim do anno, e se fazem as terraplenagens dos 15 kilometros de Villa Real ao ribeiro das Varges, vão proseguindo por troços successivos os estudos da linha até Chaves, sendo para esperar que dentro de poucos annos ficará construido este importante affluente da linha do Douro.

Da estação da Regoa foi já elaborado e submettido á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas um plano de ampliação, destinado a pô-la em condições de poder ser commodamente utilizada para o serviço, não só d'aquella linha, como da da Regoa a Villa Franca das Naves, a cujo estudo se deu já começo.

Não será destituida de interesse uma breve noticia do projecto do lanço da primeira, comprehendido entre o ribeiro das Varges e as Pedras Salgadas, aprovado por portaria de 14 do corrente.

Para maior rapidez de execução, foi elaborado por duas brigadas d'estudo, á testa das quaes estiveram os engenheiros srs. Alfredo Ferreira, auctor do projecto do lanço anterior e Byrne Pereira.

A directriz estava definida pelo Corgo, que era forçoso

seguir até a cabeceira do valle, para se transpor a portella de Villa Pouca de Aguiar e descer para o valle do Avelames até as proximidades das Pedras Salgadas. Vencidas as difficuldades da subida da Regoa até Villa Real em terreno accidentado e em encostas aprumadas e profundamente ravinadas, difficuldade que, em menor grau embora, o valle do Corgo continuava a offerecer nos 15 kilometros seguintes, o traçado foi sempre subindo pela margem esquerda, colleando na encosta para evitar dispendiosas obras de arte, até que attingindo o valle de Villa Pouca, mais aberto, atravessasse nelle o Corgo quasi na origem para ir procurar a portella.

Do ribeiro das Varges a Villa Pouca mede o lanço 14.076^m,40 em que se sobem apenas 73^m. A planta é incomparavelmente menos sinuosa que a dos lanços anteriores. A extensão em curva é apenas de 3.803^m,16. Das 40 curvas com aquelle desenvolvimento total apenas uma desceu ao limite inferior de raios, 5 tem o raio de 80^m e 14 o de 100^m.

Em perfil encontram-se 5.000^m em patamar, 976^m,40 em declive e o resto em rampas de pequena inclinação, salvo uma de 25^m em 1.080^m que antecede immediatamente a estação de Villa Pouca. Ha ainda na mesma subida uma de 20^m em 580^m e outra de 19 em 560. Todas as outras estão comprehendidas entre 2 e 10^m.

De pouca monta são as obras de arte; além dos numerosos aqueductos e syphões, ha dois pontões, um de 6^m, outro de 4^m, uma ponte metallica de 8^m de vão sobre a ribeira de Tourencinho e outra de 20^m sobre o Corgo.

A ponte de Tourencinho é constituida por uma viga de alma cheia sobre encontros de alvenaria, não merecendo menção mais minuciosa.

A viga da do Corgo é de rotula, tem 2^m de altura, com o taboleiro inferior, em vista da pequena cota de que se dispunha, em valle muito aberto; fica entre duas avenidas de 15^m cada uma, o que dá a extensão total de 50^m da obra de arte, orçada em 4:856\$000 réis.

São projectadas as estações de Tourencinho ao kim. 4.920, de Parada ao kim. 8.850, e da Villa Pouca ao kim. 13.920. Entre as primeiras duas convirá porventura interpôr um apeadeiro para servir melhor as povoações da Gralheira, Zimões e Tolões.

Das tres estações, a de Villa Pouca é de 2.ª classe e encontra-se num patamar de 320^m, sufficientemente extensa para obviar ao risco da fuga de vagonas pelas duas fortes pendentes que d'elle descem para ambos os lados. A estação fica junto do extremo oeste da povoação, servindo-a perfeitamente.

O traçado do lanço seguinte offerencia maiores difficuldades. Nos 7.200^m que abrange, incluindo os 340^m de patamar da estação das Pedras Salgadas, havia que descer 151^m,60, o que equivale a uma rampa média de 22^m. Entre a estação de Villa Pouca, ponto forçado de origem e o local mais conveniente para a das Pedras Salgadas, havia que descer uma encosta em que se encontram tres povoações na zona do traçado.

Era preciso pois aproveitar o melhor possível o terreno para o desenvolver, fazendo um pequeno lacte á saída de Villa Pouca, por não ser apropriada para a descida a vertente esquerda do Avelames. Por isso neste lanço ha 63 curvas com o desenvolvimento total de 3.037^m,77, sendo 29 de 75^m de raio, 12 de 80^m e 11 de 100^m. Entre curvas de sentidos oppostos foi pre-

ciso, num ponto apenas, deixar um alinhamento de 21^m,28.

Em perfil ha somente, além do patamar extremo de 340^m da estação das Pedras Salgadas, dois de 160^m cada um; os 6.540^m restantes são em declive, variando entre 22 e 25^{mm}, salvo o ultimo de 16 em 260^m. O limite de 25^{mm} é apenas attingido num declive de 500^m.

As obras de arte limitam-se a aqueductos e uma passagem inferior de 3^m.

Não ha no lanço outra estação além da de 2.^a classe nas Pedras Salgadas. Convirá estabelecer um apeadeiro ao kim. 3.5 para serviço das povoações de Nuzedo, Sampaio e Villa Meã.

A estação das Pedras Salgadas fica optimamente situada entre a estrada real e a municipal que dá serventia ao estabelecimento balnear.

Graças ao desenvolvimento obtido na origem do lanço, a linha conserva-se sempre abaixo da estrada, não carecendo pois de a atravessar senão além da estação, no lanço seguinte.

Apreciando no seu conjunto os dois lanços, que na realidade formam um só, do ribeiro das Vargues ás Pedras Salgadas (dividido apenas para maior rapidez do estudo), vemos que elle méde 21.276^m,40, dos quaes 14.435^m,47 são em alinhamentos rectos e 6.840^m,93 em curvas.

A extensão dos alinhamentos rectos varia entre 21^m,28 e 1.511^m,25.

Das 103 curvas, 29 são de 75^m, 18 de 80^m, 28 de 100^m, 7 de 150^m, 9 de 200^m, 6 de 300^m, 4 de 500^m e 2 de 1.000^m.

Os 11 palamares occupam 5.661^m, as 9 rampas 8.100^m e os 9 declives 7.516^m,40.

Nas rampas ha 2.140^m a 2^{mm}, 820^m a 6, 1.480^m a 9, 1.440^m a 10, 560^m a 19, 580^m a 20 e 1.080^m a 25^{mm}.

Nos declives 260^m a 16^{mm}, 840^m a 18, 1.380^m a 22, 1.000^m a 23, 3.536^m,40 a 24 e 500^m a 25^{mm}.

As terraplenagens compreendem 183.451^m3,820 d'escavações, ou 8^m3,622 por metro corrente. Das escavações 15.679^m3,800 representam empréstimos e 14.274^m3,660 depósitos.

Nas escavações a rocha dura figura por 38 % e a branda por 20 %.

O orçamento é de 254:8260300 ou 11:9773157 réis por kilometro, sendo 176:9993000 do troço até Villa Pouca e 77:8273000 réis do seguinte.

Essa despesa divide-se nas seguintes verbas:

Restabelecimento do traçado.....	1563274
Expropriações.....	25:7213355
Terraplenagens.....	74:0623246
Obras de arte.....	30:3880272
Obras accessorias.....	3:5693182
Via e accessorios..	88:0843600
Estações.....	31:2263925
Linha telegraphica.....	1:5173440
Arredondamento.....	993700
	<hr/> 254:8263000

O lanço anterior fôra orçado em 8:9923000 por kilometro. A experiencia mostrou, porém, que esse preço era deficiente, o que determinou a elevação de diversos preços elementares no lanço seguinte, cujo custo é ainda agravado pelo de quatro estações, duas d'ellas de certa importancia, correspondendo a este capitulo do orçamento cerca de 1:5003000 por kilometro.

A construcção d'este lanço é facil e pôde ser rapidamente executada, podendo estar aberto á exploração antes da época balnear de 1907.

Além das Pedras Salgadas quebra repentinamente o terreno, descendo abrupto da planicie de Sabroso para a ribeira de Oura com um desnível de cerca de 250^m em poucos kilometros.

A importantissima estancia do Vidago é ponto forçado da linha e deve constituir o entroncamento da do valle do Tamega, quando um dia se prolongue de Cavez até ali. No estudo, além de se procurar servir o melhor possível aquella afamada estancia, origem de avultado trafego de passageiros e mercadorias, e a região percorrida, importa evitar trabalhos de terraplenagens de vulto junto das nascentes de aguas mineraes, que podiam ser com elles prejudicadas.

Para bem definir o traçado foi encarregado o engenheiro sr. Eleuterio da Fonseca de fazer um reconhecimento entre Chaves e o Vidago e de escolher o local da estação nesta povoação em condições de se prestar á bifurcação indicada. Esse encargo foi proficientemente desempenhado, em boas condições technicas e a contento dos interesses locais.

Resta pois, estudar a linha entre as Pedras Salgadas e o Vidago, de modo que se sirva o melhor possível a região, cujo centro principal é Loivos, ponto de passagem obrigado para o trafego do planalto, bastante povoado, que se estende a NE da serra da Padrella.

Tres portellas se encontram, por onde se pôde passar para a vertente da ribeira de Oura: a de Sabroso com a cota de 590^m, por onde passa a estrada real, que desce rapidamente pelo Reigaz para o Vidago; a de Soutellinho para leste, com a cota de 640^m e a de Valloura mais a nascente, com a cota de 690^m.

A primeira foi aproveitada pelo distincto engenheiro sr. Antonio Sarmiento no estudo feito em 1888 com curvas de 150^m, em que descia para o Vidago pelo Reigaz, fazendo varios lacetes para vencer em curta extensão horizontal o desnível de perto de 250^m. Esse traçado tinha, porém, o inconveniente de servir apenas o Vidago.

No estudo mandado fazer em tempos (em 1877 salvo erro) pela Companhia do Porto á Pova e a Famalicão, que pensava em prolongar até Chaves a sua linha, estudo conffiado ao abalizado engenheiro sr. Gama Braga, era aproveitada a portella de Valloura, mas o traçado não se aproximava de Vidago, indo mais directamente em demanda de Chaves pelo valle do Seixo e pela portella de Lagarelhos.

No traçado das linhas secundarias o que mais importa é servir bem a região e chamar ao caminho de ferro todos os elementos do trafego, de preferencia ao traçado mais directo, pouco accessivel ás localidades intermédias. As condições technicas adoptadas dão á linha a flexibilidade sufficiente para facilmente attender as conveniencias locais, e como entre os pontos extremos do lanço do Vidago é indispensavel desenvolver o traçado para descer sem inclinações exageradas, a passagem nas proximidades de Loivos para seguir para o Vidago pelo valle de Oura impõe-se.

Das portellas indicadas a de Valloura obrigaría a subir mais 100^m para os descer em seguida, o que seria grave erro tecnico, se houvesse outra solução, como parece. A esse maior desnível corresponderia á necessidade de maior desenvolvimento para attingir o valle, o que se conseguiu muito longe do Vidago, augmentando ainda por esse facto inutilmente a extensão da linha.

Se se aproveitar a portella de Sabroso, passando entre a estrada e a importante nascente de agua mineral d'este nome, reduz-se ao minimo o desnível a vencer e poder-se-ha desenvolver o traçado, de modo a attingir o valle nas proximidades de Villa do Conde, colleando para isso pelas encostas que olham ao norte e ao nascente e passando não longe de Loivos.

Haveria ainda a solução intermédia da saída pela portella de Soutellinho, mais alta que a de Sabroso e mais baixa que a de Valloura.

Taes são as considerações que o exame da carta suscita.

Só o cuidadoso estudo no campo, comparando as diversas soluções possíveis, poderá mostrar qual concilia melhor as exigencias technicas e commerciaes da exploração.

Está esse estudo em boas mãos.

Estão pois quasi concluidos os 26^k da Regoa a Villa Real, em construcção 15^k de Villa Real ao ribeiro das Vargues, estudados 21^k entre esse ribeiro e as Pedras Salgadas e em estudo os lanços seguintes.

Modico é o custo da linha, a qual tem valiosos elementos de trafego, que ha de vir avolumar a linha do Douro.

A sua construcção por conta do Estado em vez da garantia de juro de 4 1/2 % offerecida ao capital de réis 26:0003000 por kilometro, dá logar a consideravel economia, sem que a construcção seja sensivelmente mais onerosa do que em relação aos prazos estipulados para

o caso de uma concessão. Foi pois benéfica a providencia que ordenou essa construção, isto é, o decreto de 17 de fevereiro de 1903, e merecem aplauso quantos concorreram para a sua promulgação.

J. Fernando de Sousa.

EM AUTOMOVEL

Notas de uma excursão

Confessamos que não foi sem uma certa impressão de receio que, depois de admirarmos a bella machina e a confortavel carruagem que nos devia transportar atravez das estradas dos concelhos do norte do districto de Leiria, tomámos logar no flacido assento do carro e ouvimos o zenido do motor, prestes a projectar-se na ponte do Mondego entre as rotulas metallicas que vão da Portagem de Coimbra á avenida de Santa Clara.

Não era bem o medo, mas uma cousa muito parecida; equivalente por certo á sensação do aereonauta que ouve gritar, já dentro da barquinha, — larga.

O dia estava encoberto, em prenuncio de outomno, molhado com aguaceiros frequentes, de atmosfera humida, cortada por vezes em sincopes de luz por um sol ardente que cantava ainda o verão nas folhas verdes dos choupos.

O bom Deus tinha mandado ás nuvens piedosas que regassem a estrada poeirenta, para tambem fazer inchar numa apoplexia de glicose os bagos da uva e tornar mais pujante a seiva dos milheirões serodios nas uberri-mas nupcias do polen fecundo a cair nos ovarios das flores, e para lavar a epiderme das oliveiras tristes que a civilização das estradas a Mac-Adam cobre da pulverização do calcareo, como as cutis das damas com o pó de arroz de Lubin.

Os estomas sem asfixia já se abriam; o verde bicolor das faixas tinha espelhamentos de verniz.

Mas o nosso fogueiro emerito, attento e solemne não pensava no Mondego em largos meandros a filtrar no areial as suas aguas limpidas, espalhadas e escassas; não pensava nos aguaceiros que ameaçavam ainda; pensava no motor, nas camaras d'ar, nos cestos gravidos de provisões, no travão e na hora da partida.

Despedimo-nos dos amigos. *Alea jacta est*, murmurei commigo. Lá vamos, na ondulação velludosa dos pneumaticos, impellidos pela força centrifuga nas curvas habilmente feitas, como numa desnata-deira de leite.

Cinco minutos passados, trepava-se a ingreme ladeira de Santa Clara vendo á nossa esquerda o inolvidavel panorama das duas margens do Mondego, a casaria da cidade coroadá feudalmente pela Universidade, e as quintas salpicadas aqui e além de casas historicas. Os montes azulejam ao longe ás listas, movimentados pelas aberturas do sol que allumia risonho este ou aquelle trecho rompendo as nuvens como um photographo que na sua galeria arredasse esta ou aquella cortina para obter determinados effeitos no modelo.

O auto trepa bem apesar da carga. Vae na 2.^a velocidade. Já me esqueci do pavor e vou pensando nos bons tempos que não voltam, recordando trechos apagados na memoria, reconhecendo aspectos familiares e evocando saudades de uma terra, onde não é bom estar mas de onde é bom sair.

Approximamo-nos da primeira cumeada. Sumiu-se o valle principal e começa a paisagem pobre dos terrenos fracos e aridos. Passam carretas campestres tremelicando as suas ferragens, ao trote curto dos pequenos machos guiados por iricanas: um ou outro carro de bois caminha gravemente sem se assustar com o som da trompa roufenha e profunda. Só os rafeiros e os rebanhos saltam á estrada, fúlos, rabiosos com ladridos metallicos, indignados, enquanto as ovelhas se contentam com fugir num galope ondulado e rithmico.

Relanceamos os olhos para pequenos e risonhos quadros campestres. Entrevê-se Sernache. Endereçamos uma lembrança a um amigo ausente o dr. Gaspar de Mattos que tem ali casa.

Aproveitam-se os lanços em recta e as descidas para ganharmos uma rasoavel velocidade. O vento sacode-nos. Respiramos um ar renovado na velocidade de 30 kilometros por hora. Mais umas curvas, deixamos as bellas arvores da antiga estrada real de Lisboa ao Porto.

Toca a corneta, entramos em Condeixa como meteoros. Ah! fica o solar dos Lemos com o seu ar solemne *ancien regime*. Voltamos á esquerda seguindo a Penella.

A breve trecho vemos a casa de Podendes. O lanço agora é plano, é aproveitar. Corremos, corremos. Já se devisam ao longe os montes para onde nos dirigimos. Desce-se agora.

Vamos entrar na villa de Penella tão caracteristica, com o seu velho castello cingindo o outeiro onde se estende a povoação, que parece um desenho em arraz, com o seu ribeiro d'onde saem direitos e esguios os choupos.

Villa a um tempo rural e aristocrata, como uma velha castellã retirada e escondida, sem opulencias mas conservando a linha inflexivel, o porte, o donaire dos bons tempos da corte em que arrastava a cauda de brocado nos minuetes do paço.

O auto corria a *mervelle*, mas um garoto, José se chamava o facinora de 12 annos, exercitando-se no *sport* de Santo Estevão, entendeu que devia lançar uma pedra á estrada na pista do vehiculo.

Tinha boa mão o rapazote! A pedra parecia um punhal com bicos de diamante.

Feriu o protector da roda trazeira, furou a camara d'ar cruelmente, cavilosamente.

Sentiu-se alguma cousa d'anormal. O pneu esvasiava-se como um balão. Já não tinha a gordura empantufada, a pelle esticada como a de um tambor. Caía flacida á maneira das carnes moles das senhoras gordas de 50 annos. Era necessario parar.

Mãos á obra. O nosso habilissimo fogueiro-amador abre a officina ambulante. Extrae varios aparelhos: o macaco, a bomba, etc.

Quer-se reconhecer a ferida. Não apparecia, como não appareceu mais o José, cujas orelhas mereciam tratamento tambem. Perfida incisão!

Substituiu-se o pneumatico.

Cidadãos hospitaleiros dão agua ás nossas mãos maculadas do pó e dos oleos.

Que contratempo!

Mas a machina começa já a cantar no seu zunido de moscardo mecanico. A trompa engrossa a voz, vamos para a frente. E' resgatar o tempo perdido.

Depressa se chega á extrema dos districtos de Coimbra e Leiria. Lá está o marco, a linde.

Levantamo-nos e cantamos o hymno em homenagem ao nosso districto.

Caminha-se rapido. A estrada tem lanços rectos. Nos remendos salta o automovel e saltamos nós, como bonecos de caixa, vivamente para o ar.

A' frente erguem-se montes em attitudes variadas. Num d'elles, uma matilha de pinhal que lhe cobre o topo lembra um barrete de dormir verde numa cabeça calva.

Chegamos a um cruzamento de estradas. Para a direita vae a que se dirige a Ancião. Deixamos essa e a da frente, e tomamos a da esquerda, a de Figueiró dos Vinhos.

Passam alguns minutos e começa a modificar-se a paisagem, nas ondulações compassadas dos montes destacados do corpo principal, como postos avançados d'uma columna de tropas.

Caminhamos para as margens agrestes e abruptas da ribeira de Alge. O scenario muda de repente. A estrada lá vae, torcendo-se a colear os montes, que corta a meia encosta. Entra-se no estreito valle marginado de pinheirões e arvoredo de differentes essencias em que destaca o castanheiro de compridas folhas lanceoladas e metallicas.

Começamos a descer, seguindo a varanda que diz para o precipicio. Se o automovel virasse á direita, iríamos parar só no fundo da apertada ravina, como aconteceu a um caçador de javalis ha poucos annos. Lá em baixo corre alegremente, cantando de pedregulho em pedregulho, a ribeira afluente do Alge. Apparece no terreno convulsionado o schisto e depois o granito. A vegetação é

luxuriante; lembra Collares com mais arvores e com maior movimentação orográfica.

No Alge uma ponte romana de grande arco circular abre-se magestosamente, salvando a ribeira em que se pescam famosas trutas e saborosíssimas eirozes. A ribeira curva-se em mil voltas por entre os montes vestidos de pinheirões verdes, de castanheiros esmaltados, e de oliveiras de tom esbranquiçado. Em cada correia milheirões florecidos.

Algumas cabanas e casitas caprichosas fazem lembrar construções rústicas da Suíça.

E' um encanto.

Só para vêr isto valia a pena o passeio.

Aqui e além erguem-se penedos esburgados, roídos pelo tempo, cobertos de lichens, restos ou esqueletos dos montes em que a água fez erosões caprichosas.

A cada nova curva da estrada sinuosa que sóbe penosamente, novos horisontes imprevistos.

Uma fonte de excellente água fresca e fina leva na sua canção cristallina para o regato proximo as folhas das arvores que começam a adoecer do outomno.

O automovel trepa a ingreme e longa encosta, sem hesitação no seu arfar assodado de machina.

Longos rebanhos de ovelhas fogem á direita. Cortejam-nos respeitosa e camponeses com os seus largos chapéus de feltro grosseiro.

Estamos no cimo. Agora é correr para Figueiró, a Cintra do districto de Leiria, mas uma Cintra alegre e clara, sem nevoeiros e ventanias.

Arvores frondosas na estrada em que corremos, desafiavam telas de pintores e almas d'artistas.

Alguns por aqui andam em peregrinação como Malhoa, o grande mestre que tem em Figueiró dos Vinhos o seu ninho d'arte onde vem repousar, trabalhar e fazer a sua provisão de bom ar, todos os annos.

Apparecem as primeiras vivendas percursoras da villa. Passa rapidamente a casa dos srs. Paivas.

Chegamos ao largo principal, onde se vê a bella egreja restaurada com formosas cousas dignas de exame.

Mas o tempo aperta.

Cumprimentam-se rapidamente alguns amigos. Apraz-se uma visita mais demorada no regresso e vamos de novo devorar espaço até Pedrogão Grande.

Fica ali, ao lado, a poucas leguas. Mas a estrada directa não está ainda construida. Pedrogão era uma terra perdida á beira do Zézere segregada do resto do mundo.

Está quasi concluida a sua ligação mais vantajosa e curta. Por enquanto apenas é accessivel á circulação pela estrada de Figueiró a Castanheira e d'esta a Pedrogão.

Mas que enorme volta a costear a serra da Bolla!

Lá vemos a risca, que o ramal pratica nos montes, fazendo um angulo recto com a estrada para a Castanheira.

Muito falta ainda!

Mas o auto engole facilmente os kilometros. Vamos descendo entre pinheirões com aberturas onde vegetam castanheiros e onde outros agonizam, feridos de morte pela nova molestia que os ataca na raiz.

Encontramos carros carregados de fardos de lãs. Vão para a Castanheira, a Covilhã do districto.

Ali chegamos tambem e por ali passamos rapidamente deitando os olhos para aquelles formosos sitios em que a ribeira de Pêra que anima as rodas e turbinas das fabricas, põe encantos de jardim em cada gleba.

A serra da Louzã alevanta-se atraz de nós, desenvolvendo largamente os seus montes que nos separam de Coimbra.

Cubiamos as bonitas casas de campo, as villas do dr. Baeta Neves e do sr. Bebião.

Mas o auto, indifferente á paisagem, ao arvoredo em que o sol ainda põe manchas douradas, ao ar solemne dos rochedos, ao panno de fundo do horisonte que se alarga á medida que subimos, corre, corre.

Devemos estar perto. E' isso. Sobem e estalam alegremente no ar muitos foguetes. Ouve-se uma banda de musica.

Estamos em Pedrogão Grande, hospitaleira, gastando 5 horas apesar das paragens.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'aquella linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (2.º semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 7:789\$992 réis: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer, de 7 do corrente, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a referida liquidação e ordenar:

1.º Que seja paga á mencionada companhia a quantia de réis 7:789\$992, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos relativa ao anno economico de 1904-1905;

2.º Que esta liquidação seja considerada provisoria até fazer-se a medição rigorosa da linha.

O que se communica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Pago, em 11 de setembro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao segundo semestre do anno economico de 1904-1905 1 de janeiro a 30 de junho de 1905), na importancia de 187:820\$083 réis: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 7 do corrente, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 187:820\$083 réis como liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no segundo semestre do anno economico de 1904-1905.

O que se communica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Pago, em 11 de setembro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Attendendo ao merecimento e mais circumstancias que concorrem em Francisco Felisberto Dias da Costa, do meu Conselho, Ministro de Estado Honorario: hei por bem nomeá-lo membro do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, logar vago pelo fallecimento do Conselheiro Emygdio Julio Navarro, nos termos do artigo 9.º dos estatutos da mesma companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Pago, em 2 de setembro de 1905. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de regulamento d'esta data para a administração e instrucção dos revisores de bilhetes nos caminhos de ferro do Estado: ha por bem approvar o referido regulamento, que baixa assignado pelo Conselheiro Presidente do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Pago, em 31 de agosto de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Regulamento da admissão e instrucção de revisores de bilhetes

Artigo 1.º Nos logares de revisores de bilhetes, que não tenham de ser preenchidos por sargentos, serão providos individuos que pertençam a qualquer das seguintes classes: fleis do movimento, telegraphistas, factores e guarda-freios, como determina o artigo 43.º do regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado

Art. 2.º Os candidatos a revisores de bilhetes, a que se refere o artigo 1.º, serão sujeitos á pratica e devidamente instruidos, antes de serem nomeados revisores effectivos.

Art. 3.º A direcção fixará em 31 de dezembro de cada anno o numero de individuos a admittir á instrucção, em vista da promoção provavel durante um anno e do numero de candidatos habilitados no anno anterior e ainda por nomear.

Art. 4.º Para ser admittido a este concurso é preciso:

1.º Não ter mais de vinte e nove annos;

2.º Ter boa apresentação e educação, isenção de qualquer nota nos registos criminaes e bons antecedentes de serviço;

3.º Ter necessaria robustez attestada pela junta de saúde.

§ unico. Serão motivos de preferencia, além das habilitações literarias, o conhecimento pratico da lingua franceza e antiguidade no serviço dos caminhos de ferro.

Art. 5.º Os individuos admittidos em virtude dos artigos 3.º e 4.º serão considerados praticantes a revisores, e serão devidamente instruidos:

1.º Pela pratica durante trinta dias no serviço dos comboios, acompanhados pelos revisores effectivos;

2.º Pela frequencia de uma escola durante trinta dias, onde serão instruidos sobre as condições de transporte, applicação das tarifas quer internas quer combinadas, na parte que diz respeito ao serviço de revisores.

Art. 6.º Durante o periodo da instrucção os praticantes de revisores receberão os vencimentos das categorias a que pertencem, tendo além d'isso, todos, o abono de 1 real por kilometro percorrido, enquanto andarem praticando nos comboios.

Art. 7.º Durante a frequencia da escola serão os praticantes de revisores, fora das horas de instrucção, empregados na execução dos serviços das categorias a que pertenciam, ou como amanuezes nas repartições.

Art. 8.º Findo o periodo de instrucção os praticantes de revisores serão examinados por um jury, composto do chefe da fiscalização, como presidente, e de dois inspectores da fiscalização, como vogaes, e classificados por ordem de merito em vista das provas prestadas e dos seus antecedentes.

Art. 9.º Os candidatos approvados e classificados serão considerados revisores auxiliares e voltarão, enquanto esperam vaga, á sua situação anterior, sendo chamados ao serviço e nomeados revisores effectivos por ordem das classificações.

Art. 10.º Será organizada sem demora o programma de instrucção, em que detalhadamente serão designados os conhecimentos theoreticos e praticos que hão de ser dados aos praticantes de revisores.

Art. 11.º Os sargentos que forem nomeados revisores, nos termos do artigo 112.º do regulamento de 16 de novembro de 1899 serão obrigados á pratica e á frequencia da escola nos termos do artigo 5.º dependendo a sua nomeação definitiva das provas de aptidão que nellas derem.

Lisboa, 31 de agosto de 1905. — O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Ministerio dos Negocios da Fazenda

Direcção Geral da Thesouraria

1.ª Repartição

Tendo a Companhia dos Tabacos de Portugal solicitado a autorização para serem emittidas obrigações de 4 1/2 por cento em representação do seu emprestimo de 1.500.000\$000 réis para os Caminhos de ferro do Estado, que lhe foi adjudicado nos termos do contrato de 19 de dezembro de 1901, applicando se aos encargos da emissão, durante o prazo de sessenta annos a annuidade de 79:085\$400 réis fixada no mesmo contrato para obrigações com premios de cuja emissão a Companhia desiste: hei por bem ouvida a Junta do Credito Publico e a Administração dos Caminhos de ferro do Estado, determinar o seguinte, usando das autorizações concedidas pelas cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 1 de julho de 1903:

Artigo 1.º O Ministro da Fazenda fará crear e emittir pela Junta do Credito Publico uma série de 18.175 obrigações de 90\$000 réis cada uma, para realizar a somma de 1.500.000\$000 réis, destinada á construcção de linhas complementares dos Caminhos de ferro do Estado, a obras novas nas linhas em exploração e á aquisição de material circulante, com fundamento nas autorizações concedidas pelas cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 1 de julho de 1903.

Art. 2.º Estas obrigações serão nominativas ou ao portador e vencerão o juro de 4 1/2 por cento ao anno a contar de 1 de janeiro de 1905, pagavel aos semestres nos dias 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno, nos cofres do Estado encarregados do serviço da divida publica.

Art. 3.º As referidas obrigações serão reembolsaveis no prazo de sessenta annos, a contar de 1 de janeiro de 1905 por sorteio ao par ou por compra no mercado abaixo do par, á escolha do Governo, reservando-se este a faculdade de antecipar a amortização quando lhe convier.

O pagamento dos titulos sorteados será effectuado nas epochas do vencimento do juro.

Art. 4.º Os sorteios para a amortização, quando esta haja de ser feita por essa forma, realizar-se-hão em 15 de dezembro e 15 de junho de cada anno, na Junta do Credito Publico, deixando as obrigações sorteadas de vencer juro a contar da data da sua amortização.

Se na ocasião de serem apresentadas para reembolso lhes faltarem coupons correspondentes a uma data posterior á de amortização, a importancia d'esses coupons será deduzida do capital a reembolsar.

Art. 5.º A Administração dos Caminhos de ferro do Estado entregará mensalmente, nos precisos termos da lei de 14 de julho de 1899 e seu regulamento de 2 de novembro do mesmo anno e até findar a amortização, o duodecimo necessario para o pagamento dos juros e amortização annual das obrigações na Junta do Credito Publico, por onde correrá o serviço das mesmas obrigações.

Art. 6.º No orçamento do Ministerio da Fazenda e no capitulo da divida publica fundada a cargo da Junta do Credito Publico será annualmente descrita, em separado, a quantia de 79:085\$400 réis, importancia dos juros e amortização dos titulos da série de que trata o presente decreto.

Art. 7.º Nos termos da base 3.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899 é consignada no fundo especial dos Caminhos de ferro do Estado a parte necessaria para o serviço das referidas obrigações, a qual deverá ficar sempre isenta de qualquer outra applicação até final amortização ou reembolso dos titulos a cujo serviço é adstricta.

Art. 8.º Nos termos do § 5.º do n.º 11.º base 3.ª annexa á carta de lei de 14 de julho de 1899 as ditas obrigações são isentas de quaesquer impostos ou deducções.

Art. 9.º As obrigações serão representadas por titulos de uma, cinco e dez obrigações nominativas ou ao portador, e terão as assignaturas do Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda, de dois membros da Junta do Credito Publico e de um funcionario superior da Direcção Geral da Thesouraria, podendo todas as assignaturas ser de chancellia, excepto uma.

Art. 10.º Para a emissão das obrigações de que trata o presente decreto passar-se-ha a competente obrigação geral assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda, e pelo director geral da Thesouraria, a fim de receber o visto do Tribunal de Contas quando na mesma obrigação esteja lançada a declaração de conformidade pela Junta do Credito Publico, nos termos do n.º 6.º do artigo 8.º do seu regulamento organico e do artigo 23.º do decreto de 14 de agosto de 1893.

Art. 11.º Fica permittida a reunião numa só operação das emissões autorizadas pelo presente decreto e pelo de 12 de outubro de 1903, collocando-se os titulos, cujo texto será submittido á approvação do Governo, onde e pela forma que for julgada conveniente comtanto que não haja despesa alguma para o Thesouro além da que respeita aos titulos definitivos, nem augmento nos encargos annuaes fixados nos contratos respeitantes ás referidas emissões.

Art. 12.º Pela Junta do Credito Publico, Administração dos Caminhos de ferro do Estado e Direcção Geral da Thesouraria serão dadas as instrucções necessarias, nas epochas convenientes, para a inteira execução d'este decreto.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenham entendido e façam executar. Paço aos 2 de setembro de 1905.—REI.—*Manoel Affonso de Espregueira—D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio*.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei conformando-se com a proposta do Engenheiro Director dos Caminhos de ferro de Loanda: ha por bem determinar que a ponte construida no rio Lucalla seja denominada Ponte Ramada Curto. O que o mesmo Augusto Senhor manda comunicar ao Governador Geral da Provincia de Angola para seu conhecimento e devidos effectos.

Paço, 12 de agosto de 1905.—*Manoel Antonio Moreira Junior*.

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica

Com fundamento no artigo 2.º do decreto de 27 de maio de 1905 e nas disposições do artigo 32.º, §§ 1.º e 2.º da carta de lei de 24 de novembro de 1904, provisoriamente mandadas vigorar no exercicio de 1905-1906 nos termos do artigo 7.º da carta de lei de 3 abril de 1896, pela portaria de 27 de junho ultimo: Hei por bem, tendo ouvido o Conselho de Ministros e guardadas as prescripções do § 9.º do artigo 1.º da carta de lei de 30 de junho de

1891 e do artigo 1.º do decreto n.º 2 de 15 de dezembro de 1894, determinar que no Ministério dos Negócios da Fazenda seja aberto um credito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Publica, a favor do Ministerio da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importancia de 200.000\$000 réis, destinada a satisfazer despesas com a construcção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chelha, devendo a mesma importancia ser inscrita na tabella de despesa extraordinaria do exercicio de 1905-1906, sob a seguinte rubrica:

Capitulo 3.º - Despesas com a construcção do caminho de ferro de Mossamedes - 200.000\$000 réis.

O Tribunal de Contas declarou achar-se este credito nos termos legais de ser decretado.

O Presidente do Conselho de Ministros e os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios de todas as Repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 2 de setembro de 1905. — REL — José Luciano de Castro — Eduardo José Coelho — Arthur Pinto de Miranda Montenegro — Manoel Affonso de Espregueira — Sebastião Custodio de Sousa Telles — Manoel Antonio Moreira Junior — Antonio Eduardo Villaca — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Viagens em 5.ª classe. — A linha Delaware. — Os Adirondacks. — Primeira locomotiva na America. — A American Locomotive e a General Electric. — Viagem no Hudson. — Balanço da excursão. — Uma longa viagem.

Ampliando o que dissémos no artigo VI sobre diferentes classes em que se viaja aqui, apesar de, na apparencia, não haver senão uma só, devemos dizer que, além da 3.ª, em que viajam os de esphera social mais baixa, e de outra ainda em que vão os negros e os sujos, ha uma 5.ª classe! E' a dos desgraçados que não podem pagar, dos que não trabalham ou dos que só bebem; dos que para se transportar precisam arriscar a vida, ou pelo menos soffrer algumas horas dos maiores martyrios e perigos a que só se sujeita quem tenha um absoluto desprezo pelo corpo.

São os que viajam... debaixo do comboio.

Não é raro, nalguns expressos, mesmo os mais rapidos, descobrir, debaixo das carruagens, sobre as travessas que constituem o leito dos carretos (boggies) um montão de poeira e lama que se mexe.

Esse montão é um homem; por vezes dois. Imagine-se em que estado, depois d'uma viagem de algumas horas, aquelles corpos saem d'alli. Um que vimos taes camadas de lama tinha sobre si, que todo elle parecia um rolo de barro, sem se lhe distinguir a cara.

Flagrante contraste entre esses desgraçados que vão em baixo e os felizes que em cima teem quatro sabonetes para lavar as mãos e vinte toalhas para as limpar.

Dito isto, prosigamos a nossa viagem:

De Montreal a Nova York, ou melhor, a Albany, (porque d'ahi em diante temos variados meios de descer o Hudson), a linha da companhia Delaware é d'um pittoresco extraordinario.

Parece por vezes que vamos atravessando a Suissa, tal é a successão das montanhas, dos lagos, dos prados e valles que a cada momento avistamos da janella da carruagem, em successivos panoramas ridentes de verdura, por entre a qual nos sorriem cidadesinhas animadas, povoações de verão em que os grupos de alpinistas de fatos curtos e croque na mão contemplam a passagem do trem no intervallo d'uma subida de montanha. pequenas villas de madeira (como a maior parte das casas na America) e grandiosos hotéis; cascatas que se precipitam nos lagos e partidas de caça que correm para as montanhas; riachos que murmuram entre as pedras e grandes concertos que atroam os ares nos parques e nos salões.

E' para os Adirondacks que vae a sociedade rica do leste americano, quando o calor em Nova York, em Washington, em toda a costa, é de abraçar.

Além d'esse interesse, da deliciosa paisagem, a Dela-

ware tem mais outro interesse historico, no que se refere a caminhos de ferro:

Foi ahi que circulou em linha ferrea da America a primeira locomotiva, a Stourbide Lion, que pela primeira vez naquella linha, em 8 d'agosto de 1829, dirigida pelo seu engenheiro Horacio Allen, fez o percurso de alguns kilometros.

A linha principal corre ao lado do lago Champlain, destacando-se d'ella varios ramaes, que grimpam pelas montanhas em interessantes trajectos.

Não seguindo directamente a viagem a Albany, mas fazendo-se uma pequena paragem em Saratoga, dirigiram-se os excursionistas a Schenectady, onde tinham importante visita a fazer.

Era esta o exame das grandiosas officinas da American Locomotive Company e da General Electric, duas das mais importantes fabricas do novo mundo.

Na primeira notou-se, além da enorme vastidão das officinas e valor dos seus machinismos, a fundição por jacto de séries de 7 e 8 grandes peças de 15 a 60 toneladas cada, trabalho que em mais parte alguma do mundo se faz assim.

E era preciso que esta fabrica tivesse, com effeito, installações de absoluta primeira ordem, para chegar á situação de ser das primeiras do mundo. Como é sabido, a producção geral de locomotivas foi, no ultimo anno, de 20.000; os Estados Unidos entram neste numero com 8.000; pois só esta companhia, nas suas diferentes officinas, fabricou 3.000.

Da fabrica de locomotivas passou-se á General Electric, em que não menor interesse despertou o exame dos trabalhos e machinas diversas.

As officinas e depositos cobrem uma area de 60 acres, em que se elevam 50 grandes edificios e 100 outros diversos, abrigando 8.000 operarios.

Entre outras muitas novidades ali produzidas, figuram o apparelho de block signaes, automatico, que tem sido adotado por todas as linhas americanas, e a grande locomotiva electrica, que vimos manobrar, rebocando á velocidade de 50 milhas (80 kilometros) um comboio longo e pesadissimo.

O regresso de Albany a Nova York póde fazer-se, como dizemos acima, por tres vias (além da estrada), sendo dois caminhos de ferro; o da margem direita, West Shore, linha que não conhecemos, o da margem esquerda, o New York Central, de que mais tarde falaremos, e pelo rio nos bellos vapores da Hudson River Day Line, que foi por onde se fez o trajecto.

E' indispensavel ao viajante que venha a Nova York fazer este percurso em sentido ascendente ou descendente, para conhecer a intensidade da navegação d'este rio, especialmente no que se refere ao transporte de passageiros.

Os vapores, quasi tão grandes como os transatlanticos, são construidos a exemplo dos predios das grandes cidades — ha-os de 7 e mais andares, e em cada um não só ha as bancadas ordinarias, mais ou menos luxuosas, em alguns mesmo ha compartimentos especiaes para familias, ornamentados com riqueza, como verdadeiros quartos, com cama, para os que querem dormir durante as viagens nocturnas.

A descida do rio é agradabilissima, entre as suas duas verdejantes margens e cruzando-se continuamente com vapores ajoujados de passageiros que vão em sentido contrario.

O percurso de 240 kilometros que separa as duas cidades fez-se em 9 horas e meia, o que dá um bom andamento médio de 25 kilometros (16 milhas) á hora, muito regular para navegação em rio tão frequentado.

Com a chegada a Nova York terminou a bella excursão offerecida aos congressistas, na qual se percorreram 2.645 milhas (4.232 kilometros), em linhas de 11 diferentes companhias terrestres e uma linha fluvial, atravessando-se ou visitando-se os estados de Nova York, Nova Jersey, Pennsylvania, Maryland, Ohio, Indiana, Illinois, Missouri, Michigan, Ontario e Quebec (Canada), ao todo, dez, e quinze cidades.

E aqui terminamos tambem a resenha que póde considerar-se como a 1.ª parte das nossas viagens na America, visto que, terminados os compromissos do con-

gresso, recomeçamos uma muito mais longa viagem que constituirá a 2.ª parte d'estas descrições, viagem ainda mais interessante do que esta para quem pretende conhecer o viver, os costumes e o modo de ser do povo americano; ao mesmo tempo que as numerosas e extraordinárias bellas naturaes d'este paiz, a algumas das quaes bem cabe a phrase tão usada por americanos, de «unicas no mundo».

Se o leitor tiver paciência para nos acompanhar, como a tivémos para, sem descanso, percorrer os Estados Unidos e o Mexico, do norte ao sul, e o Canadá, de oeste a leste, terá occasião de conhecer em variadissimos detalhes este paiz, original até na vulgaridade de muitas coisas que são o seu característico.

Entretanto, que se nos perdõe o reclamo, attendendo a que escrevemos no paiz onde elle chega ao extremo das mais sérias companhias o começarem em grandes cartazes de cores dizendo: «Onde vae v.ª amanhã, domingo? Pois olhe que ha bilhetes de ida e volta, etc., etc.»

EMYGDIO NAVARRO

Ausente, e bem longe, o nosso director não pôde deixar de gravar aqui o testemunho da sua mais respeitosa saudade pelo collega illustre, gloria do jornalismo portuguez que deixou de existir.

Em todas as relações que nos ligaram, se no campo jornalístico encontrámos naquella grande escritor a mais rigorosa lealdade, a mais correcta camaradagem, quer quando defendíamos — embora distanciados — a mesma causa, quer quando divergiamos de opiniões, nas relações particulares só favores e provas de honrosa deferencia recebemos d'aquelle grande espirito.

Nosso ministro em Paris teve occasião de espontaneamente nos prestar um valioso serviço, provando, ao mesmo tempo a um afamado jornalista francez como um alto funcionario portuguez sabe defender a justiça e a verdade de um compatriota.

Estes protestos de gratidão que, durante a sua vida não poderíamos desenvolver sem que nos dissessem turiferarios, entretecemo-los na corôa de saudades que depomos sobre a sua campa, respeitosos e tristes como a patria que perdeu nelle a mais poderosa individualidade jornalística da actualidade.

M. C.

Uma declaração

Em o numero 424 da *Gazeta*, correspondente a 16 de agosto ultimo vem publicado um artigo sob a epigraphe *A vertigem dos transportes em Nova York*.

Os elementos para o artigo a que nos referimos foram extraídos d'uma revista americana que se publica na Republica Argentina, e que se intitula *Revista Argentina*.

Succede porém que as informações colhidas são tudo quanto ha de mais phantasia, para não empregar termo mais feio. O nosso director que apesar de andar por terras longinquas não descarta a *Gazeta*, horrorizou-se ao ver um tal acervo de falsidades, tanto mais que a sua recente estada em Nova York lhe deu ensejo para apreciar por meudos a vida novayorkense.

Não querendo sacrificar-lhe a sua reputação de viajante consciencioso apressamo-nos a declarar a origem do artigo para que não possa suppôr-se devido á penna de Mendonça e Costa um tão grande sol de falsidades.

O nosso bom amigo e director descreve hoje com toda a verdade a vida de Nova York e desfaz por completo a ideia falsa que nós, involuntariamente e na melhor boa fe, fizemos nascer no espirito dos nossos leitores.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa especial n.º 13, p. v., do Sul e Sueste.—Para facilitar o transporte de aparas de cortiça foi estabelecido o maximo cobravel de 23300 por tonelada para as expedições destinadas ás estações do Barreiro ou Lisboa. Com o presente n.º distribuimos esta tarifa.

A vertigem dos transportes em Nova York

O nosso artigo sobre este titulo publicado no numero de 16 d'agosto e extrahido do jornal *Revista Argentina* não está inteiramente exacto como no-lo communica o nosso director, assim que, em Nova York recebeu o jornal.

Certamente o informador do nosso collega argentino phantasiou para apresentar os comboios elevados a deitarem fumo, quando elles são electricos (carril lateral) e quando imaginou (como em geral se pensa, na Europa; por gravuras antigas que apresentam a ponte do Brooklyn cheia de gente a pé) que a população se acotovelava a passar a ponte, o que não se dá.

A ponte de Brooklyn tem 1.860 metros, e por 20 réis não vale percorrê-la a pé.

Os que moram para aquelle lado, que é uma grande cidade e não um bairro suburbano como se lhe chama no artigo, veem a Nova York de manhã e voltam á tarde, mas em carros que, esses sim, são assaltados com um furor extraordinario, offerecendo um espectaculo curioso, especial, não visto em parte alguma, a rapidez com que os carros chegam ás suas quatro linhas installadas sob a ponte em Nova York e communicando com ella por meio de rampas especiaes, se enchem e partem logo carregados por dentro e por fóra.

Para ir a pé, o que muito pouca gente faz, sobem-se escadas de um e outro lado como as sobe tambem, áquellas horas uma multidão enorme que vae tomar os trens da linha elevada que partem a cada meio minuto, levando cada um milhares de passageiros.

Tambem não ha differença entre a multidão da manhã e a da tarde, porque é a mesma; a que vem e a que vae, composta de um mixto de todas as classes, porque não só gente de poucos meios vive em Brooklyn; vive ali gente da melhor sociedade, e até o nosso estimado consul geral na America lá reside.

Não são sem quilha os ferrys que atravessam o East River, nem o podjam ser vapores que transportam milhares de passageiros; o articulista confundiu por certo com os grandes backs que transferem de uma para outra margem numerosos vagonos de mercadorias.

O metropolitano que se está construindo é a parte do *subway* que hoje já percorre toda a ilha de Manhattan, e atravessará para Brooklyn, por sob o rio, e que é e continuará a ser traccionado por electricidade.

Finalmente, e ainda referindo-nos ao principio do artigo; os tremvias das ruas não páram, é certo, para os enterros passarem... porque não se usa em Nova York encher as ruas com um cortejo enorme atraz de qualquer morto. Este vae muito bem só na sua carruagem até o cemiterio, onde os parentes e os amigos lhe fazem as suas despedidas, tendo ido até ali pelo meio e caminho que entendem. Pelo contrario; os tremvias, apesar de não perderem tempo, como muito bem se diz no artigo, páram em todos os cruzamentos de ruas, sempre que ha passageiro a entrar ou a sair, e se succede que a um passageiro cae a bengala ou outro objecto, prontamente param para elle o apanhar. Deve-se ainda notar que todas essas linhas são de tracção subterranea sendo obrigados pela camara a adoptar este sistema em substituição do fio aereo, e que apesar dos grandiosos serviços que este meio de viação presta ao publico, e estando elle

estabelecido nas grandes avenidas, não é consentido na 5.ª reservada só a carruagens.

Com vista á nossa camara para que nos salve o Chiado do carro electrico.

"O Economista Portuguez"

Este nosso illustre collega transcreveu o nosso artigo sobre estatística industrial, citando a *Gazeta*.

Agradecemos a dupla amabilidade.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Abril

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1905	1904
I—Animas vivos	683.737	1.140.146
II—Materias primas para as artes e industrias	8.245.593	9.779.485
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	2.532.255	2.818.685
IV—Substancias alimenticias	6.462.389	4.974.795
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	1.115.445	1.320.216
VI—Manufacturas diversas	1.630.697	1.698.808
Taras	38.664	35.274
Totales	20.708.780	21.767.409
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animas vivos	972.852	1.767.377
II—Materias primas para as artes e industrias	1.793.436	1.814.593
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	548.724	751.349
IV—Substancias alimenticias	4.787.696	4.911.005
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	20.915	34.489
VI—Manufacturas diversas	598.775	692.485
Totales	8.722.398	9.971.298

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Sortelo de obrigações

Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 18 á 1 hora da tarde no escritorio da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, o sorteio para amortização das obrigações da série «Mirandella—Vizeu», relativo ao 1.º semestre de 1905.

Lisboa, 12 de setembro de 1905.—O Director de serviço, Antonio José Gomes Lima.

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Annuncia-se que foram sorteadas no dia 9 de setembro de 1905, para amortização, as obrigações n.ºs 337, 2.005, 2.700, 2.777, 3.983, 5.139, 5.249, 5.359, 5.689, 6.219, 9.076, 10.289, 10.310, 10.528, 11.129, 12.719, 13.014, 13.287, 14.005, 14.081, 14.316, 14.535, 14.625, 15.178, 15.215, 15.401, 17.159, 17.406, 17.874.

O pagamento do coupon e das obrigações sorteadas effectuar-se-ha em Paris no Comptoir National d'Escompte, a partir de 1 de outubro de 1905.

Lisboa, 9 de setembro de 1905.—Conde de Mesquita—Eduardo Moser.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro de 1905.

A questão dos tabacos continua a ser a questão do dia, se não sob o ponto de vista financeiro, sob o ponto de vista politico.

O contrato tem encontrado adversarios ferozes e nas duas camaras a guerra que lhe moveram foi sem misericordia. Mas a questão tem, ao que parece, dente de coelho, porque foge a todos os laços.

E fóra das camaras a guerra que lhe fazem é geral.

Ha quem advogue o regresso á liberdade de industria; ha quem avenge a ideia de abrir-se um novo e largo concurso; ha ainda quem opte pela *régie*.

Tudo tem prós e tudo tem contras.

A liberdade de industria pôde levar-nos a um exclusivo encapotado, caso que se estava dando durante os ultimos tempos d'aquelle regimen.

O exclusivo oficialmente estabelecido tem a vantagem da certeza da venda; mas em opposição tem a circumstancia de enfeudar por largo tempo um rendimento que annualmente vae progredindo para o arrematante e se mantem, no emtanto, fixo, ou pouco mais, para o Estado.

Que o negocio é rendoso prova-o o furor com que se degladiam os que querem obtê-lo. D'aqui pôde concluir-se que o melhor seria conservá-lo nas mãos do Estado, e então surge a ideia da *régie*, como a melhor das soluções.

Varios paizes a tem adoptado e com proveito. Porque não ha de fazer-se o mesmo em Portugal?

O movimento na Bolsa continua fraco. E' a época das ferias e de gastar-se o dinheiro ganho durante os outros mezes do anno. Os campos e as praias convidam ao descanso da labutação de dez mezes.

Onde o movimento continua a ser grande é nas roletas. Não ha transacções a praso. E' tudo á vista.

A Bolsa do Terreiro do Paço está deserta, mas os bolsins de Cascaes, Estoril, Figueira, Povoia e tantas outras á beira mar plantadas regorgitam de clientela.

Todos tem o seu S. Martinho.

Consta que reúnem brevemente as direcções de alguns bancos e companhias para representarem ao governo no sentido de se fazer uma redução de 50 % no imposto de rendimento extraordinario, lançado em 1892 sobre as acções e obrigações de bancos e companhias, baseando-se essa representação no facto de se propôr igual redução aos funcionarios publicos.

Na quinzena finda o negocio esteve bastante fraco e a Bolsa um pouco desanimada. Assim as inscripções oscillaram entre 42,40 e 42,10.

Os fundos externos ficaram a 65\$700 réis. Acções dos Fosforos firmaram-se a 66\$400 réis. Acções da Companhia Nacional tiveram alguma procura estes dias, tendo-se feito no principio da quinzena a 10\$600 e chegado a 12\$000 réis no dia 13.

As acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes mantiveram-se a 70\$000 réis a coutado, mostrando-se com tudo o mercado um tanto firme neste papel. As acções das Aguas ficaram a 101\$000 réis, tambem com alguma procura. As do Gaz variaram entre 73\$000 e 73\$500 dinheiro e papel respectivamente. As acções da Companhia dos Tabacos descaíram de 114\$500 para 113\$800 réis.

Quanto a obrigações temos:

Companhia Real dos Caminhos de ferro, 2.º grau que se mantiveram entre 53\$000 e 53\$800 réis. As da Companhia Nacional dos Caminhos de ferro ficaram a 72\$300 a 1.ª série, e 70\$700 réis a 2.ª série.

As do Caminho de ferro Atravez d'Africa variaram entre 87\$700 e 88\$300 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	51 3/4	51 5/8	Desconto no Banco de Portugal...	5 1/2 %
" cheque...	51 3/8	51 1/4	No mercado...	5 %
Paris 90 d/v.....	554	556	Cambio do Brazil...	17 1/16
" cheque.....	557	559	Premio da libra...	\$160
Berlim 90 d/v.....	227	228		e
" cheque...	228 1/2	229 1/2		\$170
Francfort 90 d/v...	227 1/2	228 1/2		
" cheque...	229	230		
Madrid cheque....	705	715		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa : Inscriptões de assent.	42,30	42,55	42,50	42,45	42,40	42,40	42,30	42,10	41,80	42	—	42,10	42,05	—
» coupon ..	42,15	42,20	42,15	42,05	42,05	42,55	41,90	41,65	41,50	41,67	41,70	41,65	41,05	—
Obrig. 4 % 1888	20.200	20.200	—	—	—	—	20.250	—	—	20.300	—	—	—	—
» 4 % 1890 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent	62.000	—	—	—	—	62.000	—	62.000	—	—	62.000	62.000	—	—
» 4 1/2 % coupon int ..	61.300	—	61.800	—	61.800	—	61.800	—	—	—	—	—	61.800	—
» externo 1.ª série	—	66.000	66.000	66.000	65.900	66.000	65.900	65.700	65.600	—	—	65.700	—	—
» 3 % 1905	—	—	—	9.450	9.450	—	9.450	—	9.450	9.450	—	—	9.450	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal	177.800	177.800	—	—	177.800	—	177.800	177.800	177.800	177.800	—	177.700	—	—
» » Commercial	—	—	133.000	—	—	—	—	—	133.000	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	100.000	100.000	100.000	100.000	—	100.000	—	—	100.000	100.000	—	100.000	—	—
» » Lisboa & Agores	119.500	—	—	—	—	—	120.000	—	119.500	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon	—	114.500	—	114.000	114.500	—	—	—	114.000	113.600	—	113.800	—	—
» Comp. Phosphoros	64.400	—	—	—	64.800	64.800	64.900	64.800	65.000	65.000	65.100	65.400	66.100	—
» » Real	—	—	69.300	70.000	70.000	70.000	70.000	—	—	—	—	70.000	—	—
» » Nacional	—	10.500	—	10.500	10.600	—	10.600	10.700	10.900	11.000	12.000	11.500	—	—
Obrig. prediaes 6 %	—	—	—	—	—	—	94.800	—	—	—	—	—	—	—
» 5 %	88.000	88.000	88.000	87.700	87.800	87.800	87.900	87.900	87.900	88.000	—	—	88.000	—
» C.ª Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 % 2.º »	53.000	—	53.900	54.000	53.900	53.550	53.800	53.75	53.750	53.700	—	53.800	—	—
» » Nacional 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	70.800	—	—	72.300	—	—	—
» » Atravez d'Africa	—	87.800	88.300	88.300	—	—	88.000	87.700	—	—	—	—	87.700	—
Paris : 3 %, portuguez 1.ª série	69,75	69,75	69,90	70,35	70,35	70,40	70,12	70,15	70,15	69,85	69,95	70	—	—
Accções Comp. Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	373	373	—	—
» Madrid-Caceres	—	—	—	—	35	—	—	—	36,25	40	40	40	—	—
» Madrid-Zaragoza	—	288	—	297	294	293	301	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	164	—	—	—	—	—	172	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	387	—	—	—	387	383	385	384	384	—	384	385	—	—
» » 2.º »	—	—	—	—	—	—	—	289	289	—	289	—	—	—
» » Beira Alta	—	—	—	—	184,50	185	185	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	—	—	—	120,50	120	118,50	118,75	120,50	123	126	129	—	—
Londres : 3 %, portuguez	69,75	69,75	69,87	70	70	69,87	70	70	70	69,75	69,87	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	92	—	—	—	—	92,25	92,87	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1905		1904		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1905	1904
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	20 26 Ag	693	114.319.000	164.962	693	114.197.649	164.787	3.003.471.000	3.001.631.860
	27 2 Set	»	116.024.000	167.422	»	115.405.340	166.530	3.119.495.000	3.117.067.200
	20 26 Ag	380	16.089.000	42.339	380	15.863.351	41.745	421.009.000	426.645.140
	27 2 Set	»	17.068.000	44.915	»	16.669.600	42.288	438.077.000	442.714.800
Vendas Novas	20 26 Ag	70	1.509.000	21.557	70	1.842.000	26.314	57.914.000	48.814.000
	27 2 Set	»	2.257.000	32.241	»	2.037.000	29.100	60.171.000	50.881.000
Sul e Sueste	20 30 Jun	550	35.068.947	63.761	528	39.064.820	73.986	533.245.938	562.779.274
Minho e Douro	11 20 Jul	343	36.911.800	107.701	343	35.647.110	103.927	755.362.116	703.503.274
Beira Alta	30 5 Ag	250	12.383.390	48.940	250	12.546.925	49.592	232.658.437	233.810.903
	6 12 »	»	7.959.801	31.461	»	8.529.533	33.715	249.681.238	242.340.436
	13 19 »	»	8.667.790	34.260	»	9.121.386	36.052	249.286.036	251.461.822
Nacional — Mirandella e Vizeu	16 22 Jul	105	1.512.292	14.400	105	1.876.066	17.867	47.519.666	48.655.510
	23 29 »	»	1.615.474	15.388	»	1.915.159	18.239	49.135.140	50.570.699
Guimarães	11 20 Jul	34	3.114.565	91.604	34	3.366.300	99.008	50.637.758	49.914.316
	21 31 »	»	4.080.300	120.008	»	3.936.438	115.777	54.718.058	53.850.754
Porto á P. e Famalicão	5 11 Ag	64	—	—	64	—	—	—	—
Norte de Espanha	12 18 »	3681 Ps.	2.243.684 Ps.	609.3681 Ps.	3681 Ps.	2.240.800 Ps.	612 Ps.	62.600.179 Ps.	65.124.243 Ps.
	12 18 »	»	2.148.123	583	»	2.134.685	583	64.748.303	67.258.929
Madrid — Zaragoza — Alicante	13 19 Ag	3650	1.814.300	497.3650	3650	1.755.715	481	62.258.198	63.091.658
	20 26 »	»	1.868.122	511	»	1.880.148	515	64.126.320	64.971.806
	27 2 Set	»	2.049.438	561	»	2.214.395	606	66.175.778	67.186.201
Andaluzes	6 12 Ag	1067	369.571	346.1067	1067	411.311	385	12.632.887	12.919.009
	13 19 »	»	419.021	392	»	416.137	390	13.051.909	13.335.137
Madrid-Caceres	20 26 Ag	429	89.348	208.429	429	88.300	205	2.948.888	3.105.434
Zafra a Huelva	20 26 Ag	180	47.953	266.180	180	46.568	258	1.648.804	1.373.388
	27 2 Set	»	49.153	273	»	46.353	257	1.697.958	1.976.165

O NOSSO DIRECTOR

Da *Gazette* jornal que se publica na Canadá, do dia 26 de agosto transcrevemos o seguinte:

«O sr. Mendonça e Costa, proprietario da *Gazeta dos Caminhos de ferro*, (Portugal) que chegou a Windodo hontem, teve connosco uma interessante conversa acerca da sua patria e da situação dos caminhos de ferro em Portugal.

«Dois dos caminhos de ferro são propriedade do Estado e os sete restantes pertencem a companhias. Affirma elle que a opinião publica está dividida, como no Canadá, acerca da utilidade das linhas ferreas serem propriedade do Estado. A solidez das linhas, continua o entrevistado, pôde ser favoravelmente comparada á de quaesquer outros paizes; o rapido entre Lisboa e Porto anda com uma velocidade de 50 milhas por hora. Os accidentes são raros, e quer o governo quer as companhias despendem largas sommas para melhorarem as condições das respectivas linhas. Estão se construindo novas linhas na extensão de alguns milhares de kilometros, e a maior parte das linhas possuem carris para resistirem ás maiores pressões.

«As viagens em primeira classe custam cerca de tres centimos por milha, e a opinião do sr. Costa é que é preferivel o sistema de compartimentos, ás carruagens de primeira classe d'este continente, onde se está em contacto immediato com creanças de collo e outras cousas incommodativas. As viagens em terceira classe, nas linhas portuguezas custam 1-2-10 centimos, por milha. Lisboa, affirma o entrevistado, tornou-se um grande centro ferroviario, e embora os habitantes não sejam em tão grande numero como no Canadá, a população augmenta rapidamente.

«O jornalista diz que desde a ultima crise financeira de Portugal, ha 14 annos, tem havido muito mais economia por parte do governo, e o paiz encontra-se agora em prosperas condições. Relativamente a politica, notificou que os partidos conservadores de Portugal se dividem em dois grupos: regenerador e progressista, sendo o ultimo dirigido pelo sr. José Luciano de Castro, actualmente presidente do conselho de ministros.

«Mais diz o sr. Mendonça e Costa, que as condições de educação não são satisfatorias nas regiões ruraes, embora as cidades olhem cuidadosamente para a educação da juventude.

«Os povos campesinos leem o mau sistema de empregarem as creanças nos trabalhos agricolas, sem curarem muito de os educar. Todavia os agricultores mais abastados, orgulham-se em mandar os seus filhos para a Universidade, do que resulta, a seu parecer, existir muito mais doutores que profissionaes em Portugal.

«Se me perguntarem se a instrucção publica, está mais espalhada em Portugal que em Espanha—continua elle, responder-lhe-hei que nós estamos mais atrasados a tal respeito que a Inglaterra e os Estados-Unidos.

«A propósito de liberdade, na verdadeira acepção da palavra, Portugal pôde considerar-se como um dos paizes mais livres. A minha terra é absolutamente liberal em assuntos religiosos.

«Perguntando-se-lhe se os portuguezes eram dados á emigração, respondeu que muitos emigravam para o Brazil, onde o clima lhes era favoravel e onde se falava geralmente a sua lingua.

«O jornalista lisbonense foi até Alaska, e atravessando o Canadá, ficou maravilhado com os prodigiosos recursos d'este dominio e da sua grande rede ferroviaria.»

Vapor D. Luiz

Chegou no dia 3 o novo vapor comprado em Inglaterra pelo distincto engenheiro chefe de tracção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste o sr. L. de Albuquerque de Orey para o serviço entre Lisboa e Barreiro.

Foi-lhe dado o nome de S. Alteza o Principe Real.

O vapor é um pouco mais curto, mas muito mais largo que os outros que a Administração possui.

Foi construido ha quatro annos, tendo feito apenas ser viço durante tres mezes em cada anno e tendo dado lugar á sua venda o malogro da companhia a que pertencia. Tem dois helices, movidos cada um d'elles por uma excellente machina de triplice expansão. O leme é movido a vapor, assim como o guincho para o ferro. A camara situada á prôa e destinada primitivamente aos passageiros de 1.ª classe, fica para a da terceira. A ré onde havia alojamentos para a tripulação, demasiado amplas para o serviço no Tejo fez-se uma nova camara, muito elegante com um espaçoso camarim e gabinete de toilette para senhoras.

No convez e sobre essa camara ha outra envidraçada, atapetada e com elegantes-bancadas, circumdada por um corredor coberto e tendo atraz de si á ré espaço grande para bancos.

As duas camaras communicam entre si por uma escada commoda e são ambas ventiladas por ventoinhas electricas.

Sobre a parte da ré e sobre a casa das machinas ha um amplo passeio ou *spardeck* coberto com um toldo de lona. Acima d'elle e á frente, em grande altura fica a ponte do commando com telegrapho em communicação com a casa das machinas.

Ha ainda á roda um gabinete de toilette para homens com lavatorios e *water-closet* para ser utilizado mediante o pagamento de uma pequena taxa, fornecendo-se sabonete e toalha aos passageiros. A prôa, além das accommodações necessarias para o pessoal e para o serviço, ha um espaçoso buffete e *water-closets*.

O vapor foi adquirido por £ 4.400 tendo sido logo em seguida á compra offerecido á Administração £ 2.200 para o vender. Só depois de mil peias e difficuldades se pôde conseguir que se tornasse effectiva a promessa de venda.

A transformação do vapor para o accomodar ao serviço a que é destinado foi projectada pelo sr. d'Orey e contratada com a casa Rollo, de Liverpool, compreendendo a montagem de todos os appparelhos para iluminação electrica e dois projectores na ponte de commando.

A velocidade de marcha do novo vapor é de 11 milhas.

O transporte foi contratado com um capitão da marinha mercante. O vapor teve que arribar a Milfortte e esperar ali que passasse o mau tempo. Veiu nelle grande quantidade de cintos de salvação que segundo os regulamentos inglezes devem ser em numero superior ao da lotação e vão ser distribuidos pelos diferentes vapores da Administração.

As bancadas que havia sobre o convez no local em que se fez a camara de ré constituíam fluctuadores em caso de naufragio podendo cada um aguentar á tona de agua 18 pessoas.

O custo do vapor, incluindo a transformação, o frete e o seguro não attingiu 32:000\$000 réis, inferior portanto ao seu valor. Foi portanto optima a aquisição.

Está concluida a limpeza e revisão do vapor que vae ser lotado pela autoridade maritima competente para entrar em seguida em serviço.

A sua lotação deve ser igual á dos outros vapores.

TRACÇÃO ELECTRICA

Porto

A camara municipal do Porto vae abrir novo concurso para o exclusivo da viação electrica na cidade, tendo já discutido as bases e condições em que ha de assentar.

Espanha

Foi pedida a concessão de um tremvia electrico, a partir de um ponto comprehendido entre os kilometros 7 e 8 da estrada de Gracia a Manreza, e terminando na cidade de Tassaras.

Vae ser presente á junta consultiva de obras publicas municipaes de Madrid o projecto modificado do tremvia electrico subterraneo d'aquella capital.

LINHAS PORTUGUEZAS

Beira Baixa. — As camaras da Guarda e Sabugal pediram ao conselho de administração do caminho de ferro da Beira Alta que o apeadeiro de Villa Fernando seja convertido em estação de 3.ª classe.

Alto Minho. — Estão já terminados os estudos definitivos dos primeiros dez kilometros da linha ferrea de Braga a Guimarães.

Vão ser submettidos á approvação do governo.

Lourenço Marques. — A camara de commercio de Bloemfontein pediu nova reunião dos representantes das colonias sul-africanas, para se deliberar acerca da questão das tarifas do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Linha do Sado. — Além da variante de Palmella foi estudada a ligação d'esta no Sobralinho com a estação marginal de Setubal de modo que o Conselho Superior de Obras Publicas possa comparar os dois traçados de Setubal e Camarinheira, contornando ambos o esteiro e atravessando-o sem ponte girante saindo ambos de Setubal e aproveitando um o troço de Setubal e Palmella para encurtar o trajecto para Lisboa e constituindo o outro seguimento do ramal.

Só depois de ser dado parecer pelo Conselho Superior poderá ser adoptado definitivamente um dos traçados pelo Governo não podendo o segundo construir-se sem que a Camara adjudique a obra do terrapleno em parte do qual tem de ser construida a estação.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi inaugurado em meados de agosto ultimo o caminho de ferro de via reduzida entre as minas de cal e o apeadeiro de S. Juan de Arnalfarache.

Foi approvedo o ante-projecto de caminho de ferro de via normal entre Ripoli e Puigcerdá.

RUSSIA

Um grupo de capitalistas estrangeiros, dispondo do capital de 220 milhões de rublos, propoz ao governo russo concluir a construção de todas as linhas ferreas iniciadas pelo governo e construir uma linha de Perm a Jakatesinburg.

BULGARIA

Uma companhia que para tal fim se constituiu obteve a concessão de uma linha ferrea atravessando os Balkans e ligando o valle do Danubio com o de Maritza.

Notas varias

A imprensa periodica na America. — Segundo o *News Paper Annual*, o annuario da imprensa americana, publica-se actualmente nos Estados Unidos 22.312 periodicos, entre diarios, mensaes, quinzenaes, semanaes e bi-semanaes.

Nos Estados Unidos, resulta da estatistica, ha uma publicação periodica para cada 3.400 habitantes. Na Alemanha, o paiz europeu onde a imprensa periodica está mais desenvolvida, ha uma publicação para cada 7.500 habitantes.

Os Estados Unidos tendo uma população de 70 milhões, conta mais publicações periodicas do que toda a Europa, cuja população ascende a 400 milhões approximadamente.

Os periodicos dos Estados Unidos não são todos escritos em inglez. Ha-os escritos em allemão, espanhol, sueco, francez, dinamarquez, portuguez, noruego, hollandez, italiano, hyngaro, polaco, hebraico, russo, grego,

arabe, finlandez, irlandez, armenio, japonéz, chinéz, hawaino, e até ha um escrito na lingua dos pelles vermelhas.

A produção e o consumo do papel. — Um inglez paciente fez a estatistica geral da produção e consumo do papel em todo o mundo.

Existem ao todo quatro mil fabricas de papel, produzindo annualmente 980 milhões de kilos.

Trezentos milhões são utilizados pela imprensa periodica: 191 milhões são empregados para a impressão de livros; 100 milhões é consumido pelo commercio; 100 milhões são para o serviço administrativo dos varios Estados; 93 milhões tem consumo na industria; 85 nas escolas; e os restantes milhões de kilos, 101, são consumidos pela correspondencia particular.

A mais pequena locomotiva. — Foi encomendada pelo Japao a locomotiva mais pequena de todas as fabricadas nos Estados Unidos.

Pesa 1.200 kilos, e substitue o trabalho de dois homens, arrastando um pequeno vagonete em uma linha ferrea em miniatura, para o transporte de chá, arroz e outros productos naturaes em uma grande propriedade.

Até agora estes vagonetes eram movidos por chinezes. A locomotiva é uma experiencia.

Patentes de invenção na China. — O celeste imperio concedeu agora a primeira patente de invenção.

O inventor que a obteve é um habitante de Nankin, e o invento é uma lampada electrica. O nome que o inventor deu á sua lampada é *Brilhante Luar* e, a dar-lhe credito, a luz produzida é superior á que produzem na Europa e America os inventos congeneres.

Companhia Real

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS.

Nos termos dos nossos estatutos foi-nos remetido pelo nosso Conselho de Administração o relatório da gerencia de 1904. Por este valioso e lucido documento se vê que tivemos mais um anno feliz na nossa exploração, augmentando as receitas brutas na consideravel somma de 219.807.5813 réis e diminuindo as nossas despesas em 14.989.5149 réis. Em relação ás despesas, vê-se que o coeficiente de exploração baixou de 41,27 % a 39,35 %, o que é realmente excepcional em administração ferroviaria, segundo pensamos.

Todos os phenomenos elementares dos nossos serviços são concordantes para affirmar o resultado obtido pois augmentaram como era de prever as receitas do kilometro-trem e do kilometro-via, tendo-se dado esse augmento em todos os capitulos do nosso trafego, isto é, em passageiros, mercadorias de grande e pequena velocidade. Apenas teremos a notar ligeiras anomalias, facilmente explicaveis, como é a pequena diminuição de receita na linha de Cascaes para os trajectos curtos, o que foi consideravelmente compensado pelo augmento de receita na mesma linha para os maiores percursos; e tambem notaremos a pequena diminuição nas receitas de bilhetes de banhos das proveniencias de Espanha, o que se deve attribuir á mudança nos cambios. Como tambem se deve attribuir a essa mudança a menor exportação de toros de madeira para Inglaterra, o que nos deu uma diminuição de 33.390 toneladas no transporte de *materiaes de construção*, onde está comprehendido esse artigo. No trafego internacional tivemos uma diminuição por Badajoz de 10.000.5000 réis. Porém em todos os restantes capitulos da nossa exploração, os resultados foram positivos e brilhantes, como se vê da consideravel cifra em que augmentaram as nossas receitas.

Os nossos serviços tem continuado bem organizados e a prestar valioso concurso á exploração. Pelo de *Via e Obras* principiou-se a assentar a segunda via de Espinho para Aveiro; no de *Tração* temos a notar as experiencias que se estão fazendo na linha de Torres-Figueira-Alfarellos com os *Automotores*.

Na linha de Setil a Vendas Novas, cuja exploração principiou em 15 de janeiro de 1904, a receita ainda não paga a despesa; mas é licito esperar que não tarde muito a cobri-la com boa compensação ao capital. Nós, como zelosos administradores d'essa linha, tudo faremos para isso, pois o nosso interesse está em lhe augmentar o trafego.

O resultado geral da nossa exploração foi pois excellente, concorrendo ainda no anno de 1904 a melhoria cambial com 58 contos de réis a menos que pagamos por esta verba, ainda que por esse motivo, como dissémos, algumas das nossas receitas também diminuiriam; mas não tão consideravelmente. Pagas todas as despesas ordinarias e extraordinarias e attendendo, com necessarias provisões, para o assentamento de segunda via na linha do Norte e para compra de material circulante, pagando-se os juros e amortização de obrigações do 1.º grau e amortização das do 2.º grau, consoante os nossos estatutos, ainda sobraram 800:298\$689 réis, dos quaes será distribuida, uma parte, em juros, ás obrigações do 2.º grau, como adeante se verá, pois assim o propõem o nosso Conselho de Administração de accordo com o Comité de Paris, no que o Conselho Fiscal concorda.

A parte a distribuir em réis é de 765:191\$915 e em francos 3.645.597,50, sobrando ainda em réis 35:106\$774 que passará a conta de «Ganhos e Perdas» na gerencia de 1905.

Os fundos de reserva estatutaria estão regularmente organizados.

Depois de demorados trabalhos, tendo a Companhia do Caminho de ferro do Mondego chamado credores perante o Tribunal do Commercio de Lisboa, seguiram-se os respectivos termos judiciais e chegou-se a um convenio. A Companhia Real obteve nelle as melhores vantagens que ponde, como consta dos respectivos documentos appensos ao relatório do Conselho de Administração, e em que vem as condições em que exploraremos a mesma linha. E' mais um negocio ultimado dos muitos que havia pendentes de diferentes entidades financeiras com a nossa companhia.

O balanço e contas da Companhia estão regularmente organizados.

Tendo o Sr. Victorino Vaz Junior sido eleito pela Assembléa Geral dos obrigatarios realizada em Paris em 11 de julho de 1904, para os representar no Conselho de Administração em substituição do nosso chorado collega o Conselheiro Pereira Carrilho e tendo accettato esse cargo, ficou vago no mesmo Conselho o lugar de representante dos accionistas que occupava. O preenchimento d'essa vaga foi feita nos termos dos estatutos e coube ao Sr. Carlos Maria Eugenio d'Almeida, nosso importante accionista. Adeante se pede que seja ratificada essa nomeação.

Nos termos dos mesmos estatutos, deixam este anno os seus cargos, podendo ser reeleito: do Conselho de Administração o sr. João Pedro Diogo Patrone Junior, e do Conselho Fiscal os srs. Alfredo Mendes da Silva e Francisco Teixeira de Queiroz, cargos que terão de ser preenchidos.

Tendo o nosso engenheiro Director Geral, o sr. Paulo Chapuy, pedido a demissão do cargo que exerceu com intelligencia, foi substituido pelo engenheiro sr. André Leproux, de quem se esperam excellentes serviços.

Falleceram durante o anno de 1904, os nossos zelosos empregados superiores, Candido Xavier Cordeiro, ultimamente engenheiro consultor, mas que em tempo dirigira importantes serviços da Companhia; e Arthur de Sousa Tavares Perdigão, que era chefe de Fiscalização e Estatística. Isto vos participamos com muito sentimento.

Os empregados da nossa Companhia, dirigidos pelos seus solícitos chefes, todos teem cooperado para o bom estado da nossa empresa e de justiça é que nestas paginas se consigne o facto e se lhes rendam louvores.

As Caixas de Soccorros, e de Reformas e Pensões teem continuado a prestar serviços ao nosso pessoal, pensando-se actualmente em lhe introduzir as modificações que a experiencia tem aconselhado como necessarias.

Concluindo, temos a honra de vos propôr:

1.º Que seja manifestado um voto de sentimento pelo fallecimento dos dois empregados superiores d'esta Companhia, Candido Xavier Cordeiro e Arthur de Sousa Tavares Perdigão.

2.º Que louveis a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos serviços da Companhia pelo zelo e intelligencia com que se desempenharam dos seus deveres.

3.º Que aproveis o balanço e contas da gerencia do anno de 1904.

4.º Que do saldo liquido 800:298\$689 réis, sejam distribuidos como juro ás obrigações do 2.º grau 765:191\$915 réis ou francos 3.645.597,50 pela seguinte forma:

ás de 3 por cento	7,50 francos
ás de 4 por cento	10 »
ás de 4 1/2 por cento	11,25 »

passando o restante á conta de Ganhos e Perdas de 1905.

5.º Que sejam conservados os honorarios dos corpos gerentes, do commissario régio e seu adjunto da mesma maneira que nos annos precedentes.

6.º Que confirmeis a nomeação feita por eleição, nos termos dos nossos estatutos, do sr. Carlos Maria Eugenio d'Almeida, para o lugar vago no Conselho de Administração, ficando assim preenchida definitivamente a mesma vacatura.

7.º Que procedaes á eleição de um membro do Conselho de Administração e dois membros do Conselho Fiscal.

Lisboa, 24 de maio de 1905. — Antonio Centeno, Manoel José Monteiro, Alfredo Mendes da Silva, Manoel Joaquim Alves Diniz, Conde de Verride, Francisco Teixeira de Queiroz.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Feira annual em Ferreira do Alentejo de 14 a 19 de setembro de 1905

Por ocasião d'esta feira, os bilhetes de ida e volta ordinarios vendidos para a estação de Beja, de 14 a 19 do corrente mez, são validos, para o regresso, até o dia 20 inclusivè, do mesmo mez, quando, pela respectiva tarifa, não tenham maior validade.

Lisboa, 8 de setembro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Viagem de recreio á Figueira da Foz

Grande corrida de touros no dia 17 de setembro de 1905

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos e válidos para todos os comboios ordinarios, excepto para os expressos Lisboa-Porto e para o Sud-Express.

Preços de ida e volta incluindo o sello para o Governo

Das estações abaixo á Figueira e volta:

Lisboa-Póio ou Caes dos Soldados, 1.ª classe, 6\$060 réis, 2.ª classe, 4\$040 réis, 3.ª classe, 3\$020 réis; Torres Vedras, 4\$060, 2\$840, 2\$020; Caldas ou S. Martinho, 3\$060, 2\$040, 1\$520; Cella ou Vallado, 2\$560, 1\$740, 1\$220; Leiria e Pombal, 1\$660, 1\$140, 720; Mogofores a Porto-Campanhã (ambas inclusivè), 2\$060, 1\$340, 1\$020; Fundão, 2.ª classe, 3\$080, 3.ª classe, 2\$190; Tortozendo, 2\$760, 1\$970; Covilhã, 2\$640, 1\$870; Caria, 2\$290, 1\$630; Belmonte, 2\$200, 1\$570; Benespera, 1\$840, 1\$310; Sabugal, 1\$620, 1\$150.

Validade—Ida nos dias 16 e 17. — Volta nos dias 17, 18 e 19 de setembro. Demais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 8 de setembro de 1905.

Concurso

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Aviso

Na Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, no Ministerio da Marinha e Ultramar, contratam-se serralheiros, caldeireiros, torneiros, estofadores e pintores de carruagens para o caminho de ferro de Lourenço Marques.

O salario será de 2\$500 a 3\$500 réis, conforme o merecimento. Abona-se-lhes passagem para Lourenço Marques, 500 réis por cada dia de viagem, e um adeantamento de 60\$000 réis, mediante pessoa que preste fiança.

As outras condições do contracto acham-se patentes nesta Direcção.

Todos os que pretenderem ser contractados terão de apresentar attestados de bom serviço passados pelas direcções dos Caminhos de ferro do Estado ou pelas companhias de caminhos de ferro portuguezes, podendo servir para os torneiros mechanicos os attestados de outras proveniencias.

Os serralheiros deverão provar que teem competencia para desempenhar o serviço de chefe de brigada de reparações de locomotivas.

Os caldeireiros deverão apresentar documento onde se atteste que teem bastante pratica de concertos de caldeiras de locomotivas.

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, em 9 de setembro de 1905. — O Engenheiro Director, Manoel da Terra Pereira Vianna.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e cide. 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. — Expendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes

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

ESPINHO Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis 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 provincia, de inexcusaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel. — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautler. — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissões, 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 accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

PARIS Ad. Neghera. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central. — Propr. Lopez Munhos.

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 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel. — Propr., Serafim Pereira.

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

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

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

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

Aos srs. subscriptores dos telephones

MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

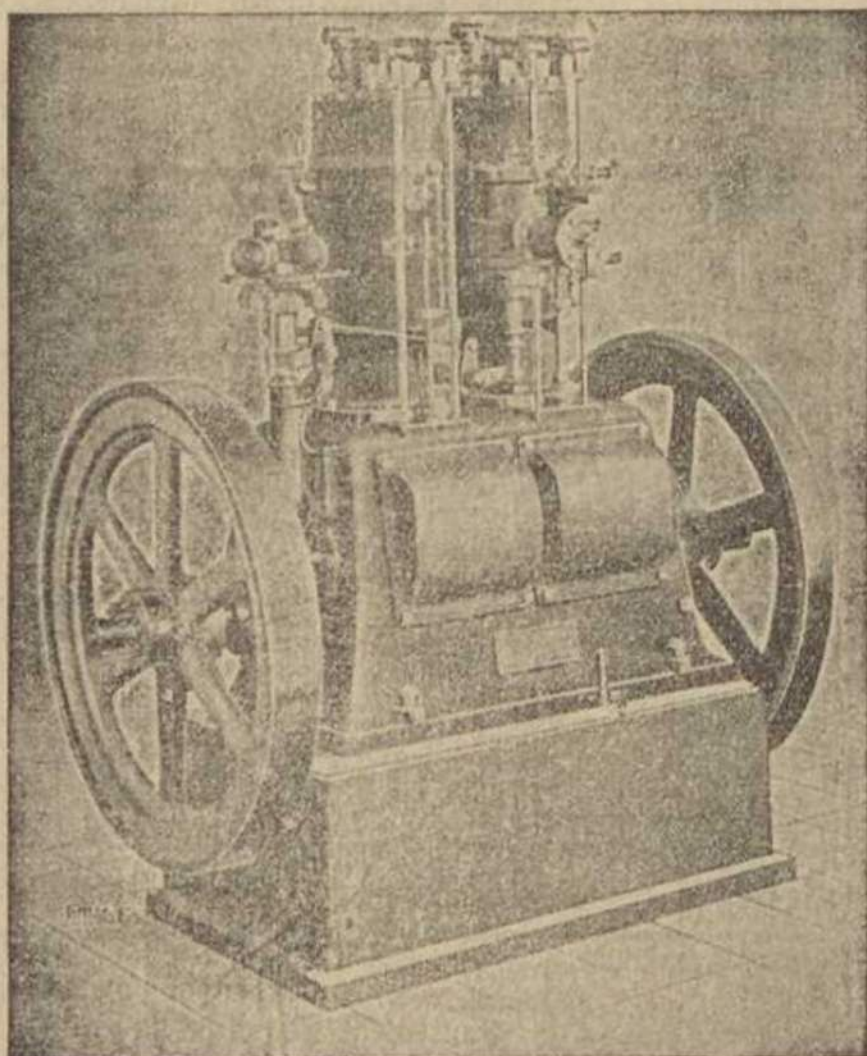
Especialidade d'esta redacção

PREÇO 1\$600 RS.

MOTORES

da celebre fabrica
americana

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**



Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gasolina, com
inflamação electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
narracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, 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 mate-
riaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

Cabos-vias denom'nados BLONDIN para movimento de ter-
ras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES 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 anti-
monio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição,
louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos
outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de pa-
lha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes
garantindo-se um brilho inextinguível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de setembro de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	5-50 m.	6-5 m.
6-40 m.	7-35 m.	7-37 m.	8-23 m.	6-40 m.	7-35 m.
7-30 m.	8-25 m.	8-27 m.	9-13 m.	7-30 m.	8-25 m.
8-20 m.	9-15 m.	9-17 m.	10-3 m.	8-20 m.	9-15 m.
9-10 m.	10-5 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-10 m.	10-5 m.
10-20 m.	11-15 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	11-15 m.
11-30 m.	12-5 m.	12-47 m.	1-3 m.	11-30 m.	12-5 m.
12-35 m.	1-5 m.	1-32 m.	1-18 m.	12-35 m.	1-5 m.
1-20 m.	1-35 m.	2-17 m.	2-33 m.	1-20 m.	1-35 m.
2-5 m.	2-20 m.	3-2 m.	3-18 m.	2-5 m.	2-20 m.
2-50 m.	3-5 m.	3-47 m.	4-3 m.	2-50 m.	3-5 m.
3-35 m.	3-50 m.	4-32 m.	4-48 m.	3-35 m.	3-50 m.
4-20 m.	4-35 m.	5-17 m.	5-33 m.	4-20 m.	4-35 m.
5-5 m.	5-40 m.	6-9 m.	6-25 m.	5-5 m.	5-40 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-5 m.	8-20 m.	9-2 m.	9-18 m.	8-5 m.	8-20 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	9-35 m.	9-50 m.

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-55 m.	6-6 m.	6-38 m.	5-25 m.	5-55 m.
6-5 m.	6-35 m.	6-45 m.	7-17 m.	6-5 m.	6-35 m.
6-55 m.	7-35 m.	7-5 m.	7-37 m.	6-55 m.	7-35 m.
7-40 m.	8-25 m.	8-15 m.	8-45 m.	7-40 m.	8-25 m.
8-25 m.	9-10 m.	9-5 m.	9-35 m.	8-25 m.	9-10 m.
9-10 m.	9-55 m.	10-5 m.	10-35 m.	9-10 m.	9-55 m.
10-20 m.	11-5 m.	11-5 m.	10-45 m.	10-20 m.	11-5 m.
11-30 m.	12-15 m.	12-15 m.	11-55 m.	11-30 m.	12-15 m.
12-35 m.	1-5 m.	1-5 m.	12-5 m.	12-35 m.	1-5 m.
1-20 m.	1-35 m.	1-35 m.	1-18 m.	1-20 m.	1-35 m.
2-5 m.	2-20 m.	2-20 m.	2-33 m.	2-5 m.	2-20 m.
2-50 m.	3-5 m.	3-5 m.	3-18 m.	2-50 m.	3-5 m.
3-35 m.	3-50 m.	3-50 m.	3-48 m.	3-35 m.	3-50 m.
4-20 m.	4-35 m.	4-35 m.	4-48 m.	4-20 m.	4-35 m.
5-5 m.	5-40 m.	5-40 m.	5-33 m.	5-5 m.	5-40 m.
6-35 m.	6-50 m.	6-50 m.	6-25 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	7-35 m.	7-48 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-20 m.	8-33 m.	8-5 m.	8-20 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-5 m.	9-18 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	9-50 m.	10-3 m.	9-35 m.	9-50 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-10 m.	6-47 m.
6-45 m.	7-22 m.	6-53 m.	7-32 m.	6-45 m.	7-22 m.
7-0 m.	7-35 m.	7-8 m.	8-8 m.	7-0 m.	7-35 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-16 m.	8-45 m.	7-40 m.	8-17 m.
8-25 m.	9-10 m.	8-19 m.	9-20 m.	8-25 m.	9-10 m.
9-10 m.	9-55 m.	9-18 m.	10-25 m.	9-10 m.	9-55 m.
10-20 m.	11-5 m.	10-8 m.	11-8 m.	10-20 m.	11-5 m.
11-30 m.	12-15 m.	11-17 m.	12-15 m.	11-30 m.	12-15 m.
12-35 m.	1-5 m.	12-18 m.	1-25 m.	12-35 m.	1-5 m.
1-20 m.	1-35 m.	1-25 m.	1-32 m.	1-20 m.	1-35 m.
2-5 m.	2-20 m.	2-25 m.	2-32 m.	2-5 m.	2-20 m.
2-50 m.	3-5 m.	2-32 m.	3-2 m.	2-50 m.	3-5 m.
3-35 m.	3-50 m.	3-32 m.	3-42 m.	3-35 m.	3-50 m.
4-20 m.	4-35 m.	4-32 m.	4-42 m.	4-20 m.	4-35 m.
5-5 m.	5-40 m.	5-32 m.	5-42 m.	5-5 m.	5-40 m.
6-35 m.	6-50 m.	6-32 m.	6-42 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	7-32 m.	7-42 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-32 m.	8-42 m.	8-5 m.	8-20 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-32 m.	9-42 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-42 m.	9-35 m.	9-50 m.
10-20 m.	11-5 m.	11-32 m.	11-42 m.	10-20 m.	11-5 m.
11-30 m.	12-15 m.	12-32 m.	12-42 m.	11-30 m.	12-15 m.
12-35 m.	1-5 m.	1-32 m.	1-42 m.	12-35 m.	1-5 m.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-22 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-22 m.
11-50 m.	12-21 m.	12-33 m.	1-3 m.	11-50 m.	12-21 m.
1-50 m.	2-21 m.	2-33 m.	3-3 m.	1-50 m.	2-21 m.
4-50 m.	5-21 m.	5-33 m.	6-3 m.	4-50 m.	5-21 m.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-25 m.	7-29 m.
7-25 m.	8-31 m.	6-0 m.	7-59 m.	7-25 m.	8-31 m.
8-25 m.	9-31 m.	7-0 m.	8-59 m.	8-25 m.	9-31 m.
9-25 m.	10-31 m.	8-0 m.	9-59 m.	9-25 m.	10-31 m.
10-25 m.	11-31 m.	9-0 m.	10-59 m.	10-25 m.	11-31 m.
11-25 m.	12-31 m.	10-0 m.	11-59 m.	11-25 m.	12-31 m.
12-25 m.	1-31 m.	11-0 m.	12-59 m.	12-25 m.	1-31 m.
1-25 m.	2-31 m.	12-0 m.	1-59 m.	1-25 m.	2-31 m.
2-25 m.	3-31 m.	1-0 m.	2-59 m.	2-25 m.	3-31 m.
3-25 m.	4-31 m.	2-0 m.	3-59 m.	3-25 m.	4-31 m.
4-25 m.	5-31 m.	3-0 m.	4-59 m.	4-25 m.	5-31 m.
5-25 m.	6-31 m.	4-0 m.	5-59 m.	5-25 m.	6-31 m.
6-25 m.	7-31 m.	5-0 m.	6-59 m.	6-25 m.	7-31 m.
7-25 m.	8-31 m.	6-0 m.	7-59 m.	7-25 m.	8-31 m.
8-25 m.	9-31 m.	7-0 m.	8-59 m.	8-25 m.	9-31 m.
9-25 m.	10-31 m.	8-0 m.	9-59 m.	9-25 m.	10-31 m.
10-25 m.	11-31 m.	9-0 m.	10-59 m.	10-25 m.	11-31 m.
11-25 m.	12-31 m.	10-0 m.	11-59 m.	11-25 m.	12-31 m.
12-25 m.	1-31 m.	11-0 m.	12-59 m.	12-25 m.	1-31 m.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-18 m.	8-26 m.	9-31 m.	10-18 m.	7-18 m.	8-26 m.
8-25 m.	9-31 m.	10-18 m.	11-39 m.	8-25 m.	9-31 m.
9-32 m.	10-26 m.	11-39 m.	12-21 m.	9-32 m.	10-26 m.
10-33 m.	11-17 m.	12-21 m.	1-23 m.	10-33 m.	11-17 m.
11-32 m.	12-17 m.	1-23 m.	2-3 m.	11-32 m.	12-17 m.
12-32 m.	1-17 m.	2-3 m.	3-13 m.	12-32 m.	1-17 m.
1-32 m.	2-17 m.	3-13 m.	4-23 m.	1-32 m.	2-17 m.
2-32 m.	3-17 m.	4-23 m.	5-33 m.	2-32 m.	3-17 m.
3-32 m.	4-17 m.	5-33 m.	6-43 m.	3-32 m.	4-17 m.
4-32 m.	5-17 m.	6-43 m.	7-53 m.	4-32 m.	5-17 m.
5-32 m.	6-17 m.	7-53 m.	8-63 m.	5-32 m.	6-17 m.
6-32 m.	7-17 m.	8-63 m.	9-73 m.	6-32 m.	7-17 m.
7-32 m.	8-17 m.	9-73 m.	10-83 m.	7-32 m.	8-17 m.
8-32 m.	9-17 m.	10-83 m.	11-93 m.	8-32 m.	9-17 m.
9-32 m.	10-17 m.	11-93 m.	12-3 m.	9-32 m.	10-17 m.

Lisboa-Rocio		Povoia		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-55 m.	6-13 m.	7-12 m.	8-31 m.	5-55 m.	6-13 m.
6-55 m.	7-13 m.	8-12 m.	9-31 m.	6-55 m.	7-13 m.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-41 m.	6-5 m.	5-25 m.	6-43 m.	4-41 m.	6-5 m.
5-41 m.	7-5 m.	6-26 m.	7-40 m.	5-41 m.	7-5 m.
6-41 m.	8-5 m.	7-26 m.	8-40 m.	6-41 m.	8-5 m.
7-41 m.	9-5 m.	8-26 m.	9-40 m.	7-41 m.	9-5 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-25 m.	6-21 m.	9-1 m.	6-15 m.	8-25 m.
7-15 m.	9-25 m.	7-21 m.	10-1 m.	7-15 m.	9-25 m.
8-15 m.	10-25 m.	8-21 m.	11-1 m.	8-15 m.	10-25 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-15 m.	6-15 m.	6-15 m.	7-15 m.	5-15 m.	6-15 m.
6-15 m.	7-15 m.	7-15 m.	8-15 m.	6-15 m.	7-15 m.
7-15 m.	8-15 m.	8-15 m.	9-15 m.	7-15 m.	8-15 m.
8-15 m.	9-15 m.	9-15 m.	10-15 m.	8-15 m.	9-15 m.
9-15 m.	10-15 m.	10-15 m.	11-15 m.	9-15 m.	10-15 m.
10-15 m.	11-15 m.	11-15 m.	12-15 m.	10-15 m.	11-15 m.
11-15 m.	12-15 m.	12-15 m.	1-15 m.	11-15 m.	12-15 m.
12-15 m.	1-15 m.	1-15 m.	2-15 m.	12-15 m.	1-15 m.

Lisboa-Rocio		Aveiro		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-39 m.	7-4 m.	9-49 m.	3-55 m.	6-39 m.
4-55 m.	7-39 m.	8-4 m.	10-49 m.	4-55 m.	7-39 m.

Lisboa-Rocio		Ovar		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-17 m.	10-7 m.	11-57 m.	7-30 m.	9-17 m.
8-30 m.	10-17 m.	11-7 m.	12-57 m.	8-30 m.	10-17 m.

Lisboa-Rocio		Esmoriz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-30 m.	5-47 m.	5-47 m.	6-47 m.	4-30 m.	5-47 m.

Lisboa-Rocio		Espinho		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	8-7 m.	8-41 m.	9-44 m.	7-0 m.	8-7 m.
8-0 m.	9-7 m.	9-41 m.	10-44 m.	8-0 m.	9-7 m.

Lisboa-Rocio		Coimbra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	7-50 m.	9-30 m.	6-0 m.	7-46 m.
7-0 m.	8-46 m.	8-50 m.	10-30 m.	7-0 m.	8-46 m.

Lisboa-Rocio		Lisboa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	8-43 m.	5-35 m.	6-47 m.	9-20 m.	8-43 m.
10-20 m.	9-43 m.	6-35 m.	7-47 m.	10-20 m.	9-43 m.

Lisboa-Rocio		V. Alcantara		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	6-30 m.	8-45 m.	9-41 m.	9-20 m.	6-30 m.
10-20 m.	7-30 m.	9-45 m.	10-41 m.	10-20 m.	7-30 m.

Lisboa-Rocio		Guarda		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	2-39 m.	4-5 m.	5-14 m.	9-20 m.	2-39 m.
10-20 m.	3-39 m.	5-5 m.	6-14 m.	10-20 m.	3-39 m.

Setil	Vendas Novas	Setil
4-15 m.	3-55 m.	6-48 m.
8-29 m.	10-14 m.	3-5 L.
5-30 L.	7-54 L.	9-30 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 25 de Setembro sairá o paquete **Aragon** para **Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia. Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Pernambuco**. Sairá a 6 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos. vapor francez **Magellan**, Sairá a 20 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha. La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravio**. Sairá a 19 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sairá a 14 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamurgo. vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo. vap. allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a 2 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sairá a 16 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos. vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 22 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool e Nova York, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Espera-se a 17 ou 19 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool. vapor inglez **Tagus**. Sairá a 19 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



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



Madeira. S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 25 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Maranhão e Ceará (directo), recebe só passageiros, vapor inglez **Grangense**. Sairá a 30 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova,

26, 1.^o



Mormugão. vapor allemão **Koordis-tan**. Espera-se a 24 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^o



Oran. Port Vendres, Cette e Marsalha, vapor francez **Saint Philippe**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Polycarp**. Sairá a 21 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Paranaguá. S. Francisco e Rio Grande, vapor por allemão **Rio Grande**. Sairá a 24 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco. Bahia e Rio de Janeiro vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 22 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor por allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 27 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Castador**. Sairá a 29 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



S. Thiago. Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sairá a 22 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



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



S. Vicente. S. Thiago, ilhas de Cabo Verde e Guiné, vap. portuguez **Guiné**. Sairá a 18 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Galle**. Sairá a 20 de setembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger. Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sairá a 24 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

3.^a MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 7 de Setembro de 1905)

Desde 15 de Setembro de 1905

A 3.^a série d'esta tarifa é modificada como se segue :

Expedições das estações além de S. Marcos para as estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal. — Minimo de expedição: 100 kilogrammas ou pagando como tal.

Por tonelada . . .	{ Até 340 kilometros	2\$000 réis
	{ Além de 340 kilometros	2\$400 réis

Lisboa, 9 de Setembro de 1905.

Pelo Engenheiro Director,

F. de Figueiredo e Silva.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÕES DO { SUL E SUESTE
MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL C F E N° 1 — GRANDE VELOCIDADE

Livretes kilometricos a preços reduzidos para percorrer de 1:000 a 6:000 kilometros
nas linhas ferreas do Estado

(Approvada por despacho ministerial de 20 de julho de 1905)

EM VIGOR DESDE 15 DE SETEMBRO DE 1905

§ 1.º

PREÇOS CORRENTES

Percursos	Preços			Prasos de validade
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
1:000 kilometros	14\$200	11\$100	8\$000	3 mezes
1:200 »	16\$900	13\$200	9\$400	
1:400 »	19\$600	15\$200	10\$900	
1:600 »	22\$200	17\$300	12\$400	
1:800 »	24\$900	19\$400	13\$900	
2:000 »	27\$600	21\$500	15\$400	5 mezes
2:200 »	30\$000	23\$400	16\$700	
2:400 »	32\$500	25\$300	18\$100	
2:600 »	35\$000	27\$200	19\$500	
2:800 »	37\$400	29\$100	20\$800	
3:000 »	39\$900	31\$100	22\$200	8 mezes
3:200 »	42\$200	32\$800	23\$500	
3:400 »	44\$500	34\$600	24\$700	
3:600 »	46\$700	36\$400	26\$000	
3:800 »	49\$000	38\$100	27\$300	
4:000 »	51\$300	39\$900	28\$600	10 mezes
4:200 »	53\$200	41\$400	29\$600	
4:400 »	55\$100	42\$900	30\$700	
4:600 »	57\$000	44\$300	31\$700	
4:800 »	58\$900	45\$800	32\$800	
5:000 »	60\$800	47\$300	33\$800	12 mezes
5:200 »	62\$300	48\$500	34\$700	
5:400 »	63\$800	49\$700	35\$600	
5:600 »	65\$400	50\$800	36\$400	
5:800 »	66\$900	52\$000	37\$300	
6:000 »	68\$400	53\$200	38\$100	

§ 2.º

PREÇOS EXCEPCIONAES

Applicaveis a excursionistas estrangeiros

Percursos	Preços			Prasos de validade
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	
600 kilometros	6\$800	5\$300	3\$800	3 mezes
800 »	9\$100	7\$100	5\$100	
1:000 »	11\$400	8\$900	6\$300	
1:200 »	12\$900	10\$000	7\$200	
1:400 »	14\$400	11\$200	8\$000	
1:600 »	16\$000	12\$400	8\$900	6 mezes
1:800 »	17\$500	13\$600	9\$700	
2:000 »	19\$000	14\$800	10\$600	
Cada 200 kilometros mais	1\$500	1\$200	900	

Estes livretes serão fornecidos unicamente em presença do bilhete de excursão, kilometrico, de temporada de banhos de mar e de ida e volta de qualquer linha estrangeira.

Os livretes de mais de 1:000 kilometros, poderão ser utilizados por pessoas de familia do passageiro, até ao numero de seis, nas condições da presente tarifa, munidas todas de bilhetes estrangeiros acima designados.

E' dispensavel a apresentação do retrato.

CONDIÇÕES GERAES

1.^a—Os livretes kilometricos a que se refere esta tarifa devem ser pedidos em qualquer das estações d'estas linhas ferreas, em um modelo por estas fornecido gratuitamente, devendo ser apresentada uma requisição para cada livrete. No acto de se fazer o pedido do livrete kilometrico, deverá o requisitante depositar a quantia de 25000 réis como garantia, em troca de um recibo provisorio, no qual será indicado o praso em que o livrete estará á sua disposição. Este praso, salvo extravio do pedido do livrete, será de cinco dias, o maximo, contados da data da requisição, e o interessado terá igual praso para o receber. Se o não fizer, porém, dentro d'este praso, perderá o direito á devolução da quantia depositada como garantia, e não lhe será fornecido o livrete, salvo novo pedido e deposito.

2.^a—O preço do livrete kilometrico, deduzida a importancia de 25000 réis do deposito, será pago pelo interessado na estação em que o requisitou, devendo no acto do recebimento do livrete, devolver o recibo provisorio da caução.

3.^a—O praso de validade começará a ser contado desde o dia immediato á data da entrega do livrete ao interessado.

4.^a—Os portadores d'estes livretes, podem utilisal'os em todas as direcções e percorrer varias vezes o mesmo trajecto, sendo o minimo do percurso para cada viagem de cinco kilometros. Nos percursos além de cinco kilometros serão as distancias contadas por fracções indivisiveis de cinco kilometros.

5.^a—Estes livretes compõem-se de tantas folhas de 200 kilometros, divididos em conpons de cinco kilometros cada um, quantos sejam necessarios para completar o percurso total do livrete.

6.^a—Antes de começar a viagem, deverão os interessados apresentar o seu livrete na estação de partida, para que esta retire os conpons que representem a distancia do trajecto comprehendido no bilhete ou bilhetes que lhe serão fornecidos para cada viagem n'aquelle acto, os quaes não teem validade sem o livrete. Os bilhetes são validos unicamente para o dia e trajecto n'elles indicados, devendo ser entregues no fim de cada viagem, na estação de destino, ou em outra aquem d'aquella, quando o passageiro interrompa a viagem. N'este caso perde o direito ao restante percurso e á indemnisação da importancia correspondente ao trajecto que deixou de effectuar.

Durante a viagem, deverão ser apresentados o livrete e o bilhete, não tendo valor um sem o outro.

No caso em que o passageiro apresente um sem o outro, ser-lhe-ha cobrada a respectiva importancia pela tarifa geral, como passageiro sem bilhete.

7.^a—Os livretes kilometricos são pessoas e intransmissiveis e conteem além da photographia, o nome, appellido e firma dos interessados.

Tornam-se nulos

a) Quando se encontrem em poder de outra pessoa que não seja o seu legitimo possuidor.

b) Quando não sejam utilizados dentro do praso de validade, seja por extravio do livrete, doença ou fallecimento do interessado, ou qualquer outra causa extranha ás linhas ferreas, sem que em nenhum caso, haja direito a indemnisação.

c) Quando os retratos não estejam timbrados pela Administração d'estas linhas ferreas ou o livrete careça da firma do portador.

8.^a—Os bilhetes dos portadores de livretes, são validos para viajar em todos os comboios ordinarios que tenham carruagens da classe correspondente aos mesmos bilhetes. As mudanças de classe, serão pagas em conformidade com os preços da tarifa geral, como se os passageiros fossem portadores de bilhetes ordinarios. Os passageiros de 1.^a classe, poderão utilizar os logares de luxo mediante o pagamento das respectivas sobretaxas.

9.^a—E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes serão taxados pela tarifa geral.

10.^a—As collecções de amostras, são admittidas como bagagem, com a condição, porém, que não contenham objectos d'ouro, prata ou outros metaes preciosos, joias ou pedras preciosas, e que sejam transportadas em mallas ou caixas fechadas. No caso de atraso ou extravio, o passageiro só terá direito a reclamar por perda ou avaria de bagagem em conformidade com a tarifa geral d'estas linhas.

11.^a—Os portadores de livretes, desistem do direito de reclamação contra as linhas ferreas sobre pretexto de quaesquer avarias por motivo de demora, paragem ou interrupção na circulação das linhas, mudança de serviço, diminuição no numero dos comboios e falta de logar nas carruagens.

12.^a—A via fluvial no Sul e Sueste entre Lisboa e Barreiro é computada em 10 kilometros.

CONDIÇÕES ESPECIAES

Livretes kilometricos validos para uma só pessoa

1.^a—O pedido de livrete kilometrico, deve ser acompanhado de um retrato, em papel delgado, com as dimensões de 0^m,075 × 0^m,05.

Livretes kilometricos validos para mais de uma pessoa

2.^a—Os livretes kilometricos, para um percurso superior a 3:000 kilometros, podem ser utilizados:

a) Por pessoas de familia do possuidor até ao maximo de seis, justificando o parentesco, considerando-se pessoas de familia: esposa, paes, filhos, avós, netos, irmãos e um ou dois creados de qualquer sexo enquanto se encontrarem ao serviço do titular do livrete, com a condição de que todos elles habitem no mesmo domicilio d'aquelle.

b) Por duas ou tres pessoas de uma mesma casa commercial ou industrial, socios ou empregados, devendo para este effeito os interessados provar devidamente as suas posições nas referidas casas.

3.^a — A pessoa que desejar fazer uso d'este direito, deverá consignal-o na requisição ao fazer o pedido do livrete kilometrico, indicando n'essa occasião, os nomes e os appellidos das pessoas que o devem utilizar e entregando as photographias de todas ellas em um ou dois grupos. As dimensões maximas que devem ter as photographias, são $0^m,10 \times 0^m,08$ se se trata de um grupo e $0^m,08 \times 0^m,05$ se forem dois grupos.

4.^a — As pessoas para quem é valido o livrete kilometrico, poderão viajar juntas ou separadas, contanto que sejam portadoras do mesmo livrete.

5.^a — Quando as pessoas de familia ou creados, a que se refere a alinea *a*) da condição 2.^a, não souberem escrever, pode o chefe da familia assignar a seu rogo.

6.^a — As estações de procedencia e destino para cada viagem, devem ser as mesmas para todos os individuos que ao mesmo tempo se utilisem do bilhete kilometrico, embora não vão em companhia do chefe da familia.

Livretes kilometricos para excursionistas estrangeiros

7.^a — São applicaveis a estes livretes, todas as condições d'esta tarifa salvo a exigencia do retrato que é dispensavel e substituida pela apresentação dos bilhetes estrangeiros, cujos nomes serão designados no livrete e que apresentarão quando lhes fôr exigido.

A presente tarifa, substitue a tarifa especial C de grande velocidade, de 24 de novembro de 1894, do Sul e Sueste, e a tarifa especial n.º 3 de grande velocidade, de 10 de abril de 1895, do Minho e Douro.

Lisboa, 20 de julho de 1905.

Pelo Presidente do Conselho d'Administração,

Augusto Cesar Justino Teixeira

VOGAL DO CONSELHO



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

7.ª MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 13

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 7 de Setembro de 1905)

Desde 15 de Setembro de 1905

SUMMARY

Ao quadro dos preços d'applicação d'esta tarifa é addicionada a seguinte alinea:

F) Expedições de mercadorias da 5.ª série, destinadas ás estações do BARREIRO ou LISBOA.

Maximo cobravel, por tonelada 2\$300 réis

Lisboa, 9 de setembro de 1905.

Pelo Engenheiro Director,

F. de Figueiredo e Silva.

De Buenos Aires a Paris

O não é preciso dizer que a viagem de Buenos Aires a Paris, por via do Rio da Prata, é a mais rápida e segura que se possa fazer. A viagem de Buenos Aires a Paris, por via do Rio da Prata, é a mais rápida e segura que se possa fazer.

Ha muito tempo que se vem pensando em fazer a ligação directa entre o porto de Buenos Aires e o porto de Paris, por via do Rio da Prata. A ligação directa entre o porto de Buenos Aires e o porto de Paris, por via do Rio da Prata, é a mais rápida e segura que se possa fazer.

Quando se pensa em fazer a ligação directa entre o porto de Buenos Aires e o porto de Paris, por via do Rio da Prata, é a mais rápida e segura que se possa fazer. A ligação directa entre o porto de Buenos Aires e o porto de Paris, por via do Rio da Prata, é a mais rápida e segura que se possa fazer.