

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

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

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

Proprietário-diretor-editor

REDATOR PRINCIPAL

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE 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.....	Páginas
EM AUTOMOVEL, por O. S.....	273
PARTES OFICIAIS — 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 12 de agosto do ministerio da marinha.....	275
NOTAS S. IAGEM — VIII — Viagens em 5.ª classe — A linha Delawar — Os Adirondacks — Primeira locomotiva na America — A American Locomotive e a General Electric — Viagem no Hudson — Balanço da excursão — Uma longa viagem.....	276
EM/GUÍO NAVARRO.....	278
UMA DECLARAÇÃO.....	279
TARIFFS DE TRANSPORTE.....	279
A VERTIGEM DOS TRANSPORTES EM NOVA YORK.....	279
O «ECONOMISTA PORTUGUZ».....	280
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	280
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Recéitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	280 e 281
O NOSSO DIRECTOR.....	282
VAPOR D. LUZ.....	282
TRACÇÃO ELECTRICA.....	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 VIARANTE.....	285
ANNUNCIOS.....	286
HORARIO DOS COMBOIOS.....	287
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	288

A linha da Regoa a Chaves

Enquanto prosseguem activamente os trabalhos de construção dos 24 km. do lanço da Regoa a Villa Real, que devem estar concluídos antes do fim do ano, e se fazem as terraplenagens dos 15 quilómetros de Villa Real ao ribeiro das Varges, vão proseguindo por troços sucessivos os estudos da linha até Chaves, sendo para esperar que dentro de poucos anos ficará construído este importante affluent da linha do Douro.

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

Não será destituída de interesse uma breve notícia do projecto do lanço da primeira, compreendido 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 dificuldades da subida da Regoa até Villa Real em terreno accidentado e em encostas aprumadas e profundamente ravinadas, dificuldade que, em menor grau embora, o valle do Corgo continuava a oferecer nos 15 quilómetros seguintes, o traçado foi sempre subindo pela margem esquerda, colleando na encosta para evitar dispendiosas obras de arte, até que atingindo o valle de Villa Pouca, mais aberto, atravessasse nesse 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 imediatamente 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 compreendidas 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 metálica de 8^m de vão sobre a ribeira de Tourencinho e outra de 20^m sobre o Corgo.

A ponte de Tourencinho é constituída 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 4.856.5000 réis,

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

Das três estações, a de Villa Pouca é de 2.ª classe e encontra-se num patamar de 320^m, suficientemente extensa para obviar ao risco da fuga de vagões 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 oferecia maiores dificuldades. 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 três povoações na zona do traçado.

Era preciso pois aproveitar o melhor possível o terreno para o desenvolver, fazendo um pequeno laete à 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 opostos foi pre-

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

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

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

Não ha no lanço outra estação além da de 2.ª classe nas Pedras Salgadas. Convirá estabelecer um apeadeiro ao km. 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 Vargas às Pedras Salgadas (dividido apenas para maior rapidez do estudo), vemos que elle mede 21.276°,40, dos quaes 14.435°,47 são em alinhamentos rectos e 6.840°,93 em curvas.

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

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

Os 11 patamares ocupam 5.661°, as 9 rampas 8.100° e os 9 declives 7.516°,40.

Nas rampas ha 2.140° a 2°, 820° a 6, 1.480° a 9, 1.440° a 10, 560° a 19, 580° a 20 e 1.080° a 25°.

Nos declives 260° a 16°, 840° a 18, 1.380° a 22, 1.000° a 23, 3.536°,40 a 24 e 500° a 25°.

As terraplenagens comprehendem 183.451°,820 d'escavações, ou 8.622 por metro corrente. Das escavações 15.679°,800 representam emprestimos e 14.274°,660 depósitos.

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

O orçamento é de 254.826.500 ou 11.977.517 réis por kilometro, sendo 176.999.500 do troço até Villa Pouca e 77.827.500 reis do seguinte.

Essa despesa divide-se nas seguintes verbas:

Restabelecimento do traçado.....	156.5274
Expropriações	25.721.5355
Terraplenagens	74.062.3246
Obras de arte	30.388.0272
Obras accessoriais.....	3.569.5182
Via e accessorios	88.084.5600
Estações	31.226.5925
Linha telegraphica.....	1.517.5140
Arredondamento	99.5700
	254.826.5000

O lanço anterior fôra orçado em 8.992.500 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 1.500.5000 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° 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 ate ali. No estudo, além de se procurar servir o melhor possível aquella afamada estancia, origem de avultado trâfego 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 proficiente mente desempenhado, em boas condições technicas e a contento dos interesses locaes.

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

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

A primeira foi aproveitada pelo distinto engenheiro sr. Antonio Sarmento no estudo feito em 1888 com curvas de 150°, em que descia para o Vidago pelo Reigaz, fazendo varios lacetes para vencer em curta extensão horizontal o desnível de perto de 250°. 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 à Povoa e a Famalicão, que pensava em prolongar até Chaves a sua linha, estudo confiado 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 trâfego, de preferencia ao traçado mais directo, pouco accessivel ás localidades intermédias. As condições technicas adoptadas dão á linha a flexibilidade suficiente para facilmente attender as conveniencias locaes, 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° para os descer em seguida, o que seria grave erro technico, se houvesse outra solução, como parece. A esse maior desnível corresponderia á necessidade de maior desenvolvimento para atingir o valle, o que se conseguiu muito longe do Vidago, aumentando 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 atingir 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 saida 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° da Regoa a Villa Real, em construcção 15° de Villa Real ao ribeiro das Vargas, estudos 21° 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 trâfego, 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 26.000.5000 por kilometro, dà 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 providência 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 confortável carruagem que nos devia transportar através das estradas dos concelhos do norte do distrito de Leiria, tomámos logar no flácido assento do carro e ouvimos o zenido do motor, prestes a projectar-se na ponte do Mondego entre as rotulas metálicas que vão da Portagem de Coimbra à avenida de Santa Clara.

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

O dia estava encoberto, em prenúncio de outono, 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 também fazer inchar numa apoplexia de glicose os bagos da uva e tornar mais pujante a seiva dos milheiraes seródios nas uberrimas nupcias do polen secundo a cair nos ovários 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 estomos sem asfixia já se abriam; o verde bicolor das faias tinha espelhamentos de verniz.

Mas o nosso fogueiro emerito, atento e solemne não pensava no Mondego em largos meandros a filtrar no areial as suas águas 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. *Atea jacta est*, murmuréi commigo. Lá vamos, na ondulação velludosa dos pneumáticos, impellidos pela força centrífuga nas curvas habilmente feitas, como numa desnatadeira de leite.

Cinco minutos passados, trepava-se a ingreme ladeira de Santa Clara vendo á nossa esquerda o inolvidável panorama das duas margens do Mondego, a casaria da cidade coroada feudalmente pela Universidade, e as quintas salpicadas aqui e além de casas históricas. Os montes azulejam ao longe ás listas, movimentados pelas abertas do sol que allumia risonho este ou aquelle trecho rompendo as nuvens como um fotógrafo que na sua galeria arredasse esta ou aquella cortina para obter determinados efeitos 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 memória, 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 paizagem pobre dos terrenos fracos e aridos. Passam carretas campestres tremelicando as suas ferragens, ao trote curto dos pequenos machos guiados por tricanas: um ou outro carro de bois caminha gravemente sem se assustar com o som da trempe rouenha e profunda. Só os rafeiros os rebanhos saltam á estrada, fulos, rabisos com ladridos metálicos, indignados, enquanto as ovelhas se contentam com fuginum galope ondulado e rítmico.

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 rasoável velocidade. O vento sacode-nos. Respiramos um ar renovado na velocidade de 30 quilómetros 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.

Aí fica o solar dos Lemos com o seu ar solemne *ancien régime*. Voltamos á esquerda seguindo a Penella.

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

Vamos entrar na villa de Penella tão característica, com o seu velho castello cingindo o outeiro onde se estende a povoação, que parece um desenho em arrazo, 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 opulências mas conservando a linha inflexível, o porte, o donaire dos bons tempos da corte em que arrastava a cauda de brocado nos minuetes do paço.

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

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

Feriu o protector da roda traseira, furou a câmara d'ar cruelmente, cavilosamente.

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

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

Quer-se reconhecer a ferida. Não aparecia, como não apareceu mais o José, cujas orelhas mereciam tratamento também. Perfida incisão!

Substituiu-se o pneumático.

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 distritos de Coimbra e Leiria. Lá está o marco, a linde.

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

Caminha-se rápido. 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 altitudes variadas. Num d'elles, uma mancha 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 Anção. 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 colejar os montes, que corta a meia encosta. Entra-se no estreito valle marginado de milheiraes e arvoredo de diferentes essências em que destaca o castanheiro de compridas folhas lanceoladas e metálicas.

Começamos a descer, seguindo a varanda que diz para o precipício. Se o automovel virasse á direita, iríamos parar só no fundo da aperitada ravina, como aconteceu a um caçador de javalis há 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 orografica.

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

Algumas cabanas e casitas caprichosas fazem lembrar construções rusticas da Suissa.

E' um encanto.

Só para vêr isto valia a pena o passeio.

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

A cada nova curva da estrada sinuosa que sóbe pensamente, novos horizontes imprevistos.

Uma fonte de excellente agua fresca e fina leva na sua canção cristalina 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 respeitosamente camponezes com os seus largos chapéos 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, desfiam telas de pintores e almas d'artistas.

Alguns por aqui andam em perigrinação como Malhão, 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 eousas dignas de exame.

Mas o tempo aperta.

Cumprimentam-se rapidamente alguns amigos. Aprazase 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 concluída a sua ligação mais vantajosa e curta. Por emquanto 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 pinheiraes com abertas 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 atraç de nós, desenvolvendo largamente os seus montes que nos separam de Coimbra.

Cubíçamos as bonitas casas de campo, as villas do dr. Baeta Neves e do sr. Bebiano.

Mas o auto, indiferente á paizagem, ao arvoredo em que o sol ainda põe manchas douradas, ao ar solemne dos rochedos, ao pano de fundo do horizonte 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.

PARTÉ 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 à Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'aquelle linha durante o período decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (2.º semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 7:789 5992 réis : ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer, de 7 do corrente, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar a referida liquidação e ordenar :

1.º Que seja paga á mencionada companhia a quantia de réis 7:789 5992, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras à 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 efeitos devidos.

Paco, em 11 de setembro de 1903. — 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 5083 réis : ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 7 do corrente, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 187:820 5083 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 efeitos.

Paco, em 11 de setembro de 1903. — 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 Felisbeto 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, logo vago pelo falecimento do Conselheiro Emygdio Julio Navarro, nos termos do artigo 9.º dos estatutos da mesma companhia, aprovados 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. Paco, em 2 de setembro de 1903. — REI. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade 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 aprovar o referido regulamento, que baixa assignado pelo Conselheiro Presidente do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Paco, em 31 de agosto de 1903. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Regulamento da admissão e instrucção de revisores de bilhetes

Artigo 4.º Nos lugares de revisores de bilhetes, que não tenham de ser preenchidos por sargentos, serão providos individuos que pertençam a qualquers das seguintes classes: fieis 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 à prática e devidamente instruídos, antes de serem nomeados revisores efectivos.

Art. 3.º A direcção fixará em 31 de dezembro de cada anno o numero de individuos a admittir à instrucción, 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 criminais e bons antecedentes de serviço;

3.º Ter necessaria robustez atestada pela junta de saude.

§ unico. Serão motivos de preferencia, além das habilitações literarias, o conhecimento pratico da lingua francesa 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 instruídos:

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

2.º Pela frequencia de uma escola durante trinta dias, onde serão instruídos 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 instrucción 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 instrucción, empregados na execução dos serviços das categorias a que pertenciam, ou como amanuenses nas repartições.

Art. 8.º Fimdo o periodo de instrucción 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 mérito em vista das provas prestadas e dos seus antecedentes.

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

Art. 10.º Será organizada sem demora o programma de instrucción, em que detalhadamente serão designados os conhecimentos teóricos 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 à prática e à 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.º Repartição

Tendo a Companhia dos Tabacos de Portugal solicitado a autorização para serem emitidas obrigações de 4 1/2 por cento em representação do seu empréstimo 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 1904, aplicando-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 emitir pela Junta do Credito Publico uma série de 18.475 obrigações de 90\$000 réis cada uma, para realizar a somma de 1.500.000\$000 réis, destinada à construção de linhas complementares dos Caminhos de ferro do Estado, a obras novas nas linhas em exploração e à 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 dívida 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, à escolha do Governo, reservando-se este a facultade de antecipar a amortização quando lhe convier.

O pagamento dos titulos sorteados será efectuado nas épocas 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 occasião de serem apresentadas para reembolso lhes faltarem coupons correspondentes a uma data posterior à 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 necessário 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 capítulo da dívida publica fundada a cargo da Junta do Credito Publico será anualmente 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.º da carta de lei de 14 de julho de 1899 é consiguada 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 adstrita.

Art. 8.º Nos termos do § 3.º do n.º 11.º base 3.º annexa à carta de lei de 14 de julho de 1899 as ditas obrigações são isentas de quaisquer impostos ou deduções.

Art. 9.º As obrigações serão representadas por titulos de uma, cinco e dez obrigações nominativas ou ao portador, e terão as assinaturas 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 assinaturas ser de chancella, excepto uma.

Art. 10.º Para a emissão das obrigações de que trata o presente decreto passar-se-há 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 permitida 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 submetido à approvação do Governo, onde e pela forma que for julgada conveniente contanto que não haja despesa alguma para o Thesouro além da que respeita aos titulos definitivos, nem aumento nos encargos annuas fixados nos contratos respeitantes às 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 instruções necessarias, nas épocas 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.—REL—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 construída no rio Lucalla seja denominada Ponte Ramada Curto. O que o mesmo Augusto Senhor manda comunicar ao Governador Geral da Província de Angola para seu conhecimento e devidos efeitos.

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

7.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Com fundamento no artigo 2.º do decreto de 27 de maio de 1903 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 prescrições 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 crédito especial devidamente registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, a favor do Ministério da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, pela importância de 200.000\$000 réis, destinada a satisfazer despesas com a construção de um caminho de ferro desde o porto de Mossamedes ao planalto da Chella, devendo a mesma importância ser inscrita na tabela de despesa extraordinária do exercício de 1905-1906, sob a seguinte rubrica:

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

O Tribunal de Contas declarou achar-se este crédito nos termos legaes de ser decretado.

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

NOTAS DE VIAGEM

VIII

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

Ampliando o que dissemos no artigo VI sobre diferentes classes em que se viaja aqui, apesar de, na apparença, 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 pôdem pagar, dos que não trabalham ou dos que só bebem; dos que para se transportar precisam arriscar a vida, ou pelo menos sofrer 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 rápidos, 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'ali. Um que vimos tuas 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 tem 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 deante temos variados meios de descer o Hudson), a linha da companhia Delaware é d'um pitoresco 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 sucessivos panoramas ridentes de verdura, por entre a qual nos sorriem cidadesinhos 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 hoteis; 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 vai a sociedade rica do leste americano, quando o calor em Nova York, em Washington, em toda a costa, é de abrazar.

Alem 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 efeito, instalações de absoluta primeira ordem, para chegar á situação de ser das primeiras do mundo. Como é sabido, a produção 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 edifícios 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 pôde 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 oferecida 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 (Canadá), ao todo, dez, e quinze cidades.

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

grosso, recomeçámos 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 belas naturaes d'este paiz, a algumas das quais bem cabe a phrase tão usada por americanos, de «unicas no mundo».

Se o leitor tiver paciencia para nos acompanhar, como a tivemos 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 variadíssimos detalhes este paiz, original até na vulgaridade de muitas coisas que são o seu característico.

Entretanto, que se nos perdoe o reclamo, attendendo a que escrevemos no paiz onde elle chega ao extremo das mais sérias companhias o começarem em grandes cartazes de cōres dizendo: «Onde vae v.º 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 naquelle grande escritor a mais rigorosa lealdade, a mais correcta camaradagem, quer quando defendímos — embora distanciados — a mesma causa, quer quando divergímos 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, entretemos-nos na coroa de saudades que depomos sobre a sua campa, respeitosos e tristes como a patria que perdeu nesse 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 epígrafe *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 longínquas não descura 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 consciente apressamo-nos a declarar a origem do artigo para que não possa supor-se devido à pena 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 25300 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 comunica 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 (carro lateral) e quando imaginou (como em geral se pensa, na Europa, por gravuras antigas que apresentam a ponte do Brooklin cheia de gente a pé) que a populaça se acotovelava a passar a ponte, o que não se dá.

A ponte de Brooklin 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, oferecendo um espectáculo 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 comunicando com ella por meio de rampas especiaes, se enchem e partem logo carregados por dentro e por fora.

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 diferença 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 Brooklin; 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 vagons 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 Brooklin, 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 corlejo enorme alraz 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 sucede 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—Animaes vivos	683.737	1.440.146
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 utensílios empregados na scien- cia, 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
Totaes.....	20.708.780	21.767.409
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes 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 utensílios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	20.915	34.489
VI—Manufacturas diversas.....	598.775	692.485
Totaes.....	8.722.398	9.971.298

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Sorteio de obrigações

Nos termos dos artigos 42.º e 43.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.º 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, 10.328, 11.129, 12.719, 13.014, 13.287, 14.006, 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 efectuar-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 político.

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 lagos.

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

Ha quem advogue o regresso á liberdade de industria; ha quem avante 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 oposição tem a circunstancia de enfeudar por largo tempo um rendimento que annualmente vai progredindo para o arrematante e se mantem, no entanto, 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 teem 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 meses do anno. Os campos e as praias convidam ao descanso da labuta de dez meses.

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

A Bolsa do Terreiro do Paço está deserta, mas os bolsins de Cascaes, Estoril, Figueira, Povoa e tantas outras à beira mar planadas regorgitam de clientela.

Todos teem o seu S. Martinho.

Consta que reunem 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 propor igual redução aos funcionários publicos.

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

Os fundos externos ficaram a 63.5700 réis. Acções dos Fosfatos firmaram-se a 66.4100 réis. Acções da Companhia Nacional tiveram alguma procura estes dias, tendo-se feito no principio da quinzena a 10.600 e chegado a 12.5000 réis no dia 13.

As acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses mantiveram-se a 70.0000 réis a contado, mostrando-se contudo o mercado um tanto firme neste papel. As acções das Aguas ficaram a 101.5000 réis, tambem com alguma procura. As do Gaz variaram entre 73.5000 e 73.5500 dinheiro e papel respectivamente. As acções da Companhia dos Tabacos descaíram de 114.5000 para 113.5800 réis.

Quanto a obrigações temos:

Companhia Real dos Caminhos de ferro, 2.º grau que se mantiveram entre 53.5000 e 53.5800 réis. As da Companhia Nacional dos Caminhos de ferro ficaram a 72.5300 a 1.º série, e 70.5700 réis a 2.º série.

As do Caminho de ferro Atravez d'Africa variaram entre 87.5700 e 88.5300 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	51 3/4	51 5/8	Desconto no Banco
” cheque...	51 1/8	51 1/4	de Portugal...
Paris 90 d v.....	554	556	No mercado...
” cheque.....	557	559	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v.....	227	228	Premio da libra..
” cheque...	228 1/2	229 1/2	5160
Francfort 90 d v.	227 1/2	228 1/2	5170
” cheque...	229	230	
Madrid cheque....	705	745	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

SETEMBRO

BOLSAS	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscrições de assent.	42,30	42,55	42,50	42,45	42,40	42,10	42,30	42,10	41,80	42	—	42,10	42,05	—
» coupon ..	42,5	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	—	—	—	—	65.700	—	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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 & Açores	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	70.00	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	94.600	—	—	—	—	—	—	—	—
» 5%	88.000	88.000	88.000	87.700	87.800	87.800	87.900	87.900	88.000	—	—	88.000	—	—
C.º 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	88.30	—	—	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	—	—
Acções Comp. Real	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	373	373	—	—
» Madrid-Caceres	—	—	—	—	35	—	—	—	36,25	40	40	40	—	—
» Madrid-Zaragoza	—	288	—	297	291	293	301	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	164	—	—	—	—	172	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	387	—	—	—	387	385	385	381	384	—	381	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	70	69,75	69,87	—	—
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	—	92	—	—	—	—	92,25	92,87	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1905			1904			Totais desde 1 de Janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kil.m.	Kil.	Totais	Kil.m.	1905	1904	1905	1904
COMPAGNA REAL	60 8	693	Reis 114.319.000	164.962	693	Reis 114.197.649	164.787	Reis 3.003.471.000	Reis 3.001.651.860	Reis 1.809.140	—
	20 26 Ag	693	Reis 116.024.000	167.422	—	Reis 115.405.340	166.530	Reis 3.119.495.000	Reis 3.117.067.200	Reis 2.427.800	—
Nova rede garantida	27 2 Set	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20 26 Ag	380	16.089.000	42.339	380	15.863.351	41.745	421.009.000	426.645.140	—	5.636.140
Vendas Novas	27 2 Set	—	17.068.000	44.915	—	16.696.0	42.285	438.077.000	442.714.800	—	4.637.800
	20 26 Ag	70	1.509.000	21.557	70	1.842.000	26.314	57.914.000	48.814.000	9.070.000	—
Sul e Sueste	27 2 Set	—	2.257.000	32.24	—	2.037.000	29.100	60.171.000	50.881.000	9.290.000	—
	20 26 Jun	556	35.068.947	63.761	528	39.064.820	73.986	533.245.938	562.779.274	—	29.533.336
Minho e Douro	11 20 Jul	343	36.911.80	107.701	343	35.647.110	103.92	755.362.116	703.503.274	51.858.912	—
	30 5 Ag	25	12.383.39	48.94	25	12.516.925	49.592	232.658.437	233.810.903	—	1.152.466
Beira Alta	6 12	—	7.959.801	31.461	—	8.529.533	33.715	240.681.238	242.340.436	—	1.722.198
	13 19	—	8.667.79	34.26	—	9.121.386	36.052	249.286.036	251.461.822	—	2.175.786
Nacional — Mirandella e Vizeu	16 22 Jul	105	1.512.292	14.40	105	1.876.066	17.867	47.519.666	48.655.510	—	1.135.874
	23 29	—	1.615.474	15.38	—	1.915.159	18.259	49.135.140	50.570.699	—	1.435.

O NOSSO DIRECTOR

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

«O sr. Mendonça e Costa, proprietário da *Gazeta dos Caminhos de ferro*, (Portugal) que chegou a Windodo hontem, teve comnosoce uma interessante conversa ácerca 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, ácerca 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 melhoçarem 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 cérea 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 couças 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 satisfactorias nas regiões rurais, embora as cidades olhem cuidadosamente para a educação da juventude.

«Os povos campesinos leem o mau sistema de empregarem as creanças nos trabalhos agrícolas, 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 instrução 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 distinço 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 Príncipe Real.

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

Foi construido ha quatro annos, tendo feito apenas ser viço durante tres meses 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 proa 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 atraç de si á ré espaço grande para bancos.

As duas câmaras comunicam entre si por uma escaada 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 comunicação 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 proa, além das accommodações necessarias para o pessoal e para o serviço, ha um espaçoso buffet 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 dificuldades se pôde conseguir que se tornasse efectiva 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, comprendendo a montagem de todos os apparelhos 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 constituiam fluctuadores em caso de naufrágio 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 marítima 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 compreendido 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 submetidos á aprovação do governo.

Lourenço Marques. — A camara de commercio de Bloemfontein pediu nova reunião dos representantes das colonias sul-africanas, para se deliberar ácerca 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 Públicas 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 adotado 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 construída a estação.

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

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

Existem ao todo quatro mil fabricas de papel, produzindo anualmente 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 experencia.

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.

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 aprovado o ante-projecto de caminho de ferro de via normal entre Ripoli e Puigcerdà.

RUSSIA

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

BULGARIA

Uma comp'nhia 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 bimanaes.

Nos Estados Unidos, resulta da estatística, 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 alemão, espanhol, sueco, francez, dinamarquez, portuguez, noruego, holandez, italiano, hungaro, polaco, hebraico, russo, grego,

Companhia Real

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES ACCIONISTAS.

Nos termos dos nossos estatutos foi-nos remetido pelo nosso Conselho de Administração o relatorio da gerencia de 1901. 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 219.807.815 réis e diminuindo as nossas despesas em 14.989.514 réis. Em relação ás despesas, vê-se que o coeliciente de exploração baixou de 41,27% a 39,35%, o que é realmente excepçional em administração ferroviaria, segundo pensamos.

Todos os phenomenos elementares dos nossos servigos são concordantes para afirmar 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 trafejo, isto é, em passageiros, mercadorias de grande e pequena velocidade. Apegas 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 tonelladas no transporte de *materias de con trucción*, onde está comprendido esse artigo. No trafejo internacional tivemos uma diminuição por Badajoz de 40.000.500 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 servigos 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 *Tracção* temos a notar as experiencias que se estão fazendo na linha de *Torres-Figueira-Alfarelos* com os *Automotores*.

Na linha de Setil a Vendas Novas, cuja exploração principiou em 15 de janeiro de 1901, a receita ainda não paga a despesa; mas é lícito 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 trafejo.

O resultado geral da nossa exploração foi pois excellente, con-
correndo 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 dissemos, algumas das nossas receitas tambem di-
minuiriam; mas não tão consideravelmente. Pagas todas as despe-
sas ordinarias e extraordinarias e attendendo, com necessarias pro-
visões, para o assentamento de segunda via na linha do Norte e
para compra de material circulante, pagando-se os juros e amor-
tização 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 Con-
selho de Administração de acordo 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 Cami-
nho de ferro do Mondego chamado credores perante o Tribunal
do Commercio de Lisboa, seguiram-se os respectivos termos judi-
ciais e chegou-se a um convenio. A Companhia Real obteve nesse
as melhores vantagens que pôde, como consta dos respectivos do-
cumentos appensos ao relatorio do Conselho de Administração, e
em que vem as condições em que exploraremos a mesma linha.
É 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 organi-
zados.

Tendo o Sr. Victorino Vaz Junior sido eleito pela Assembléa
Geral dos obrigatários realizada em Paris em 11 de julho de 1904,
para os representar no Conselho de Administração em substitui-
ção do nosso chorado collega o Conselheiro Pereira Carrilho e ten-
do aceitado esse cargo, ficou vago no mesmo Conselho o lugar
de representante dos accionistas que ocupava. O preenchimento
dessa vaga foi feita nos termos dos estatutos e coube ao Sr. Car-
los 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 Patrón 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 sub-
stituído pelo engenheiro sr. Andre Leproux, de quem se esperam
excellentes serviços.

Faleceram durante o anno de 1904, os nossos zelosos empre-
gados superiores, Cândido Xavier Cordeiro, ultimamente enge-
nheiro consultor, mas que em tempo dirigira importantes serviços
da Companhia; e Arthur de Sousa Tavares Perdigão, que era che-
fe de Fiscalização e Estatística. Isto vos participamos com muito
sentimento.

Os empregados da nossa Companhia, dirigidos pelos seus soli-
citos 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 Socorros, e de Reformas e Pensões teem conti-
nuado a prestar serviços ao nosso pessoal, pensando-se actual-
mente em lhe introduzir as modificações que a experiência tem
aconselhado como necessarias.

Concluindo, temos a honra de vos propôr:

1.º Que seja manifestado um voto de sentimento pelo falecimen-
to dos dois empregados superiores d'esta Companhia, Cândido
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 zélo e intelligencia com
que se desempenharam dos seus deveres.

3.º Que approveis 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 honorários dos corpos gerentes,
do comissário régio e seu adjunto da mesma maneira que nos
anos 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 preen-
chida definitivamente a mesma vacatura.

7.º Que procedeas á eleição de um membro do Conselho de Ad-
ministração 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 Alemtejo de 14 a 19 de setembro de 1905

Por occasião 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 abaixas á Figueira e volta:

Lisboa-Pocio ou Caes dos Soldados, 1.º classe, 6\$060 réis, 2.º
classe, 4\$040 réis, 3.º classe, 3\$020 réis; Torres Vedras, 4.º060,
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; Mogolores a Porto-Campanhã (ambas inclusivè, 2\$060, 1\$310,
1\$020; Fundão, 2.º classe, 3\$080, 3.º classe, 2\$190; Tortozendo,
2\$760, 1\$970; Covilhã, 2\$640, 1\$870; Caria, 2\$290, 1\$630; Belmonte,
2\$200, 1\$5570; 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 afixados nos
locais do costume. Lisboa, 8 de setembro de 1905.

Concurso

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Aviso

Na Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, no Ministe-
rio 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 ca-
da 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 pretendem ser contractados terão de apresen-
tar attestados de bom serviço passados pelas direcções dos Cami-
nhos 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 de-
sempenhar o serviço de chefe de brigada de reparações de loco-
motivas.

Os caldeireiros deverão apresentar documento onde se ateste
que teem bastante pratica de concertos de caldeiras de locomo-
tivas.

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, em 9 de setem-
bro 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 PERSONNELLE.

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

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

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

CINTRA **Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1\$500 réis e 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 hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PORIJO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^o 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 coroas e flores artificiaes. F. Delport, Successores. — Rua Sa da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

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

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

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

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

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

Àos 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.

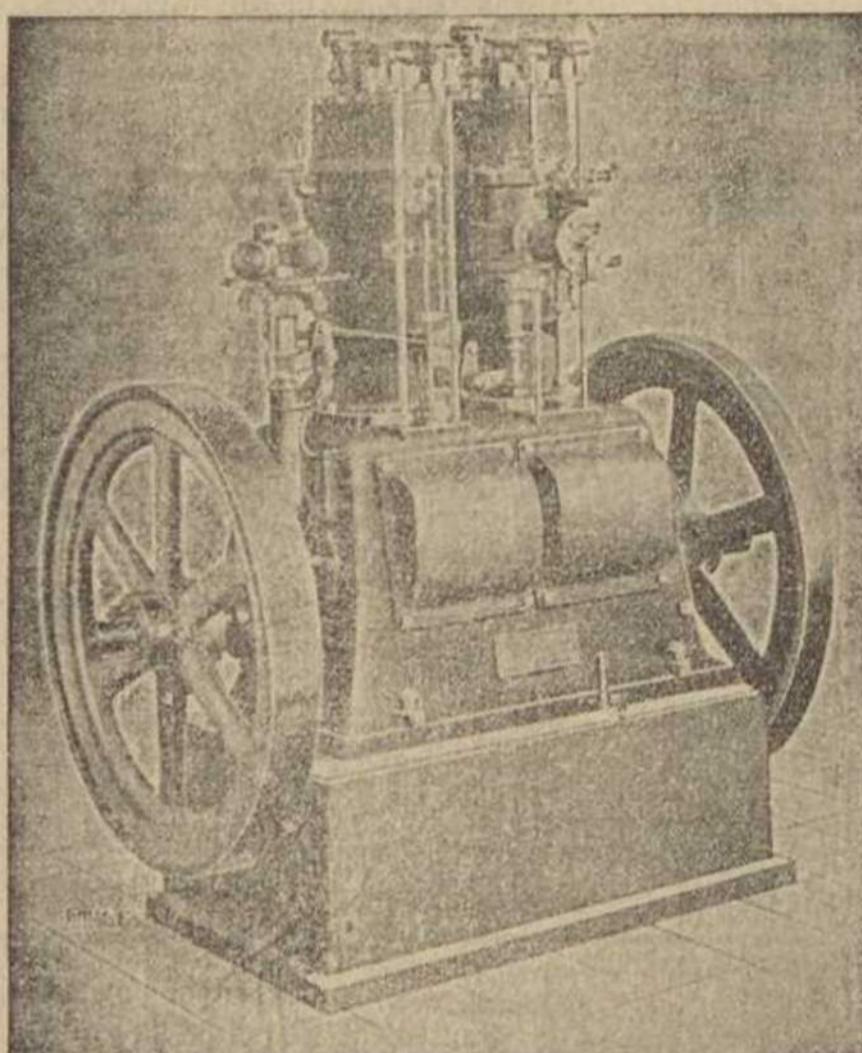
Especialidade d'esta redacção

PREÇO 1\$000 RS.

MOTORES

*da celebre fabrica
americana*

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**



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

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, 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 denominados BLONDIN para movimento de ter-
ras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS

SUCCESSIONS DE **JOSÉ GREGORIO FERNANDES**

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

J. B. FERNANDES & C.º

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

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

COMPANHIA REAL			Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio		Figueira Alfarelos Figueira		Porto Valença Porto	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
Partida	Chegada	Partida	Chegada	7-18 m.	8-26 m.	9-31 m.	10-11 m.	7-33 m.
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	8-25 m.	9-9 m.	10-16 m.	11-30 m.	12-33 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	9-32 m.	10-26 m.	11-30 m.	12-39 m.	12-45 m.
3-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	10-33 m.	11-17 m.	12-38 m.	12-22 m.	a 12-12 m.
7-29 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	12-32 m.	1-21 m.	2-25 m.	3-23 m.	3-31 m.
8-19 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	1-26 m.	2-26 m.	3-45 m.	4-29 m.	5-10 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-18 m.	3-12 m.	4-25 m.	5-11 m.	6-42 m.	5-45 m.
10-20 m.	10-5 m.	11-17 m.	11-33 m.	6-42 m.	7-26 m.	8-22 m.	9-31 m.	10-33 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-28 m.	12-18 m.	7-3 m.	8-19 m.	9-38 m.	10-11 m.	11-21 m.
11-30 m.	12-5 m.	12-47 m.	1-3 m.	9-12 m.	10-26 m.	11-27 m.	12-11 m.	12-39 m.
12-35 m.	12-50 m.	1-32 m.	1-18 m.	—	1-0 m.	11-34 m.	12-35 m.	13-51 m.
1-20 m.	1-35 m.	2-17 m.	2-33 m.	—	—	—	—	—
2-5 m.	2-20 m.	3-2 m.	3-18 m.	—	—	—	—	—
2-50 m.	3-5 m.	3-47 m.	4-3 m.	—	—	—	—	—
3-35 m.	3-50 m.	4-12 m.	4-18 m.	—	—	—	—	—
4-20 m.	4-25 m.	5-17 m.	5-23 m.	—	—	—	—	—
5-15 m.	6-0 m.	6-9 m.	6-23 m.	—	—	—	—	—
6-33 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	—	—	—	—	—
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	—	—	—	—	—
8-5 m.	8-20 m.	9-2 m.	9-18 m.	—	—	—	—	—
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	—	—	—	—	—
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	—	—	—	—	—
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a			Mais todos os de Cascaes, excepto os a					
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Setil	Entroncamento	Setil	Setil	Setil	Setil
5-25 m.	5-34 m.	6-6 m.	6-38 m.	2-30 t.	3-51 t.	6-10 m.	7-15 m.	8-35 t.
8-5 m.	8-34 m.	9-45 m.	9-14 m.	8-45 m.	9-11 t.	10-12 m.	11-13 m.	12-15 m.
11-25 m.	11-5 m.	12-6 t.	12-38 t.	a 9-15 m.	e 11-1 t.	k 7-12 t.	l 10-12 m.	—
12-5 m.	1-21 t.	1-36 t.	1-8 t.	—	—	—	—	—
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	—	—	—	—	—
8-25 m.	8-5 m.	9-6 m.	9-38 m.	p 4-50 t.	6-5 t.	5-23 m.	6-48 m.	7-35 t.
9-5 m.	1-24 m.	1-31 m.	11-8 m.	9-35 t.	7-14 t.	6-26 t.	7-10 t.	8-35 t.
11-25 m.	11-34 m.	12-6 m.	12-38 m.	a 4-30 t.	10-26 m.	a 4-12 t.	10-5 m.	11-30 m.
Mais os de Cascaes, excepto os a			7-5 t.	11-3 m.	8-5 m.	a-49 m.	—	—
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Aveiro	Porto	Aveiro	Setil	Setil	Setil
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	3-86 m.	6-39 m.	7-4 m.	8-19 m.	9-1 t.
6-15 m.	7-29 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	10-1 m.	1-21 t.	6-16 t.	8-31 m.	9-21 t.
7-0 m.	7-35 m.	7-8 m.	8-8 m.	—	—	—	—	—
7-10 m.	8-17 m.	7-6 m.	8-45 m.	7-30 m.	9-17 m.	10-7 m.	11-37 m.	12-17 m.
7-15 m.	8-50 m.	a 8-10 m.	9-20 m.	2-19 t.	3-56 t.	4-41 t.	5-38 t.	6-35 t.
8-20 m.	9-26 m.	a 8-51 m.	9-31 m.	7-15 t.	9-2 n.	12-33 m.	12-21 m.	13-31 m.
9-20 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	4-30 m.	10-26 m.	a 4-12 t.	10-5 m.	11-30 m.
10-0 m.	10-5 m.	10-8 m.	11-8 m.	7-30 m.	11-3 m.	12-32 m.	13-32 m.	14-30 m.
10-10 m.	11-47 m.	12-18 m.	13-8 m.	7-35 m.	12-32 m.	13-32 m.	14-32 m.	15-30 m.
10-40 m.	11-47 m.	12-48 m.	11-54 m.	7-35 m.	12-2 t.	13-28 m.	14-38 m.	15-35 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	9-0 m.	9-39 m.	10-36 m.	11-32 m.	12-30 m.
11-10 t.	12-47 m.	12-18 t.	1-24 t.	9-40 m.	10-48 m.	8-21 m.	9-25 m.	10-23 m.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	1-25 t.	2-32 t.	11-57 m.	12-58 t.	13-51 t.
1-40 t.	2-17 t.	4-48 t.	2-54 t.	4-33 t.	5-39 t.	3-6 t.	4-47 t.	5-40 t.
4-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	5-8 t.	5-43 t.	3-77 t.	4-21 t.	5-13 m.
3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	8-10 n.	9-47 n.	7-41 t.	8-15 n.	9-13 m.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-53 t.	4-32 t.	11-39 n.	12-34 m.	7-59 t.	8-3 n.	9-13 m.
4-0 t.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.	12-7 m.	12-40 m.	2-26 m.	10-33 m.	11-30 m.
4-10 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	6-0 m.	7-46 m.	9-50 m.	7-36 m.	8-35 m.
4-15 t.	5-50 t.	a 5-5 t.	6-2 t.	9-30 m.	10-41 m.	7-53 m.	9-20 m.	10-18 m.
5-20 t.	6-5 t.	5-38 t.	6-38 t.	1-25 t.	3-10 t.	11-0 m.	12-36 t.	13-34 m.
5-30 t.	6-56 t.	6-5 t.	7-3 t.	—	40-0 n.	11-30 m.	11-30 m.	12-30 m.
6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-24 t.	—	—	—	—	—
6-15 t.	7-0 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	—	—	—	—	—
7-0 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 t.	—	—	—	—	—
7-10 t.	8-17 t.	7-48 t.	8-34 t.	p 9-20 m.	8-43 n.	5-35 m.	3-42 t.	4-31 m.
7-15 t.	8-50 t.	a 8-25 t.	9-2 t.	11-15 m.	6-10 t.	p 6-17 t.	5-45 t.	6-35 t.
8-10 t.	9-15 t.	9-18 t.	10-24 t.	7-5 t.	6-10 t.	5-11 t.	6-31 t.	7-31 m.
9-15 t.	10-20 t.	10-35 t.	11-31 t.	9-30 m.	6-30 m.	—	—	—
10-10 t.	11-17 t.	10-48 t.	11-31 t.	p 9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-42 t.	4-31 m.
10-15 t.	11-50 t.	a 11-25 t.	12-2 t.	7-5 t.	7-3 m.	5-25 t.	3-42 t.	4-31 m.
11-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	9-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
1-40 t.	2-17 t.	4-48 t.	2-54 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
4-45 t.	5-15 t.	6-15 t.	7-24 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
5-15 t.	6-15 t.	7-24 t.	8-11 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
6-15 t.	7-0 t.	7-56 t.	8-8 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
7-0 t.	7-56 t.	8-8 t.	9-18 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
7-10 t.	8-17 t.	7-48 t.	8-34 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
7-15 t.	8-50 t.	a 8-25 t.	9-2 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
8-10 t.	9-15 t.	9-18 t.	10-24 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
9-15 t.	10-20 t.	10-35 t.	11-31 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
10-10 t.	11-17 t.	10-48 t.	11-31 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
10-15 t.	11-50 t.	a 11-25 t.	12-2 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
11-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	7-30 m.	7-3 m.	5-14 m.	3-42 t.	4-31 m.
12-15 t.	1-2							



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

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 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. alemão
Pernambuco. Sairá a 15 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



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



Gorunha. La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Gravina**. Sairá a 15 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Chili**. Sairá a 15 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Hamugó. vapor alemão **Asunción**. Sairá a 15 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Hamburgo. vap. alemão **Franz Wallen**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Hamburgo vapor alemão **Friedrich**. Sairá a 25 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Franz Wallen**. Sairá a 15 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos. vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool e Nova York, vapor espanhol **López y López**. Espera-se a 17 ou 18 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



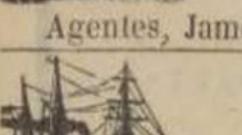
Liverpool, vapor inglez **Angus**. Sairá a 15 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira. St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Velas), Caes do Pico e Fayal vapor português **Funchal**. Sairá a 25 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.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Maranhão e Ceará (directo), recebe só passageiros, vapor inglez **Grangemore**. Sairá a 30 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Mormugão, vapor alemão **Koordinat**. Sairá a 24 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.º



Oran. Port Vendres, Cete e Marselha, vapor frances **Saint-Philippe**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Polyarp**. Sairá a 24 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



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



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



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



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



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Prinz Sigismund**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português **Cubo Verde**. Sairá a 25 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor português **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. português **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, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Galileu**. Sairá a 20 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



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



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL DE PEQUENA VELOCIDADE

Distâncias Kilométricas a percorrer entre 100 e 340 Kilometros

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

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada 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 Se-
tubal. — Mínimo 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.

Aplicar-se a esta tarifa, para os serviços

de Lisboa, Barreiro e Setúbal.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÕES DO | SUL E SUESTE
MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL C F E N° I — GRANDE VELOCIDADE

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

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

§ 2.º

PREÇOS EXCEPCIONAIS

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	
800 "	9\$100	7\$100	5\$100	3 mezes
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	
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 prazo em que o livrete estará á sua disposição. Este prazo, salvo extravio do pedido do livrete, será de **cinco** dias, o maximo, contados da data da requisição, e o interessado terá igual prazo para o receber. Se o não fizer, porém, dentro d'este prazo, 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 prazo 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 coupons 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 coupons que representem a distancia do trajecto comprehendido no bilhete ou bilhetes que lhe serão fornecidos para cada viagem n'aquelle acto, os quais 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'aquelle, 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 pessoais e intransmissiveis e conteem além da photographia, o nome, appellido e firma dos interessados.

Tornam-se nullos

- a) Quando se encontrem em poder de outra pessoa que não seja o seu legitimo possuidor.
- b) Quando não sejam utilisados dentro do prazo de validade, seja por extravio do livrete, doença ou falecimento do interessado, ou qualquer outra causa estranha 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 utilisar 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 metais 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 quaisquer 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 utilisados:

- a) Por pessoas de familia do possuidor até ao maximo de **seis**, justificando o parentesco, considerando-se pessoas de familia: esposa, pais, filhos, avós, netos, irmãos e um ou dois criados 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 efecto 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 × 0^m,08 se se trata de um grupo e 0^m,08 × 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 utilizem 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 pelaa 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

ESTE S. OBRA S PÚBLICAS

7.ª MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL N.º 13

DE

PEQUENA VELOCIDADE

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

Desde 15 de Setembro de 1905

Ao quadro dos preços d'application 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.