

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## 1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

### ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 3 g. v.—logares de luxo e compartimentos alugados, da Companhia da Beira Alta.

### SUMMARIO

XAVIER CORDEIRO .....	185
LISBOA EM FESTA. ....	185
PARTE OFFICIAL — Portaria de 30 de maio do Ministerio das Obras Publicas. ....	187
PROPAGANDA DE PORTUGAL. ....	187
NOTAS DE VIAGEM—XVIII—(Illustrado) .....	188
O TUNEL DO SIMPLÃO—AUTOMOVEIS EM LISBOA.....	189
ANTONIO DE MOURA SOARES VELLOSO .....	190
UM SERVIÇO A CREAR LISBOA A LONDRES EM 42 HORAS.....	190
O PRIMEIRO CAMINHÃO DE FERRO ELECTRICO NA ESPANHA.....	191
ASSEMBLEIA DA COMPANHIA REAL. ....	191
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes .....	191 a 193
RELATORIOS DE COMPANHIAS — PUBLICACOES RECEBIDAS.....	194
LINHAS PORTUGUEZAS — Coimbra a Arganil Estrada de acesso na estação de Odemira Restaurantes dos comboios do Sul. ....	194
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—China .....	194
COMPANHIA REAL—Relatorio (continuação).....	194
AVISOS DE SERVIÇO .....	195
ARREMATACOES .....	196
AGENDA DO VIAJANTE.....	197
ANNUNCIOS .....	198
HORARIO DOS COMBOIOS.....	199
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	200

### Xavier Cordeiro

Pela Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes foi prestado, em sessão de 9 do corrente, solenne tributo de admiração e estima á memoria de Xavier Cordeiro.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que foi consultor durante tantos annos o illustre engenheiro e cujas paginas foram honradas pela sua collaboração, não podia deixar de ser associada á homenagem prestada, em que a representou o seu director, gentilmente convidado pela Associação. Aos nossos leitores, que tanto poderam apreciar o alto valor da intelligencia de Xavier Cordeiro e os thesouros do seu profundo saber, não será indifferente uma noticia d'essa commemoração.

Tratava-se, nessa sessão solenne, de inaugurar o retrato e pronunciar o elogio historico do saudoso finado, tarefa de que se encarregára o illustre engenheiro e nosso eminente collaborador sr. Luciano Simões de Carvalho.

Tinha sido convidado a assistir á sessão o sr. conselheiro Malheiro Reymão, digno ministro das Obras Publicas, que nessa qualidade quiz dar um testemunho da sua consideração á engenharia portugueza, associando-se á sua festa de familia. Tinham tambem sido convidados os srs. Miguel Queriol, dr. Zophimo Pedroso, decanos dos chefes de serviço da Companhia Real, os srs. José Luiz Monteiro, distincto architecto que collaborou com Xavier Cordeiro na obra da estação do Rocio, Berkeley Cotter e Rodolpho Mendes, que trabalharam com elle na India; Basilio Castello Branco, que ao seu lado se

esforçou por fazer vingar o empreendimento da linha do Valle do Vouga.

A's 9 h. da noite o sr. Fernando de Sousa, presidente da Associação, abriu a sessão com extraordinario concurso de socios. Dos convidados, deixaram de comparecer por motivo de doença os srs. Queriol, Basilio Castello Branco, José Luiz Monteiro e dr. Zophimo Pedroso, que escreveram associando-se á commemoração. Representavam a familia de Xavier Cordeiro os srs. dr. Adriano Xavier Cordeiro e dr. Affonso Lopes Vieira, sobrinho e primo do illustre engenheiro.

Pelo sr. Fernando de Sousa foi proferida uma breve allocução, frisando os laços de solidariedade que entre si unem os socios da Associação. Nas actas e nos relatorios annuaes é registado o seu sentimento, sempre que a morte lhes rouba algum dos seus companheiros de trabalho.

Vultos ha, porém, d'exceptional relevo, a que é preciso prestar homenagem mais solemne. São esses benemeritos do nosso paiz que iniciaram e continuaram a obra abençoada da sua transformação economica pelos melhoramentos materiaes, estudando e construindo estradas e caminhos de ferro, melhorando portos, estudando a geologia do paiz, impulsionando a exploração das minas. Servidores dedicados do paiz em arduos labores, que o enriquecem deixando-os pobres, legam uma nobre tradição de trabalho, de honradez, de amor da sciencia, de devoção patriótica. E' justo que á sua memoria se preste solenne homenagem, que reveste duas fórmulas: a collocação do seu retrato nessa galeria de engenheiros illustres de que a Associação se ufana, e a leitura e publicação do seu elogio historico, em que seja arrancada ao olvido a sua obra civilisadora.

Nessa galeria tem jus Xavier Cordeiro a logar distincto ao lado de Victorino Damasio, Abreu e Souza, Evangelista de Abreu, Pedro Ignacio Lopes, Mousinho d'Albuquerque, Tavares Trigueiros, Carlos Ribeiro, Neves Cabral e tantos outros benemeritos.

Era a incarnação do genio mathematico, que sobre a base de alguns poucos dados experimentaes erige pela força da razão essas admiraveis construcções intellectuaes, maravilhoso instrumento do labor scientifico. O mathematico não se esquecia, porém, de que era engenheiro; as locubrações mathematicas de Xavier Cordeiro visavam um fim pratico, tendendo ao progresso da arte de construir. Foi sobretudo á mecanica applicada que elle consagrou os labores do seu alto espirito, attestados por escritos scientificos que bastariam para fazer a sua reputação. Da sua longa e valiosissima folha de serviços ia ser feita a resenha com mão de mestre por um dos mais benemeritos membros da associação e dos mais distinctos ornamentos da sua classe. Convidou portanto o sr. dr. Adriano Xavier Cordeiro, como o mais proximo parente de Xavier Cordeiro, a descobrir o retrato.

Uma prolongada salva de palmas saudou esse retrato collocado ao lado do do grande Stephenson; creador da locomotiva, cuja maravilhosa invenção foi o ponto de partida do desenvolvimento da viação accelerada, a que Xavier Cordeiro consagrou o melhor da sua actividade



Em seguida o sr. Luciano de Carvalho leu um extenso elogio historico, descrevendo desde o inicio dos estudos a longa e brilhante carreira de Xavier Cordeiro. Narrativa minuciosa e pormenorizada, em que os factos, fielmente referidos, são postos em vivo destaque pela pintura do meio em que ocorreram, constituindo assim um bello quadro historico, realçado pelos primores da linguagem, elegante e sempre vernacula, e pelo calor communicativo da commoção, filha da amizade. Periodo academico em Coimbra e Lisboa; estudos technicos em França; trabalhos profissionaes na metropole e na India, deram logar a uma série de quadros esboçados com vivacidade e firmeza, de um delicado realismo, a que não falta a pontinha de uma fina ironia aqui e acolá, tudo realçado pela belleza da fórma sem falsos europeis, sempre correcta e digna do genero litterario constituido pelo elogio academico.

Quer ao serviço do Governo, quer ao da Companhia Real, no continente como no ultramar, Xavier Cordeiro dirigiu trabalhos importantissimos d'estudo e construcção, sobrando-lhe ainda tempo para os labores scientificos, attestados por escritos de alto valor.

A sua competencia não tinha rival em mecanica aplicada. Diversos factos que a comprovavam foram lembrados pelo sr. Luciano de Carvalho, especialmente o difficil e complexo exame e critica das innumerables propostas apresentadas pelas fabricas para a construcção da ponte D. Luiz, no Porto. E quando Xavier Cordeiro no fim da sua carreira veio tomar assento no Conselho Superior de Obras Publicas, á sua capacidade era confiado o exame dos processos da mais excepcional importancia, mórmente quando, para os apreciar cabalmente, era preciso recorrer ao auxilio das mathematicas applicadas.

Entre os trabalhos que occuparam a laboriosa vida de Cordeiro, que só para o trabalho e para o estudo vivia, occupou logar importante o caminho de ferro do Valle do Vouga, por cuja construcção tanto se empenhou e cujo projecto foi elaborado sob a sua direcção.

Foi a primeira linha em que se desceu ao emprego de curvas de pequeno raio, para as quaes elle adoptou o limite de 80 m. Estudada para a hypothese da tracção a vapor, foi em seguida o problema da sua construcção novamente estudado por Xavier Cordeiro para o emprego da tracção electrica pelo aproveitamento da hulha branca, de que elle era apostolo entusiasta. Foram baldadas todas as diligencias para angariar os capitales, sem que a fé de Cordeiro na viabilidade do empreendimento se extinguisse. A constituição de uma companhia, ultimamente conseguida, mostrou quão justificado era essa fé e como elle tinha razão em esperar contra toda a esperanza.

A evocação feita naquella bello trabalho fazia reviver deante do auditorio a figura de Xavier Cordeiro, em que os fulgores da intelligencia e a subida capacidade profissional, que o collocavam entre os mestres incontestados, eram realçados por uma adoravel singeleza e uma bondade de coração, que poderá ser igualada, mas não excedida. «Era um santo!»: neste qualificativo synthetisava um subordinado de Xavier Cordeiro o juizo que do seu caracter diamantino formavam, ao abeirar-se da sua sepultura, os que o conheceram e estimaram.

Essa tambem foi a synthese do elogio proferido, acolhido com os mais sinceros e entusiasticos aplausos de toda a assistencia, que via traduzido tão eloquentemente o seu sentir.

O sr. Fernando de Sousa agradeceu em nome da Associação o magnifico trabalho que o sr. Luciano de Carvalho acabava de lêr, em que mais uma vez attestava o seu muito saber e erudição, alliados á perfeição da fórma litteraria.

O sr. ministro das obras publicas proferiu em seguida algumas phrases conceituosas e eloquentes, em que poz em relevo os merecimentos e serviços da engenharia portugueza, associando-se á homenagem que acabava de ser prestada a um dos seus membros mais illustres e prestantes.

Tal foi, rapida e desconnexamente referido, esse tributo tão merecido de admiração e saudade, pago á memoria d'essa grande intelligencia, d'esse bondosissimo coração, que foi, em vida, Candido Xavier Cordeiro.

## LISBOA EM FESTA

Tres dias se vestiu de gala a capital; tres dias ella nos deu a noção de que não estavamos na velha e pacata Lisboa, onde, á noite, se adormece de aborrecimento, á falta de distracções.

Aproveitando os festejos de um santo popular, completando a tradição com a iniciativa, a cidade realizou uma certa transformação nos seus costumes.

A praça de D. Pedro onde, nessa noite, se costumavam entregar á dança e aos cantos alguns milhares de populares das provincias, enchia se, d'esta vez, de elegantes barracas, bem illuminadas, limpas, novas, bem traçadas, bem dispostas, dignas de ali estarem.

Na Avenida, uma illuminação electrica original e fina, dava um novo realce a essa nossa encantadora arteria.

E no alto d'ella, um hemicyclo de palanques bem construidos, vastos, pintados a capricho, ladeando uma tribuna, mais luxuosa que indispensavel em festa de caracter popular, fazendo frente a um tablado vasto; illuminado tudo por milhares de lampadas electricas e dois grandes focos; sobre esse estrado raparigas e rapazes de varias povoações longiquas, com trajos caracteristicos ou phantasticos, agitavam-se em danças typicas.

E em volta, nos palanques, milhares de espectadores; e em baixo, no largo espaço de onde alguma cousa se via, um oceano de gente do povo; e aos lados, coretos onde o som das musicas se entrelaçava com as palmas, com que os executantes de musicas e danças eram applaudidos; e no ar as serpentes de milhares de foguetes, o estalar de milhares de bombas.

Noutra noute um cortejo pomposo percorrendo as ruas, illuminado por milhões de fogos de Bengala, animado por uma vosearia de vivas entusiasticos em volta de carros triumphaes dispostos artisticamente.

Na tarde seguinte uma parada de bombeiros com todos os seus attractivos luzentes, um concerto por 100 executantes; e de noute mais fogo, mais danças, mais folguedos e as mesmas illuminações, augmentadas com as de algumas janellas graciosamente ornamentadas, durante o dia, algumas mesmo alliando ao gosto da disposição a riqueza dos brocados e velludos.

Eis o que foram as festas.

Um bocadinho, já bem apreciavel, de festas modernas, civilizadas, elegantes, sem perderem a sua feição popular; um como que sonhar do que se faz nas cidades suizas, perante os quatro ou cinco milhões de estrangeiros que as visitam cada anno.

E se estrangeiros nessas noites ali estivessem, haviam de achar talvez banal aquillo tudo, porque representaria, segundo o seu criterio, uma cousa vulgar, que facilmente é feita por qualquer conselho municipal, já treinado em repetidas exhibições identicas, em que a unica cousa que se varia é a multidão dos espectadores, sempre nova em cada anno.

Pois se disséssemos a esses forasteiros que tudo que ali se viu, absolutamente tudo, desde a iniciativa até a execução, desde o trabalho do pensamento até o encargo das responsabilidades, sahiu de uma duzia de boas vontades decididas, de um grupo de individuos de varias classes, sem incitamento, sem auxilio, tão importante como merecido, dos poderes publicos, da municipalidade, de qualquer auctoridade dirigente da capital, esses estrangeiros pasmariam da somma de iniciativa particular que ha no nosso paiz.

Se se lhes dissésse que isso tudo partiu de uma associação que não tem ainda tres mezes de existencia, e se lhes contasse que ella nem se limitou sequer a esse trabalho, que foi enorme, empreendendo outro ainda mais difficil, de chamar a Lisboa uma outra associação, do Porto, fazendo-a trazer aqui a sua direcção, os seus carros, os seus socios e os seus musicos; o estrangeiro perguntaria espantado o nome d'esse grupo de corajosos empreendedores, e ao ouvir dizer que era o Grande Club de Lisboa, dos labios lhes sairia a palavra—bene-merito.

Como ao estrangeiro nos succede, applicando-a com toda a justiça a quem expontaneamente se impoz uma



missão tão espinhosa sem outro premio que a satisfação propria de ter promovido um grande bem para a capital — para o paiz.

Não faltarão criticos, descontentes, que os ha sempre, e em tudo, que achassem defeitos. Nós achamos-lhe um só, e esse, menos defeito que vicio d'origem, é o que já temos notado em outras festas similares no paiz; a falta de iniciativa official, entregando-se todo o trabalho, toda a organização, todos os encargos ou todos os problemáticos lucros a collectividades particulares, quando devia ser a camara municipal a unica e legitima promotora e organizadora d'estas festas. E' tempo de o evitar no futuro anno, fazendo-se que o centro de promoção e de organização seja a camara, como succede com as festas de Nice, de Sevilha, das varias cidades suissas, da paschoa de Oberammergan, na Allemanha.

O Club de Lisboa, que já provou brilhantemente que sabe sair-se bem da tarefa que se impõe, é auxiliar indispensavel, e em seguida a elle, outras associações de recreio e de sport deverão dar o seu concurso.

Estabelecida a festa de Lisboa como principio, as linhas ferreas não se limitarão a uns pallidos abatimentos de 25 %, nos bilhetes de serviço interno; terão que fazer-se comboios especiaes, a preços infinitos (sobretudo nos primeiros annos) e não só das estações portuguezas, mas de Madrid, de Salamanca, da Galliza, e mais tarde de Bordeus e Paris, annunciada por luxuosos cartazes, como as festas o deverão ser, por milhões de programas em pequenos folhetos illustrados, repartidos com antecedencia de alguns mezes em toda a Europa e na America.

A' Sociedade Propaganda de Portugal pertencerá essa missão — está no seu elemento — e já no proximo anno esta terá organizados os seus centros no estrangeiro para poder cumprir a sua missão.

Organizado isso assim, as festas de Lisboa não serão de só tres dias ou de uma semana, serão a transformação da cidade, porque os seus beneficos effeitos se sentirão durante todo o anno, em prosperidades da sua vida economica.

O mesmo deve fazer-se no Porto, onde o Club dos Fenianos, e este anno outro club rival, teem abrilhantado os carnavaes com a sua nota fina e pittoresca.

Que tambem ali a camara tome o seu logar sem dispensar o valiosissimo auxilio dos clubs particulares. E se o principal d'estes veio agora abrilhantar as festas de Lisboa, que os lisboetas correspondam á gentileza portuense, indo ali, pelos carnavaes, não chamando gente para o sul a pretexto de festas especiaes; isto no seu proprio interesse, porque a successiva chamada póde deixar de ser ouvida, por fim.

Promovida, nestas bases, uma forte corrente de forasteiros estrangeiros, muitos d'elles irradiarão pelo paiz, visitando-o por completo, e assim se produzirá o caso de Lisboa lucrar com os carnavaes do Porto e a cidade invicta tirar proveito das Primaveras de Lisboa.

## PARTE OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um pedido de autorização feito pela Companhia do Caminho de ferro do Mondego, para mudar a situação do apeadeiro da Portela, da linha ferrea de Coimbra a Arganil, do kilometro 4,200, local em que foi approvado por portaria de 7 de junho de 1890, para o kilometro 5,040, entre o tunel da Portela e a ponte sobre o Mondego: ha por bem, conformando-se com o parecer de 3 do corrente meiz do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, conceder a referida autorização.

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

Paço, em 30 de maio de 1906. — José Malheiro Reymano.

## PROPAGANDA DE PORTUGAL

Deviamos ter muito que dizer sobre os trabalhos d'esta Sociedade, noticiando a inauguração do serviço do comboio *Sud-America-express*, que estava annunciada para 14 do corrente, mas que se não realizou, por circumstancias bem extranhas aos esforços que a Sociedade tem empregado nesse sentido.

Foi o caso que o augmento de serviço dos comboios rapidos em Espanha e França por motivo da retirada dos forasteiros que vieram a Madrid por motivo do casamento do rei, impediu a companhia dos Vagons-leitos de poder dispôr, no dia 12, do material que era necessario viesse em sentido descendente para no dia 14 poder partir o comboio de Lisboa.

Mais uma semana de espera, pois; devendo o serviço começar em 21, se novo contratempo não vier sobrepor-se á vontade energica, á coragem decidida, digamo-lo assim, com que a Sociedade Propaganda de Portugal está empenhada em promover este beneficio para o paiz.

E diga-se em verdade que muita força de vontade é necessaria ter, muita energia ha que empregar, e perder por desnecessaria, muita tenacidade ha que sustentar, para se conseguir o que pareceria tão facil áquelles que não andam empenhados em qualquer trabalho, e não teem que arrostar com as contrariedades que, a indolencia por um lado, a incompetencia por outro, a indiferença por todos, avolumam no caminho de qualquer tentativa util.

E' de justiça explicar que, no caso sujeito, — a realização do comboio *Sud-America* — não se refere a nossa queixa á forma por que as negociações correram por parte da Companhia Real, que d'ellas se encarregou e as tem levado a cabo com a melhor vontade, sendo poderosissimo auxiliar da Sociedade para o conseguimento dos fins para os quaes ella não tem tido hesitações em avançar, embora com risco de sacrificios superiores ás suas forças.

Porque é bom que se saiba que é hoje *unica e exclusivamente* á Sociedade Propaganda que se deve o poder realizar-se esse comboio.

Se ella não interviesse, se ella não tivesse na sua direcção a coragem para dar uma garantia segura, pronta e cabal ás exigencias de um subsidio ou indemnização necessaria á companhia da Beira Alta e imposta pela de Medina a Salamanca, o governo, na impossibilidade de ir subsidiar companhias ferroviarias, sendo uma, para mais, estrangeira, não abria esse precedente, que lhe podia ser nocivo, no futuro, e o *comboio não se fazia*.

*Ha-de, porém, fazer-se;* porque o bem do paiz o exige, e portanto essa necessidade impõe-se a todos que possam directa ou indirectamente intervir nos assuntos de interesse publico.

\*

Os jornaes de 14 publicaram telegrammas de Madrid em que se diz que na vespera d'aquelle dia ficou combinado no ministerio de *fomento* entre o ministro e os directores das companhias do Norte e dos Vagons-leitos o estabelecimento «no proximo verão, de comboios expressos, em dias alternados entre Vigo e Hendaya, passando depois a *diarios* se os resultados forem satisfactorios».

Não percebemos como a companhia dos Vagons-leitos não tinha material para tornar desde já diario o comboio de Lisboa, e o tinha para um novo comboio duas ou trez vezes por semana para o serviço de Vigo.

Preferimos crêr que a noticia da creação d'esses comboios é prematura, a julgar que a companhia dos Vagons-leitos tendo recebido do nosso governo todas as facilidades na introdução do material, pretextando não ter vehiculos para o serviço de Lisboa, apenas faça, mais um comboio, semanal, com sacrificio do publico e da Sociedade Propaganda que teve que supportar-lhe os encargos, e tenha material para o fazer de Vigo, o que, pelo menos, lhe exigirá dois comboios completos, mais que os necessarios para tornar diario o serviço portuguez.

Veremos como se explica este ponto que se nos apresenta com uma feição desagradavel.



# NOTAS DE VIAGEM

## XVIII

Montreal. — Cem egrejas e trinta religiões. — Colonização á franceza. — O Parque e o gelo. — Um comboio num pateo. — Quebec, a cidade antiga.

Vamo-nos approximando de Montreal e portanto tambem de paiz em que se fala francez.

Passageiros e passageiras que entram nas estações teem mesmo quando se expressam na lingua de Shakespeare, a entonação cantada do idioma de Corneille, e já encontramos grupos que nesta lingua discutem, com muito mais calor do que vulgarmente o fazem inglezes e allemães.

Em 3 horas de comboio estamos em Montreal, pela segunda vez nesta viagem, tendo a primeira visita sido aqui referida no n.º 425 do anno passado.

A rapidez, porém, d'aquella primeira viagem não nos permittira apreciar bem a cidade nem vê-la rasoavelmente para formar d'ella um juizo.

Não é em duas horas d'uma tarde, percorrendo o caminho entre um hotel e um parque, que se pôde conhecer uma cidade importante como é Montreal, a perola do



Canadá de leste, onde se aglomeram 300.000 habitantes, occupando-se num intenso commercio e florescentes industrias agricolas e manufactureiras.

Centro da antiga região catholica romana, franceza, Montreal destaca-se das outras cidades da America pelo enorme numero das suas egrejas.

Ha ruas em que ellas são successivas, a um e outro lado, e como ao grande numero das catholicas se vem juntar o das outras religiões, torna-se notavel e interessante a promiscuidade de tão differentes cultos em tal quantidade que, da simples enumeração que se encontra nos quadros, para uso dos viajantes, affixados nos hoteis, vimos serem mais de 30, differentes.

Montreal comquanto hoje pertença ao dominio britanico do Canadá, mantem em grande parte, as suas tradições de cidade franceza.

E mesmo comquanto seja cidade ingleza, é a raça que, effectivamente, ali avoluma, e cresce todos os dias, por um espirito patriotico muito louvavel e por um meio pratico muito original:

Emquanto o inglez coloniza ali pela immigração, pela prosperidade do commercio, pela produção da agricultura, pelo alargamento de communicações, o francez coloniza pelo ventre da mulher. O augmento da população franceza não é feito por ingressão extranha, por colonos que venham de outras terras, da Europa, de outras possessões francezas; é por filhos legitimos de Montreal.

Produzindo o maior numero de nascimentos na cidade,

educando essas creanças como francezes, vae aquella grande familia augmentando de valor numa possessão que nem sempre de bom grado elles consideram cedida a outro paiz.

E' vulgar numa familia o numero de filhos elevar-se a 12; em muitas o numero de 15 só espera... ser ultrapassado; paes se orgulham de já ter 18.

As ruas de Montreal são, em geral, estreitas, havendo nellas bons edificios, grandes museus e, sobretudo, tres grandiosas estações de caminhos de ferro e sumptuosos hoteis, dos quaes o principal é o Bristol, verdadeiro palacio em vastidão e riqueza de mobiliario e decoração. Já se vê que os preços são correspondentes, não havendo alojamento para uma pessoa por menos de 5\$000 réis.

Na parte oeste da cidade um grande parque a uma elevação de alguns centos de metros, com um largo *plateau* de onde se tem a mais maravilhosa vista da cidade.

E' ahi que se reúne todas as tardes, uma multidão de gente, passeando sob aquellas enormes arvores que formam ruas em tunel; nas pequenas clareiras, onde uma aragem forte e pura vivifica os pulmões.

No inverno este sitio—e todo Montreal—transformam-se por completo.

O gelo cae em tal abundancia que cobre tudo, sendo grande e assiduo o trabalho para desobstruir as casas e as ruas, nalgumas das quaes o gelo fórma verdadeiras montanhas de 3 metros de altura.

O ascensor que leva á montanha fica paralizado e em logar d'elle organiza-se uma descida em trenós, que constitue o divertimento favorito na estação invernal. E' tambem em trenós todo o serviço de viação.

A cidade veste-se de gelo e os habitantes de pelles; tudo toma uma apparencia moscovita pronunciada, por uns bons seis mezes.

A gravura acima mostra os effeitos do gelo sobre um edificio.

Tal chega a ser a quantidade de gelo que com elle se construia antigamente, na praça principal, em frente do hotel, um grande castello, ornado de colonatas, porticos, torres, plataformas, etc., que de noute se illuminava por electricidade, fazendo um effeito fantastico.

Montreal tem a especialidade dos carnavaes da America. Estas festas são ali animadissimas, dançando-se sobre o gelo como em Nova Orleans se folga numa atmosfera sempre temperada.

Para continuar a viagem de Montreal a Quebec ha que tomar o comboio em estação differente d'aquella por onde chegámos. Esta é a monumental central da rua Windsor; temos que partir por outra, a da praça Viger, mais modesta mas bastante original.

O edificio não tem a apparencia de uma estação. E' uma casa de estylo pittoresco, com varios corpos, entre tres e cinco andares, occupada por um grande hotel da companhia, pelas lojas da qual se entra para a plataforma onde os comboios estão alinhados, segundo os seus destinos, num espaço tão reduzido que contrasta flagrantemente com a vastidão de todas as estações que temos visto na America.

E' positivamente uma estação num pateo.

Parece que entramos, quando muito, numa *garage* de automoveis, e estamos tomando o longo e luxuoso trem que nos deve levar a 276 kilometros.

O trajecto entre as duas cidades é mais pittoresco indo-se pela linha do Canadiano do que pela do Grand Trunk, ou pela Internacional, porque por aquella se segue sempre ao lado do rio de S. Lourenço cujas margens são deliciosamente interessantes.

Quebec, onde se chega em 4 horas e 30 minutos de viagem, é a velha cidade franceza, pittoresca por excellencia, contrastando por isso com as vastas cidades novas do novo mundo. Charles Marshall chamou-lhe a Gibraltar da America, por Quebec ser construida na beira da larga bahia de S. Lourenço que semelha o Mediterraneo, e sobre um morro que parece bem o peñon da nossa peninsula.

E' proverbial, na America, a estreiteza de algumas ruas da velha cidade, não tendo mais de 2 metros de largura.



Para se ir da parte baixa, onde é a estação para a cidade moderna, no alto do morro, ha que tomar um carro electrico, ou um ascensor, bastante longo, ou, o mais curioso, um trem, especialidade local.

Estes carrinhos chamados *caleches* teem só duas rodas muito altas, são tirados por um só cavallo, indo o cocheiro sentado numa pequena taboa á guisa de boléa. O espaço destinado aos passageiros—um ou dois apenas—é tão reduzido como nos *ritschaws* do Japão; uma pessoa gorda tomará todo o trem.

Dos hotéis, o principal é o *Chateau Fontenac*, um verdadeiro palacio, onde os quartos se contam por centenas.

E apesar d'isso a affluencia de visitantes é tal que todos os dias, no verão, se inscrevem cem e mais pessoas a pedir quarto e á noite teem que regressar a Montreal se não conseguem alojar-se noutra parte.

E' prodigioso o movimento do publico naquelle vestibulo, que desorienta a quem não esteja habituado já, pela aprendizagem numa longa viagem na America a estes costumes extraordinarios.

A posição do hotel é maravilhosa, disfructando-se das suas janellas um panorama esplendido de vastidão e variedade, sobre todo o largo rio de S. Lourenço, no sitio onde o S. Carlos vem dar-lhe o tributo das suas aguas.

Do terrasso Dufferin, em frente do hotel, a vista é também excellente, pelo que ali se reune continuamente um sem numero de visitantes da cidade, sobretudo á hora do concerto no coreto.

A população é quasi toda franceza e a questão religiosa na França mais a tem augmentado, por se irem abrigar ali e fazer a sua propaganda um sem numero de padres emigrados do velho mundo.

## O tunel do Simplão

A extraordinaria abundancia de original, tanta que nos obrigou a publicarmos o nosso ultimo numero com vinte paginas, forçou-nos a resumir a noticia ácerca do Simplão, e que neste numero vamos continuar, reproduzindo algumas informações ácerca do grande tunel cuja abertura ao serviço publico foi iniciado no dia 1 d'este mez.

Não contando as curvas nos extremos, méde em linha recta o longo corredor subterraneo que atravessa o macisso rochoso que separa o valle do Rhodano do valle do Diveria, 19.729 metros.

A entrada do lado do norte fica a 1.500 metros da estação de Brigue; a entrada do lado sul fica 750 metros abaixo da villa de Iselle.

A linha de fronteira dos dois paizes corta o tunel em duas partes desiguaes, no kilometro 1900, ficando a maior parte em territorio italiano.

Na extremidade norte, a linha fica a 680 metros acima do nivel do mar; na extremidade sul, fica a 633 metros apenas.

A largura do tunel, ao nivel das travessas, é de 4,5 metros; dois metros abaixo das travessas é de 5 metros.

A altura livre até a abobada é de 5,5 metros.

A linha é de uma só via, mas á distancia de 17 metros fez-se uma galeria paralella, que dentro de quatro annos será um outro tunel igual ao primeiro, em que ficará assente a segunda via. Galerias transversaes, de duzentos em duzentos metros ligam os dois tuneis.

Os trabalhos para esta obra cyclopica foram começados a 13 de agosto de 1898; na manhã de 24 de fevereiro de 1905 cabia a ultima pedra que separava o partido do norte do partido do meio dia.

Durante dias, os operarios e engenheiros d'esta obra gigantesca tiveram que lutar com difficuldades innumeras e que pareciam invenciveis.

Entre as mais arduas e que foram mais difficeis de vencer figuram:

O calor extraordinario que, á altura do sexto kilometro do lado do norte, começou a manifestar-se na rocha, chegando a attingir a temperatura de 53°.

A inesperada pressão da rocha e as subitas erupções de agua fria e de agua fervente, que appareceram do lado do sul.

A pressão era tão formidavel que pulverizava as mais fortes traves de supporte, e torcia os supportes de metal.

Foi preciso recorrer a armaduras metallicas especiaes e a enormes blocos de beton para dominar aquella força quasi irresistivel e que fez suspender os trabalhos.

Para vencer as erupções de agua foi preciso fazer captagens e desviar as correntes para uma galeria lateral, a que corre paralellamente ao tunel, e que depois de convenientemente alargada se tornará num outro tunel para assentamento da segunda via.

Nos trabalhos chegaram a estar acampados simultaneamente quatro mil operarios; foi extraído um milhão de metros cubicos de rocha, tendo sido para isso empregadas 1.350 toneladas de dynamite, quatro milhões de escorvas, e 5.300 kilometros de mecha.

Os trabalhos foram executados sob a direcção do engenheiro Hugo, do lado da Suissa, e do engenheiro Courado Pressel, do lado da Italia.

## Automoveis em Lisboa

Novamente se puzeram em movimento as hostes dos automedontes lisbonenses, ao ver entrar na camara dois pedidos para a installação de automoveis em serviço de praça, mediante a unica e simples garantia do exclusivo por dez annos, compensada ainda por varias concessões, á camara e ao publico, e o importante serviço d'uma tabella economica facil de compreender, e de um aceio a que não estamos habituados.

Os srs. cocheiros allegam como uma das rasões capitales para que se não faça a concessão, que a empresa que pede o exclusivo não seria viavel. Ora devem concordar em que tal circumstancia é para ser pesada pela empresa peticionaria e não por elles.

Allegam mais que durante o periodo do exclusivo póde apparecer algum sistema de viação urbana mais aperfeiçoado. Se assim fôr, quem perde é a empresa monopolista dos automoveis e não o publico, pois que o exclusivo diria respeito apenas a automoveis e não a qualquer outro sistema de viação.

A camara municipal, que devia ser a primeira a facilitar tudo quanto represente um melhoramento para a capital, prepara-se para negar a concessão, e, fazendo o jogo de mesquinha politica eleitoral, prefere que pela cidade estacionem e transitem carruagens cujo aspecto repellente afugenta quem d'ellas necessita, puchadas por cavallos que pedem em altos relinchos a emulsão Scott e ferro Bravais, governados por cocheiros de ademanes fadistas e linguagem de bordel, e que nos fazem tremer pela integridade das nossas tripas se não estivermos de accordo com as contas que nos fazem, ou se não os presentearmos humildemente com uma gorgeta de nababos; prefere isto, diziamos, a ver transitar pela cidade vehiculos commodos e aceados, dirigidos por pessoal bem educado.

Ao mesmo tempo que na capital se fundam aggremações particulares para chamar e atrair o viajante por meio de melhoramentos e seducções de conforto e commodidade, os edis, os representantes officiaes d'essas mesmas aggremações, esmeram-se em impedir que quaesquer melhoramentos se realizem e procuram por todos os meios conservar a cidade com os habitos e nas condições em que vivia em meados do seculo passado.

Garanta-se a liberdade de trabalho aos cocheiros, não se impeça a industria dos donos de cocheiras de trens de aluguel, mas concedam-se garantias a quem quer arriscar os seus capitales numa empresa arrojada, e de alto beneficio para o publico que transita por Lisboa.

E' esta a nossa imparcial opinião sem aggravo aos srs. cocheiros nem aos seus defensores na Camara Municipal de Lisboa, tanto mais que, nem de longe, sabemos, nem queremos saber, quem são os infelizes reque-rentes.

Conhecemos um dos requerimentos apresentados, o do sr. Coelho d'Almeida, unicamente pela transcrição que os jornaes d'elle fizeram, e d'essa vemos que a tabella d'alugueis, proposta, é a seguinte:



De dia — uma ou duas pessoas dentro do recinto da Circumvallação até 900 metros, 200 réis; por cada 300 metros a mais 30 réis.

Qualquer numero de pessoas fóra do recinto da Circumvallação ou mais de duas dentro do mesmo recinto, até 750 metros, 200 réis; por cada 300 metros a mais 30 réis.

De noute — de 1 de abril até 30 de setembro das 12,30 até as 6 horas da manhã, e de 1 de outubro a 31 de março, das 12,30 às 7 horas da manhã, até 600 metros 200 réis, e por cada 200 metros a mais 30 réis.

De dia ou de noute acresce aos preços indicados a quantia de 600 réis por hora ou 20 réis por cada dois minutos sempre que o automovel tenha marcha reduzida ou paragens á ordem do passageiro.

Pela passagem das portas da cidade, entrada ou saída paga-se mais 100 réis: indemnização da volta para o carro deixado fóra das portas 200 réis.

Como se vê esta tabella é mais que rasoavel.

Da outra proposta, apresentada pelo sr. Martins, nada sabemos.

## Antônio de Moura Soares Velloso

Finou-se no Porto no dia 2 d'este mez um homem cuja iniciativa e actividade devia ser por todos imitada.

O extinto cujo nome encima este artigo, modesta homenagem da *Gazeta* ao que foi um zelosissimo director da Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, muito novo partiu para o Brazil e ahi, graças ao seu trabalho e incontestada honradez, conseguiu juntar uma fortuna.

Regressando á patria, podia como tantos outros entregar-se á ociosidade disfructando apenas a riqueza que adquirira. Mas não lh'o permittia a sua indole trabalhadora, a sua inquebrantavel actividade.

A' sua iniciativa se deve o caminho de ferro do Bougado a Guimarães e a Fafe. A fortuna que soubera ganhar pô-la ao serviço do paiz, creando aquella linha; a sua actividade pô-la ao serviço da sua ideia não se poupando a trabalhos e fadigas, quer no silencio do gabinete, como administrador, quer na vida agitada dos trabalhos de campo, acompanhando os progressos da construção e activando-os com o seu exemplo e dedicação.

Além d'este, muitos outros serviços lhe deve o paiz, aos quaes o povo do norte prestou homenagem na apothese que lhe fizeram os commerciantes do Porto por occasião de ser inaugurado o caminho de ferro de Guimarães.

A' familia do extinto os nossos pesames.

## Um serviço a crear

E' inegavel o enorme progresso que em 30 annos se realizou nos serviços das communicações urbanas de Lisboa e seus arrabaldes.

Comboios, carros diversos de tracção animal, de tracção electrica, elevadores, vapores fluviaes, tudo isto tem movimentado a população da capital, tem-a convidado a alargar-se e difundir-se por bairros excentricos, a procurar os ares do campo ou das praias nalguns mezes do anno.

O publico habituou-se a estas facilidades de transito, e quer, cada dia, carros mais ameudados, com maior velocidade; já não podia dispensar, sem sacrificio, a paralização nos transportes de que usufrue.

Abrem-se á circulação novas linhas, entrelaçam-se mais as malhas da rede dos carros americanos e abrem-se novas arterias; esquece-se a má impressão que causa á vista a linha electrica aerea com os seus feios e empertigados postes e os seus arames esticados, pela commodidade e beneficio que o sistema adoptado permite levar aos bairros mais afastados e mais mal servidos.

Um serviço porém ha ainda a crear, que embarateça o preço de transporte de pequenos volumes e pesos, como se embarateceu o preço de transporte de pessoas.

Os recados em Lisboa, os pequenos transportes de bairro a bairro, rua a rua, os fretes feitos por moços de esquina são caros, e os portadores, agrupados nos cruzamentos das ruas, mal vestidos, de barba por fazer e cara suja; fato, idem, velho, roto ou com remendos multicolores, constituem um espectáculo improprio d'uma capital.

O transporte de um volume desde um ponto da cidade a outro, embora não distante, custa tanto como o do mesmo volume de Lisboa ao Porto.

Queremos despachar, ou receber uma encomenda postal? As despesas são da mesma forma exageradas, pois se gasta muito mais com o frete do que com transporte postal.

Trata-se de alguma cousa que tenha de vir á alfan-dega? Então a difficuldade requinta.

E ao mesmo tempo que se dão estes factos, que todos conhecemos e lamentamos, as empresas de transportes não pensam devidamente neste assunto que poderia dar-lhes lucros attendiveis, fazendo um bello serviço á população de Lisboa.

Um serviço estabelecido pela companhia carris de ferro para camionagens e pequenos transportes de volumes e de mercadorias, era de alta conveniencia para o publico e devia augmentar as receitas d'essa empresa.

Bastaria para isso fazer circular alguns vagon de carga, fechados, a horas determinadas, por certas linhas, que recebessem bagagens, encomendas e malas, como os restantes carros recebem passageiros, transportando essas cargas a determinados logares ou estações, d'onde se faria a distribuição domiciliaria, por automoveis ou carroças, em harmonia com as tarifas estabelecidas previamente.

O trafego da rede electrica de Lisboa pôde ainda augmentar muito, se se addicionar ao que lhe provem dos passageiros apenas, o que resultaria das camionagens e até o dos transportes mais pesados, como o carvão, a areia, a pedra, materiaes de construção, etc.

Não seria difficil a tentativa. Alguns vagon e plataformas e umas estações provisórias na Graça, no Rato, em Belem, na Estrella, etc., nos pontos onde ha já fiscaes, que ficariam incumbidos das expedições e entregas; alguns desvios em pontos onde a recepção ou descarga se devesse effectuar, como, por exemplo, junto ou mesmo dentro das fabricas, resolveriam o problema.

Todos os extremos da vasta zona da cidade que é já servida pelas linhas electricas, já serviriam de estações de distribuição; as quaes servindo de centro a um circulo que abrangesse uma parte da cidade, se multiplicariam, ampliando-se a sua area, portanto, á medida que as exigencias do serviço o aconselhassem.

Emancipar-se-hia Lisboa então das exigencias dos moços d'esquina, diminuir-se-hia o transito de carroças, morosas no andamento, de triste apparencia e de penivel tracção por animaes fracos e por vezes chagados.

Se, para terminar, quizermos dar um exemplo de grande trafego, suppremos:

Para uma construção no Largo da Graça, ou no Lumiar, ou no Poço do Bispo, teem que ser transportados alguns milhares de tijolos dos depositos que a Empresa Ceramica ou outra tem no Aterro. O transporte faz-se hoje, morosamente, custosamente, em pequenas carroças, seis, dez, ou mais, cujos animaes se esfalfam para vencer as rampas, entorpecem o transito e dão ás ruas por onde passam um aspetto pobre e sujo.

Em um ou dois vagon, esse transporte, tomado num desvio junto ao deposito, iriam, por meio da tracção electrica, ao seu destino, com vantagem para a cidade, para o publico e para a companhia.

## Lisboa a Londres em 42 horas

Agora que o tunel do Simplão é já uma realidade, e que a locomotiva passa da Italia á Suissa sob a grande mole de rocha que durante seculos distanciou os dois



países, embora visinhos, cria novamente vulto a ideia do tunel sob a Mancha, e a Camara dos Communs vae discutir um projecto de lei autorizando a construcção de um tunel que ligue, a despeito da natureza, a França á Grã-Bretanha.

A ideia é já antiga. Data de 1856 a nomeação em França da primeira commissão para proceder aos estudos d'esta obra. Em 1868 uma segunda commissão foi nomeada para desempenhar o mesmo encargo.

As vantagens commerciaes provenientes da realização d'esta importantissima obra de engenharia são grandes.

Dizem as estatisticas que 1 200.000 viajantes passam annualmente o estreito e tres milhões passam a fronteira belga. O tunel projectado produzirá uma sensivel alteração nestes numeros. E' por todos sabido que pelo menos, durante dois terços do anno o mar da Mancha é perigoso, o que impede muita gente de fazer a travessia. O tunel obviará a este inconveniente.

Além d'isso, tornará mais rapida a viagem.

Calculando que a extensão do tunel seja de 50 kilometros, por meio da tracção electrica com uma velocidade não muito exagerada, 80 kilometros á hora, por exemplo, o trajecto far-se-ha em 40 minutos, que aliás podem ser empregados em tomar uma refeição, na visita alfandegaria e na verificação dos bilhetes, o que acarretará uma economia de duas horas, comparado com a duração do trajecto actual feito em barcos a vapor.

Poder-se-ha gastar de Paris a Londres apenas 5 horas o que faz com que os passageiros vindos da America e desembarcados em Lisboa gastem d'este porto a Londres apenas quarenta e duas horas, contando com uma de demora em Paris para ir até a gare do Norte.

Poupará assim o viajante vindo dos portos da America cincoenta e quatro horas de viagem, viagem por mar, incommoda, com todos os precalços da travessia do golpho da Gasconha e do canal da Mancha.

Dentro em poucos mezes, o Sud-Express diario de Lisboa a Paris será uma realidade e os viajantes americanos escolherão sem duvida o porto de Lisboa quando se dirijam á Europa continental. Com o tunnel sob a Mancha, a via Lisboa-Paris será mesmo preferida para os que se destinem ás ilhas britannicas.



## O primeiro caminho de ferro electrico na Espanha

Os progressos realizados na tracção por meio da electricidade teem feito com que a sua applicação se tenha desenvolvido consideravelmente e que pouco a pouco vá expulsando a tracção a vapor, impondo transformações radicaes nas antigas linhas. Foi o que aconteceu a uma linha de Sarriá a Barcelona, sendo esta a primeira substituição d'este genero que se deu na vizinha Espanha.

Este caminho de ferro que durante quarenta e cinco annos tão importante papel desempenhou na vida barceloneza é agora servido pela electricidade.

As antigas locomotivas que por tantos annos circularam naquella linha, vomitando fumo negro e arrastando apoz si as antigas e sombrias carruagens, tristonhas e pesadas, cederam o logar ás carruagens electromotoras, elegantes, espaçosas, cheias de luz e ar, em que se não é asphixiado por nuvens de fumo nauseante, nem martirizado com os silvos agudos, nem as trepidações violentas.

O novo sistema de tracção na linha de Sarriá a Barcelona é de fio aereo. A suspensão é feita por postes tubulares de aço, collocados entre as duas vias, cuja forma e ornamentação simples é agradável á vista, variando as dimensões, embora sejam todos do mesmo typo, conforme os esforços a que estão submetidos.

A antiga linha foi toda modificada. A primitiva largura de 1<sup>m</sup>,67, largura normal das linhas espanholas, passou a ser de 1<sup>m</sup>,435. Em toda a sua extensão é de dupla via; os carris são de aço, typo Vignole, com 15 metros de comprimento e 30 kilos de peso. As travessas são de pinho creosotado, espaçadas de 0<sup>m</sup>,95.

O material circulante é do mais moderno, typo de quatro rodas, de esmerada construcção e aspecto elegante. Compreende duas especies de carruagens, automotoras e de reboque. As primeiras são fechadas e com compartimentos para 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, ou para 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>. Medem 9<sup>m</sup>,834 de comprimento, 3<sup>m</sup>,360 de altura, e 2<sup>m</sup>,290 de largura. As plataformas teem 1<sup>m</sup>,6 de comprimento.

Os compartimentos de 2.<sup>a</sup> classe accomodam doze passageiros sentados e dez em pé; os de terceira comportam quatorze passageiros sentados e outros tantos de pé. Os faroes das plataformas são alimentados a petroleo para garantir a illuminação no caso de haver interrupção na corrente. A illuminação interior é feita por lampadas de incandescencia com a potencia luminosa de dezeseis velas.

As carruagens de reboque são tambem de quatro rodas, destinadas só aos passageiros de 3.<sup>a</sup> classe, e abertas ou fechadas conforme as exigencias da epoca. Medem 8<sup>m</sup>,704 de comprimento, 2<sup>m</sup>,260 de largura, e 3<sup>m</sup>,060 de altura, accomodando 24 passageiros no interior, e dez em cada plataforma.

A illuminação é feita por meio de cinco lampadas de incandescencia, de dezeseis velas cada uma.

## Assembleia da Companhia Real

Realizou-se no dia 7 do corrente, na sua séde em Lisboa, a assembleia geral dos accionistas d'esta Companhia para apreciação das contas relativas ao exercicio de 1905, do relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal e de quaesquer propostas apresentadas pelos srs. accionistas e bem assim para proceder á eleição de dois vogaes do conselho de administração e dois do conselho fiscal.

A assembleia reuniu ao meio dia sob a presidencia do sr. dr Victor dos Santos.

Achavam-se representadas 34.347 acções, 81 accionistas com 668 votos.

Usou da palavra o sr. conde de Burnay que elogiou os serviços prestados pelos corpos gerentes da Companhia bem como pela sua direcção geral.

Em seguida a diversas considerações apresentou alguns alvitres de futura administração, para o estudo dos quaes propoz a nomeação de uma commissão,

O sr. Daenhardt deu em seguida á assembleia varias explicações sobre a proposta do sr. conde de Burnay.

O sr. Victorino Vaz, em nome do conselho de administração, declarou que este não tinha duvida em aceitar a commissão proposta, e que qualquer estudo, que pela mesma commissão lhe seja submettido, terá o melhor acolhimento e será resolvido pelo mesmo conselho tendo em vista os interesses da Companhia e as disposições dos seus estatutos.

Foi em seguida approvada uma proposta do sr. Simões d'Almeida para que fizessem parte da commissão os srs. dr. Vicente Monteiro, conde de Burnay e Gomes Netto, sendo egualmente approvadas sem discussão as contas e o parecer do conselho fiscal.

Passou-se em seguida á eleição que deu em resultado ficarem reeleitos os srs:

Carlos Maria Eugenio de Almeida e dr. Reis Torgal para o conselho de administração e

Manuel José Monteiro e Manuel Joaquim Alves Diniz para o conselho fiscal.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Obrigações de 1.<sup>o</sup> grau

São prevenidos os srs. obrigacionistas de que a datar do 1.<sup>o</sup> de julho de 1906 inclusive, será pago o coupon, ouro, do 1.<sup>o</sup> semestre de 1906 das obrigações privilegiadas de 1.<sup>o</sup> grau nos termos seguintes:



pela apresentação do coupon n.º 25 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3%, recebendo por cada coupon francos 7.08, líquidos de impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 25 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4% recebendo por cada coupon francos 9.47, líquidos de impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 22 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% primeira série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3% recebendo por cada coupon 6 marcos.

pela apresentação do coupon n.º 21 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% (segunda e terceira série), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1906 inclusivê, em Lisboa na séde da Companhia, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de junho de 1899, publicada no Diario do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 6 de junho 1906 — O Presidente do Conselho de Administração, *Victorino Vaz Junior*.

### (Obrigações de 2.º grau)

Tendo sido approvadas em sessão de 7 de junho pela Assembléa Geral dos srs. Accionistas d'esta Companhia as contas da gerencia da mesma Companhia e a distribuição do remanescente da exploração do exercicio de 1905 pelas obrigações privilegiadas de 2.º grau e parte do juro complementar ás obrigações de 3% de 1.º grau da Beira Baixa, conforme a alinea f) do art.º 61 dos nossos estatutos.

O Conselho de Administração da mesma Companhia tem a honra de prevenir os srs. portadores das ditas obrigações privilegiadas de 2.º grau de juro variavel até 3%, 4%, e 4 1/2%, e das antigas obrigações de 4 1/2%, 1.ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau, que a datar de 1 de julho proximo futuro, lhes será pago o coupon nos termos seguintes:

pela apresentação do coupon n.º 6 da nova folha d'elles annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3% recebendo por cada coupon, 9 francos e 37 centesimos, líquidos de 63 centesimos d'impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 6 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau de juro variavel até 4% recebendo por cada coupon 12 francos e 56 centesimos, líquidos de 77 centesimos d'impostos em França;

pela apresentação do coupon n.º 6 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 1/2% recebendo por cada coupon, marcos 12.

pela apresentação do coupon n.º 1 da nova folha de coupons especiaes, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2% 1.ª série 1886 «Beira Baixa» devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau recebendo por cada coupon 2 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho de 1906 em Lisboa, na séde da Companhia, todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás duas da tarde, pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro Portuguez, em virtude do disposto no art.º 5.º da lei de 29 de julho de 1889, publicada no Diario do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Inglaterra, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 8 de junho de 1906. — O Presidente do Conselho de Administração, *Victorino Vaz Junior*.

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

### Sorteio de obrigações

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos se faz publico que no sorteio das obrigações da série *Bragança* a que se procedeu hoje saíram sorteados os n.ºs 51.661 a 51.663.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1906, começará no dia 2 de julho proximo futuro,

em Lisboa na séde da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º, e no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança. — Lisboa, 9 de junho de 1906. — O Director de Serviço, *Manuel Maria d'Oliveira Bello*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho de 1906.

Como noticiámos no final do nosso ultimo boletim, a assembleia geral da companhia dos tabacos, resolveu auctorizar a direcção a exercer o direito de opção, — garantido á mesma companhia pelo contrato de 1891 — na adjudicação do exclusivo dos tabacos por 19 annos.

A companhia dos tabacos fez pois sua a proposta da companhia dos fosforos, que offerecia pela renda fixa annual a quantia de 6.520 contos, e nesse sentido assignou o respectivo contrato em 2 d'este mez.

Succede porém que, sanadas as difficuldades, que se apregoavam insuperaveis, para levar a bom termo o fecho do contrato dos tabacos em condições de segurança e de proveito para o Estado, um novo obstaculo apparece, destinado, como é de suppôr, a largos debates e complicações de varia ordem. Trata-se da conversão das actuaes obrigações dos tabacos.

O grupo financeiro dos tabacos allega que tem de fazer-se fatalmente a conversão desde que o governo portuguez, denunciando o contracto de 1891, dispoz do exclusivo, pondo-o em hasta publica e fazendo um novo contrato, não devendo portanto em virtude d'este raciocinio, ser seguida a doutrina de que a conversão é desnecessaria desde que o exclusivo fica nas mesmas mãos que até aqui, continuando por isso as obrigações a ter por fiadora do pagamento das amortizações e juros a companhia dos tabacos.

E' esta a nova these em discussão na imprensa e nos principaes circulos financeiros, afirmando-se que a companhia dos tabacos entabou negociações com o governo, a fim d'este assignar, um *modus-vivendi*, regulador do assunto, afirmando-se egualmente que esse novissimo contrato, ainda que com o caracter de provisorio, viria prejudicar a cabal execução do que foi ha dias assignado.

Como temos feito até aqui, continuamos registando e commentando ao mesmo tempo com a maior imparcialidade as varias occorrencias que se tem dado com este importante assunto.

No caso presente, a confirmarem se as versões que correm sobre a nova orientação que se pretende dar á questão dos tabacos, quer-nos parecer que se tenta mais uma vez conjugar o exclusivo com a conversão e porventura com um emprestimo, o que faria voltar á primeira fôrma a questão dos tabacos.

O perigo seria agora muito maior, visto faltar muito pouco tempo para começar a vigorar o novo contrato.

Durante a quinzena que hoje finda foi publicada a nota da divida fluctuante em data de 19 de maio ultimo, isto é na situação em que a deixou o governo transacto.

O total da mesma divida, representado pela cifra de 72 706 contos é verdadeiramente assombroso.

Torna-se indispensavel tambem a publicação da nota da divida consolidada que de ha muito se não sabe a quanto monta.

Agora que se trata de governar á *ingleza*, no dizer dos amigos do governo, bom seria que mais pontualmente se publicassem as contas do thesouro e se dêsse ao paiz conhecimento em periodos curtos do montante da divida publica, quer consolidada, quer fluctuante, tanto interna como externa.

A primeira parte da quinzena decorreu regularmente animada pelo que respeita a transacções sobre papeis de credito.

Os valores preferidos pela especulação, continuaram a ser principalmente: as acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro, obrigações da mesma Companhia do 2.º grau e as obrigações do caminho de ferro da Beira Alta.

O mercado esteve porém quasi paralizado na segunda parte da quinzena, em virtude da aproximação das festas da cidade.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 16 9/16.

As libras venderam-se a 45670 réis.

	EM 31 DE MAIO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	51 3/8	51 1/4	51 7/16	51 5/16
" 90 d/v.....	51 13/16	—	51 7/8	—
Paris cheque.....	556	558	555	557
Berlim ".....	227 1/2	228 1/2	227 1/2	228 1/2
Amsterdã cheque.....	384	385	384	385 1/2
Madrid cheque.....	850	860	835	845

A. C.



## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

	JUNHO														
BOLSAS	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—	
Lisboa : Inscriptões de assent.	43,50	43,65	43,65	43,60	43,50	43,60	43,60	43,60	42,45	43,60	—	—	43,75	—	
» coupon ..	—	43,50	43,50	43,45	43,45	43,40	43,40	43,40	43,40	43,48	—	—	43,50	—	
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	—	20.400	20.400	—	20.500	20.450	—	—	—	—	—	—	
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	52 500	52 500	—	60.800	—	—	—	—	—	—	—	—	
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	61.500	—	61.500	—	—	—	—	
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	61.200	—	61.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» externo 1.ª série.....	—	67 000	67.000	67 000	67.100	67.100	67 000	67 000	67.000	66.800	—	—	67.000	—	
» 3 0/0 1905.....	—	9.150	9.150	—	—	—	9.200	9.200	9.200	—	—	—	9.200	—	
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Accções B. de Portugal.....	—	—	—	176.000	—	176.150	—	—	176 000	—	—	—	—	—	
» » Commercial.....	—	—	131.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » Nac. Ultramarino	98 500	—	98.550	—	—	98.500	—	98.500	—	—	—	—	98.500	—	
» » Lisboa & Açores	—	—	115.000	115.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» Tabacos coupon ....	105.000	104.300	104.800	105.000	105 000	105 500	105.500	105 500	105.300	—	—	—	104 200	—	
» Comp. Phosphoros..	65.500	65.700	66.000	66 000	66.000	—	—	65.500	65.500	65 600	—	—	65 600	—	
» » Real.....	—	—	—	66.200	—	66.500	68 500	—	68 300	69.000	—	—	—	—	
» » Nacional.....	—	—	—	—	—	—	10.000	10.000	10.000	—	—	—	—	—	
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	93 000	93 000	93.200	—	—	—	87.650	—	—	—	94.000	—	
» » 5 0/0.....	87.300	87 500	87.300	87 600	87.400	87.400	87.500	87.650	—	—	—	—	—	—	
» C.ª Beira Alta.....	—	—	—	36.900	37.400	37.750	37.600	37.200	—	37.000	—	—	—	—	
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	70.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » » 3 0/0 2.º »	58.000	58.000	58.200	58.300	58.400	58.550	58 900	59.000	—	—	—	—	—	—	
» » Nacional 1.ª série.	71.500	—	—	73.500	73 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » Atravez d'Africa..	—	89.800	89 800	89.800	89.800	—	89.800	89 800	89 800	—	—	—	—	—	
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	—	71,65	—	71,80	71,80	71,80	71,75	71,70	71,65	71,70	71,65	71,55	—	—	
Accções Comp. Real.....	—	—	—	—	354	362	367	370	—	380	380	—	—	—	
» Madrid-Caceres.....	49	48 75	49	—	48	—	46	48,50	49,75	51	50	49	—	—	
» Madrid-Zaragoza....	398	403,50	—	400	393	382	402	—	—	—	—	—	—	—	
» Andaluzes.....	231	—	—	—	225	210	225	—	—	—	—	—	—	—	
Obrig. Comp. Real 1.º grau	386	386,50	—	385	386	386	385,50	386	386	—	386	—	—	—	
» » » 2.º »	310,50	312	—	314,50	314,50	317	317,50	316	315	316	318	—	—	—	
» » Beira Alta...	195	196	—	200	202,50	205	205,25	—	—	—	—	—	—	—	
» Madrid-Caceres.....	148	149	—	150	148	149	147,50	149,50	154	150	150	148	—	—	
Londres : 3 0/0 portuguez.....	71,62	—	71,87	—	71,87	72	72	72	72	72	72	72	—	—	
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	93,75	—	93,62	—	93,75	94	93,75	—	93,93	—	—	—	—	—	

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de ex- ploração		1906		1905		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totales	Kilom. Kil.	Totales	Kilom.	1906	1905	1906	1905	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	Antiga rede e nova não garantida...	21 27 Mai 693 28 3 Jun »	85.651.000 89.996.000	123.594 129.864	693 »	84.146.938 86.228.358	121.428 124.427	1.771.312.000 1.861.308.000	1.733.951.618 1.820.179.976	37.360.382 41.128.024	- -
	Nova rede garan- tida .....	21 27 Mai 380 28 3 Jun »	11.425.000 12.177.000	30.065 32.044	380 »	11.353.062 11.462.642	29.876 30.164	247.126.000 259.303.000	238.793.382 250.256.024	8.332.618 9.046.976	- -
	Vendas Novas ....	21 27 Mai 70 28 3 Jun »	2.065.000 2.402.000	29.542 34.314	70 »	1.771.000 1.900.000	25.300 27.142	36.365.000 38.767.000	37.808.000 39.708.000	1.563.000 941.000	- -
	Sul e Sueste.....	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -
	Minho e Douro .....	- - - 343	- - - -	- - - 343	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -
	Beira Alta.....	30 6 Mai 253 7 13 » »	11.317.453 6.207.963	44.733 24.537	253 »	10.094.438 6.362.72	39.898 25.148	138.352.231 144.560.194	130.406.773 136.769.493	7.945.458 7.790.701	- -
	Nacional—Vizeu e Mi- randella.....	23 29 Abr 148 - - - -	2.657.238 - - - -	17.954 - - - -	105 - - - -	1.479.349 - - - -	14.089 - - - -	40.214.019 - - - -	26.699.640 - - - -	13.514.379 - - - -	- -
	Guimarães .....	11 20 Abr 34 - - - -	1.915.460 - - - -	56.337 - - - -	34 - - - -	2.041.500 - - - -	60.044 - - - -	23.645.918 - - - -	23.468.591 - - - -	177.327 - - - -	- -
	Porto á P. e Famalicão	- - - 64 - - - -	- - - - - - - -	- - - 64	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -
Norte de Espanha. ..	13 19 Mai 3681 Ps. 20 26 » »	2.225.249 Ps. 2.217.472	604 3681 Ps. 602	3681 Ps. »	2.183.343 Ps. 2.073.667	593 Ps. 563	41.070.888 Ps. 43.288.360	40.169.060 Ps. 42.242.728	901.728 Ps. 1.045.632	- -	
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	14 20 Mai 3650 21 27 » »	2.095.010 1.994.631	573 3650 546	3650 »	2.073.243 1.901.494	568 520	39.383.240 41.377.871	37.498.806 39.400.299	1.888.434 1.977.572	- -	
Andaluzes .....	14 20 Mai 1067 21 27 » »	370.398 385.748	347 1067 361	1067 »	416.110 382.958	390 358	7.515.494 7.901.242	7.881.052 8.263.991	- -	365.558 362.749	
Madrid-Caceres e Por- tugal .....	21 27 Mai 777 28 3 Jun »	180.024 198.090	231 777 254	777 »	169.135 176.298	217 226	3.121.102 3.319.192	2.885.355 3.061.653	235.747 257.539	- -	
Zafra a Huelva .....	14 20 Mai 180 21 27 » » 28 3 Jun »	61.889 60.420 58.086	343 180 335 322	180 » »	38.595 59.801 46.956	214 332 260	1.211.904 1.272.321 1.330.410	901.385 961.186 1.008.142	310.519 311.138 322.268	- - -	



## Relatorios de Companhias

*Norte de Espanha.* — D'esta companhia recebemos o relatório do conselho de administração, apresentado á assembleia geral no mez ultimo e relativo ao anno de 1905.

Em 31 de dezembro explorava a companhia 3.692 kilometros de linhas, e tinha 67 kilometros em construcção.

A receita total montou a 117.401.373 pesetas, e a despesa foi limitada a 56.627.024.0, o que deixa á companhia um saldo positivo de 60.774.348 pesetas, de que os obrigacionistas receberam 39.809.719 pelo juro do seu capital, e de que 9.191.798 foram destinadas á amortização de obrigações.

A receita proveniente dos passageiros foi de 31.408.456 pesetas, menos 711.525 pesetas do que no anno anterior, e a de grande velocidade 11.191.055, mais 830.501 do que naquelle anno; a de pequena velocidade foi de 73.732.669, menos 887.771 do que em 1904.

*Madrid a Zaragoza e Alicante.* — Pelo relatório de contas relativo a 1905, apresentado aos accionistas na assembleia geral realizada em maio ultimo e que ha dias recebemos, vê-se que esta companhia tem em exploração uma rede ferroviaria de 3.650 kilometros de extensão, que foi utilizada por 645.737 passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, 1.658.181 de 2.<sup>a</sup> e 9.524.169 de 3.<sup>a</sup>, que dispenderam 29.143.147 pesetas. O trafego de grande velocidade rendeu 6.925.522 pesetas; o de pequena velocidade subiu a 67.240.911.

O total das receitas foi 103.541.059 pesetas, e o das despesas 45.048.047, deixando um interesse de 58.493.011.

A ganhos e perdas, depois de pagos os encargos de acções, obrigações e distribuição de reservas, foram lançadas 4.759.113 pesetas.

*Chemins de fer de l'Ouest.* — Recebemos os relatórios da comissão de contas e do conselho de administração d'esta companhia, referentes a 1905.

Por elles se vê que durante o anno passado foram dispendidos 13.563.572 francos com o alargamento da sua rede e 6.088.640 francos com a aquisição de material circulante.

A extensão das linhas exploradas foi de 5.843 kilometros.

A receita produzida pelo movimento de passageiros foi de 85.138.000 francos, mais 2.068.000 frs. do que no anno anterior. A receita proveniente do trafego de mercadorias em grande velocidade foi de 22.962.000 francos mais 577.000 francos do que em 1904.

A pequena velocidade rendeu 84.325.000 francos, mais 2.391.000 do que no ultimo anno. O producto proveniente do transporte de encomendas postaes foi de 6.242 frs.

O total de todas as receitas elevou-se a 197.867.192 francos, e o total das despesas a 110.052.407, o que deu a receita liquida de 87.814.784 francos, de que foram distribuidos aos accionistas 38,50 francos por acção.

Como se vê, a Companhia dos Caminhos de ferro do Oeste encontra-se em invejaveis condições de prosperidade.

## Publicações recebidas

*Guides pratiques Conty. Espagne-Portugal.* — Já em o 441 da *Gazeta* nos tínhamos referido a esta publicação, dando noticia do seu apparecimento, mas sem que a tivéssemos lido como diziamos nesse artigo.

Os srs. Lebrun, actuaes directores da Empresa Conty para que podessemos fazer um juizo seguro do seu livro tiveram a gentileza de enviar-nos um exemplar, gentilissima que muito nos penhorou e muitissimo agradecemos.

O volume, portatil, elegante, consta de 436 paginas de texto, das quaes 46 são dedicadas a Portugal, não contando com cinco outras em que trata da historia e da geografia do nosso paiz.

Quanto á geografia as informações são exactas, quanto á historia é melhor não fallarmos nisso.

As informações são resumidas demais no que respeita ao nosso paiz, resentindo-se do pouco espaço que os editores nos dedicam.

Todavia para uma viagem rapida pelo paiz, o Guia Conty pôde servir, passando-se sobre alguns erros faceis de interpretar.

Como curiosidade citaremos o da pag. 223, ultima linha, em que se diz que á chegada á estação do Rocio, um moço para levar a mala custa 100 a 200 francos (!).

Nós, os portuguezes, bem sabemos que por erro typografico se diz *frs.* em vez de *rs.* mas os estrangeiros não perceberão isto e perguntarão se aquelle preço inclue o custo do transporte da mala... e o custo do *moço*, ou se por este titulo se desigam aqui fidalgos de velha linhagem... a fazer fretes!

Apesar d'estes leves *senões* o Guia Conty, organizado, como é, em viagens redondas á península, incluindo o nosso paiz, presta-nos um bom serviço de reclamo que muito temos que lhe agradecer.

## LINHAS PORTUGUEZAS

*Coimbra a Arganil.* — Tem tido ultimamente grande desenvolvimento os trabalhos d'esta linha, esperando-se que dentro em pouco possa ser inaugurada.

De Miranda a Louzã já está a via assente e a balastagem feita.

*Estrada de acesso da estação d'Odemira.* — Foi adjudicada a empreitada da construcção do lanço de Mira a Monte Novo por 1:869\$000 réis.

*Restaurantes dos comboios do Sul.* — Foram mandados collocar os folles de inter-communicação dos salões-restaurantes e dos fourgons-cosinhas.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Foi sollicitada a auctorização para construir uma linha ferrea que ligue a de Resceio a Inogedo com a do Cantabrico.

### FRANÇA

O governo deu a sua approvação para o estabelecimento de uma nova linha entre S. Sebastian, Biarritz e Bayona.

Esta linha offerece aos viajantes a vantagem de evitar o trasbordo na fronteira e a demora para revista das bagagens a qual será feita pelos empregados aduaneiros dos respectivos paizes no proprio comboio e durante o trajecto.

### CHINA

Constituiu-se uma companhia ingleza com a denominação de Companhia Central de caminhos de ferro chinezes, e com o capital de 100 000 libras.

A primeira linha que vae construir é a de Shantung, numa extensão de 1.000 kilometros.

## Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral dos accionistas convocada para 7 de Junho de 1906.

(Continuado do n.º 443)

### 2.º—Observações sobre as receitas

#### § 1.º—Considerações geraes

O mappa seguinte indica a repartição das receitas em 1905 e as diferenças em relação ao anno precedente.



	Receitas do tráfego em 1905	Varição em 1905
Passageiros .....	2 269:740\$315	+ 58:675\$911
Mercadorias em grande velocidade.....	322:801\$158	+ 25:503\$860
Mercadorias em pequena velocidade.....	2.623:198\$223	— 22:895\$321
Receitas diversas do tráfego (armazenagens, assignaturas, despesas de estações, etc.) ..	423:917\$276	+ 8:615\$989
Total .....	5.6 8:756\$972	+ 69:900\$439

Estes resultados mostram no seu conjunto um augmento de receitas de 69:900\$439 réis para o qual muito contribuíram as receitas de passageiros, notando-se no entretanto uma ligeira diminuição na de pequena velocidade, que aliás é pouco mais ou menos compensada pelo augmento na de grande velocidade.

A maior parte das linhas contribuíram para este augmento de receitas. Apenas se notou uma importante diminuição no ramal de Cáceres, na linha urbana e na de Torres-Figueira-Alfarellos. Empregámos todos os nossos esforços em desenvolver o tráfego de passageiros e nesta ultima linha, creando comboios automotores mais rapidos que os mixtos e os quaes deram resultado satisfactorio, mas em compensação tivémos de lutar com a diminuição da pequena velocidade, que affectou especialmente esta mesma linha, produzindo-lhe uma sensível redução de receita.

As receitas da linha de Vendas Novas augmentaram em 11:825\$123 réis.

Pareceu-nos interessante conhecer a importancia do tráfego trazido á antiga rede pela linha de Setil a Vendas Novas Notando o movimento de material e passageiros na estação de Setil, verificámos que passaram por esta estação, procedentes ou com destino á antiga rede, 74 417 passageiros, 2.220 toneladas de mercadorias em grande velocidade e 53.242 em pequena velocidade. A receita imputada á antiga rede, em resultado d'estes transportes, elevou-se a 157:123\$204 réis. Em 1904 (anno incompleto, como é sabido) o mesmo calculo deu 143:463\$014 réis.

E' difficil avaliar a proporção d'esta receita que teria vindo á antiga rede se não existisse a linha de Setil a Vendas Novas. No que respeita a passageiros, que figuram nesta verba por pouco menos de um terço, é admissivel que uma grande parte teria vindo, mesmo não existindo aquella linha. Quanto ás mercadorias é muito provavel que 80 %, pelo menos, não teriam vindo ás nossas linhas se não existisse o ramal de Setil. E', portanto, fóra de duvida que a receita bruta que auferimos indirectamente por este ramal não é inferior a 100 contos de réis.

## § 2.º—Passageiros

O numero de passageiros, que em 1904 desceu a 48.143, apesar da abertura á exploração da linha de Vendas Novas, subiu novamente em 1905, attingindo o numero de 6.623 835. O mappa annexo n.º 22 dá os esclarecimentos usuaes sobre este ramo de tráfego e mostra uma sensível melhoria na receita total superior de 58 contos á de 1904.

Annos	Numero de passageiros	Differença em relação ao anno anterior	Receita dos passageiros	Augmento sobre o anno anterior
			Réis	Réis
1894.....	2 804:678 *	—	1.495:055\$462	—
1895.....	3.209:064	+ 404:386	1.556:537\$196	81:481\$734
1896.....	4.195:009	+ 985:945	1 633:933\$613	77:396\$417
1897.....	4 870:590	+ 675:581	1.688:512\$927	54:579\$314
1898.....	5 909:034	+ 1.038:444	1.837:395\$078	148:882\$151
1899.....	6.044:889	+ 135:855	1.932:120\$891	94:725\$813
1900.....	6.206:748	+ 161:859	1.949:232\$178	17:111\$287
1901.....	6 605:539	+ 398:791	1.998:882\$978	49:650\$800
1902.....	6.257:391	+ 348:148	2 043:371\$546	44 488\$568
1903.....	6.474.236	+ 216:845	2 085:722\$669	42:351\$123
1904.....	6.426:093	— 48:143	2.211:064\$404	125:341\$785
1905.....	6.623:835	+ 197:742	2 269:740\$315	58:675\$911

Estes dois mappas indicam a variação do numero de passageiros e da receita total, com excepção dos bilhetes de papel vendidos em transitio. A quantidade d'estes bilhetes subiu de 1.436.815 a 1.554 429. Este augmento sempre crescente, é devido em parte á tolerancia dos passageiros poderem entrar sem bilhete, quando chegam á ultima hora.

Os bilhetes de assignatura augmentaram consideravelmente, passando de 5.032 em 1904 a 7.058 em 1905.

A receita média conservou-se quasi estacionaria: 362 réis para o conjunto das linhas exploradas em 1904 e 361 réis em 1905.

O percurso médio de passageiros passou de 34,53 a 34,46. O numero médio de logares postos á disposição do publico subiu de 232.247 a 234.941 e o dos logares utilizados elevou-se de 48.133 a 48.963.

**Suburbios.**—O movimento de passageiros nas linhas suburbanas continuou a augmentar, com excepção da linha de Cintra, onde

se nota uma ligeira diminuição. Na linha de Cascaes o augmento de 29:864\$060 réis é devido em parte aos festejos por occasião da visita do Presidente da Republica Franceza.

Linhas	Receitas		Differença em 1905	
	em 1904	em 1905	a mais	a menos
Lisboa a Villa Franca....	70:381\$590	75:247\$290	4:865\$700	—
Lisboa a Cintra.....	123:321\$330	121:917\$420	—	1:403\$910
Lisboa a Cascaes .....	187:289\$790	217.153\$850	29:864\$060	—
Coimbra á Figueira. ....	31:026\$360	33:653\$740	2:627\$380	—
Porto a Aveiro	125:971\$710	137:297\$690	11:325\$980	—

O mappa seguinte mostra o producto dos bilhetes de assignatura nas linhas suburbanas. O augmento, como se vê, é bastante notavel; em geral o tráfego nas linhas suburbanas desenvolve-se regularmente em consequencia do numero crescente de pessoas que vão viver fóra das cidades durante uma parte do anno.

Linhas	Producto		Augmento em 1905
	em 1904	em 1905	
Lisboa a Villa Franca..	7:092\$590	7:882\$700	790\$110
Lisboa a Cintra.....	15:305\$160	17:944\$960	2 639\$800
Lisboa a Cascaes .....	38:907\$750	40:633\$820	1.726\$070
Coimbra á Figueira ....	213\$630	250\$850	37\$220
Porto a Ovar.....	2.791\$940	3:489\$920	697\$980

**Bilhetes de banhos do mar.**—O mappa seguinte dá o numero e producto de bilhetes de banhos do mar desde 1898.

A diminuição no numero d'esses bilhetes provém, em grande parte, da diminuição consideravel do numero de banhistas de Caldas para S. Martinho, devida unicamente a circumstancias locais e affectando apenas um percurso insignificante.

Annos	Numero	Pr. ducto
1898.....	24.329	89:436\$613
1899.....	18 869	71:160\$277
1900.....	18.613	75:975\$118
1901.....	24.702	89:979\$119
1902.....	27.896	97:450\$482
1903.....	28.587	102:731\$211
1904.....	36.669	103:705\$450
1905.....	32.842	104:213\$386

Os bilhetes vendidos pelas companhias espanholas tambem diminuíram sensivelmente, como tinhamos previsto. A receita cobrada de nossa conta foi de 17:956\$832 réis, ou 2:754\$262 réis menos que em 1904. A situação do cambio espanhol e os esforços que empregámos para preparar a campanha de 1906, deixa esperar um resultado um pouco melhor.

**Relações entre Portugal e França.**—O mappa seguinte indica a quantidade de bilhetes vendidos para este tráfego especial.

Proveniencias	Classes	Quantidades		Differença em 1905
		em 1904	em 1905	
De França para Portugal..	1.ª	1.424	1.573	149
	2.ª	184	215	31
	3.ª	85	119	34
De Portugal para França..	1.ª	1.877	2.267	390
	2.ª	407	418	11
	3.ª	146	199	53

D'este mappa deduz-se que o movimento de passageiros entre Portugal e França accentua-se sensivelmente de anno para anno. Preparamo-nos para tornar estas relações mais faceis, augmentando o numero de comboios.

(Continúa).

## Aviões de serviço

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

### Modificação da tarifa especial E—g. v.

Desde 10 de julho de 1906 a condição 2.ª da tarifa especial E de grande velocidade, é modificada como segue:



2.<sup>a</sup>—Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio será nullo. O passageiro que quizer continuar a viagem além do ponto de destino designado no seu bilhete, deverá avisar previamente o conductor cobrador ou revisor do comboio, a quem pagará a importancia correspondente a um bilhete para o percurso excedente, augmentada da sobre-taxa de 20 réis.

Lisboa, 30 de maio de 1906.

**Corrida de touros na Villa do Barreiro no dia 17 de junho de 1906, inauguração da praça depois de restaurada.**

Bilhetes de ida e volta e comboio especial de Setubal.

Vapores extraordinarios, ida de Lisboa 3,30 t., volta do Barreiro 8 horas da noite.

### **Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes**

#### **Transporte de adubos, fungicidas, etc.**

Conforme o § unico do n.º 2 do art. 56.º da organização dos Serviços Agricolas Internos, decreto de 24 de Dezembro de 1901, *Diario do Governo* n.º 296 de 31 do mesmo mez, é reduzido a 5 % desde 1 de julho proximo até 30 de junho de 1907, o bonus concedido pelo Estado sobre o preço do transporte de adubos, insecticidas fungicidas.—Lisboa, 7 de junho de 1906.

#### **Abertura do apeadeiro de Aguas da Curia**

Desde 10 do corrente, os comboios ascendentes 3 e 19 e descendentes 18 e 22, terão uma paragem de 30 segundos no apeadeiro de Aguas da Curia, situado ao kilometro 240,717 da linha do Norte, entre as estações de Mealhada e Mogofores, para serviço e passageiros sem bagagem.

Neste apeadeiro não ha venda de bilhetes, devendo os passageiros que nelle tomarem o comboio pagar ao revisor o custo da viagem, em troca de recibo.

Preços applicaveis.—Destinos de Aguas da Curia: os de Mogofores, no sentido ascendente; os de Mealhada no sentido descendente.

Procedencias de Aguas da Curia: os de Mealhada, no sentido ascendente; os de Mogofores, no sentido descendente.

Lisboa, 7 de junho de 1906.

#### **Serviço de banhos e aguas thermaes**

Viagens de ida e volta por preços muito reduzidos—Bilhete validos por dois mezes, com faculdade de ampliação de praso—Thermas: Cucos (Torres Vedras), Caldas da Rainha, Curia (Mogofores), Piedade (Alcobaca), Amieira, Fadagosa, Unhaes da Serra (Tortozendo e Covilhã) e Cabeço de Vide (Crato).—Praias: do Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 15 de junho e até 15 de outubro de 1906 esta Companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois mezes, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

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

Demais condições vêr os cartazes affixados nos logares do costume.—Lisboa, 7 de junho de 1906.

#### **Banhos de mar e aguas thermaes em 1906**

Serviço combinado entre varias estações d'esta Companhia e diversas linhas da Beira Alta, Minho e Douro, Sul e Sueste, Porto á Pova e Famalicão e Guimarães.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes validos por dois mezes, com a faculdade de ampliação de praso e de detenção em diversas estações de transito.

As principaes estações das linhas acima mencionadas terão á venda desde 15 de junho até 31 d'outubro de 1906, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois mezes, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e aguas thermaes servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa 12 de junho de 1906.

## **Arrematações**

### **Caminhos de ferro do Estado**

#### **Direcção do Minho e Douro**

#### **Empreitada parcial de pavimento empedrado completo, do apeadeiro de Alvarães á ponte de Fragos o**

Pelo presente se faz publico que no dia 21 do corrente de 1906, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da 2.<sup>a</sup> empreitada parcial de pavimento empedrado completo, incluindo o enrelvamento, entre perfis 0 e 39, na extensão de 573 metros, do ramal da E. D. n.º 7, do apeadeiro de Alvarães á ponte de Fragos, lanço entre o referido apeadeiro e o logar do Cruzeiro.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 14\$325 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso, na thesouraria da Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, pôdem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, na direcção d'estes caminhos de ferro em Campanhã.

Porto, 9 de junho de 1906

#### **Direcção do Sul e Sueste**

#### **Fornecimento de 65 toneladas de ferro fundido em peças diferentes**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 de junho, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 65 toneladas de ferro fundido em peças diferentes.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 130\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo, que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos. O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde pôdem ser examinados em todos os dias uteis das onze horas da manhã até as quatro da tarde.—Barreiro, 31 de maio de 1906.

#### **Construcções no apeadeiro de Machede**

Faz-se publico que no dia 27 de junho de 1906, pelas onze horas do dia, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a primeira empreitada de construcção do apeadeiro de Machede, na linha de Evora.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 48\$260 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras, em Evora.—Evora, 2 de junho de 1906.

Faz-se publico que no dia 27 de junho de 1906, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a segunda empreitada de construcção do apeadeiro de Machede, na linha de Evora.

O deposito provisorio para ser admitido a licitar é de 65\$000 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pôdem ser examinados todos os dias uteis desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras.—Evora, 2 de junho de 1906.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & Comp.<sup>a</sup>

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

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

**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 antar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

**ESPINHU** **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 provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

**HAMBURGO** **Sautler & C.<sup>a</sup>**—Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

**LISBOA** **High-life Pension** — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

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

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

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

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

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

**PORTO** **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

## Companhia de Productos Celuloidicos

Direcção e escriptorio: **Doctor Casal — 7, OVIEDO.** Fabrica em Colloto (OVIEDO)

### ESPAÑA

**Isoladores electricos de celuloide** com patente de invenção em varios paizes — para telegraphos, telephones, iluminação, tremvias e transporte de energia.

Adoptados pelo governo espanhol paraas suas linhas telegraphicas e telephonicas, por companhias de caminhos de ferro e muitos particulares.

São mais dielectricos que os de vidro ou porcelana, inquebraveis, inalteraveis pelas influencias athmosphericas e não exigem outra ligação ou suporte senão a sua espiral pela qual se aparafuzam.

**Supportes**, com rosca para estes isoladores e para madeira, fabricados de ferro galvanizado

### Celuloide em folhas e varetas grossa e fina

de 140 qualidades superiores, diferentes. Multiplices imitações entre as quaes marfim, madreperola, marmores, ambar, etc.

Enviam-se a quem os pedir, preços, condições e outros detalhes.

Para esclarecimentos em Portugal, dirigir-se á redacção d'esta GAZETA.



# MOREIRA DE SÁ & MALEVEZ

ENGENHEIROS-CONSTRUCTORES

LISBOA — Rua Maria Andrade, 3, 1.º D.  
PORTO — RUA DE SANTO ANTONIO, 109



PONTE DO VALLE DE MEÕES — MIRANDELLA  
(Obra inteiramente em cimento armado, construída em 34 dias. — Vão — 19 metros)

## Construções em beton de cimento armado, systema "Hennebique" privilegiado, inalteraveis, economicas e á prova de fogo

Pavimentos, terraços, escadas, reservatorios para agua, vinho, alcool, ou qualquer liquido, edificios industriaes.

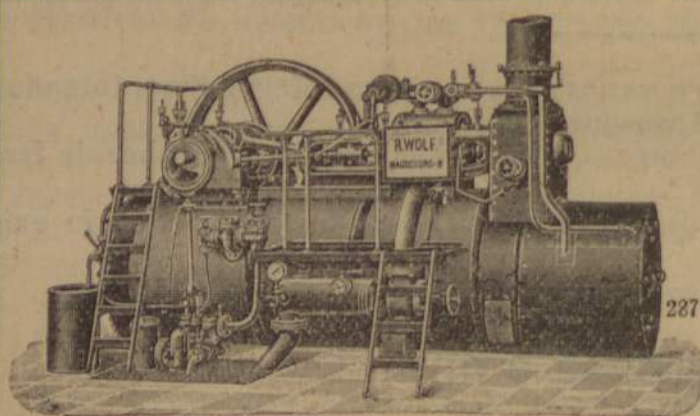
Fundações em solos maus, columnas, pontes e quaesquer obras d'arte.

EMPREITADA GERAL DE CONSTRUÇÕES

PROJECTOS E ORÇAMENTOS GRATIS

**Agentes geraes do sistema "Hennebique" em Portugal**

PARIS, 1900 — GRAND PRIX



## R. WOLF

Magdeburgo Buckau

Representante: H. GALHARDO, eng.º

RUA AUREA, 232, 2.º — LISBOA

**SEMI-FIXAS E LOCOMOVEIS**

de vapor sobreaquecido até 500 cavallos

Os motores de mais longa duração, mais economicos e seguros para centraes electricas, officinas de caminhos de ferro, fabricas de cimento, caminhos de ferro funiculares, serrarias mecanicas, fabricas de moagem, etc., etc.

Conducção facil e simples. — Marcha uniforme e silenciosa. — Grande reserva de força. — Utilização de qualquer especie de combustivel. — Aquecimento de casas e officinas aproveitando o vapor vivo ou de escape.

Mais de 82 LOCOMOVEIS e SEMI-FIXAS com cerca de 2.995 cavallos, fornecidos a administrações de caminhos de ferro da Allemanha, Austria, Russia, Hollanda e Portugal

MEDALHAS DE OURO E DE PRATA



## THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONDIÇÃO, 1.º

A Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circunvalação (compreendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo que são: Distancia até 1.000 metros, 25000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriber. A subscrição é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 155000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circunvalação, a 335750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscribers suficientes.

## VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparehos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

## AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammções de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemias chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano & Azevedo, Drogeria, Rua do Principe, 37 e 43.

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Junho de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
7-25 m.	7-39 m.	8-10 m.
8-35 m.	8-49 m.	9-20 m.
9-45 m.	9-59 m.	10-30 m.
10-45 m.	10-59 m.	11-40 m.
11-45 m.	11-59 m.	12-50 m.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-2 m.	6-1 m.
6-35 m.	7-23 m.	6-15 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.
8-55 m.	9-43 m.	8-24 m.
10-15 m.	10-43 m.	9-55 m.
11-40 m.	12-8 t.	10-55 m.
12-10 t.	1-38 t.	12-50 t.
1-35 t.	3-3 t.	2-20 t.
2-45 t.	5-21 t.	3-30 t.
3-50 t.	5-58 t.	5-31 t.
5-0 t.	7-8 t.	6-10 t.
6-5 m.	8-53 m.	7-10 t.
8-5 m.	10-33 m.	9-10 n.
10-5 n.	1-3 m.	10-15 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.
7-15 m.	8-6 m.	8-10 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-25 m.
9-40 m.	9-46 m.	8-56 m.
10-40 m.	10-50 m.	9-15 m.
11-40 m.	11-0 m.	9-56 m.
12-20 t.	11-16 m.	10-45 m.
1-20 t.	1-24 t.	11-26 m.
2-40 t.	2-16 t.	1-45 m.
3-40 t.	2-54 t.	2-26 t.
4-40 t.	3-46 t.	3-37 t.
5-40 t.	4-15 t.	4-36 t.
6-40 t.	5-16 t.	5-7 t.
7-40 t.	6-8 t.	5-26 t.
8-40 t.	6-46 t.	6-55 t.
9-40 t.	7-12 t.	7-24 t.
10-40 t.	7-45 t.	8-16 m.
11-40 t.	8-16 m.	7-30 t.
12-40 t.	8-49 m.	7-55 t.
1-40 m.	9-46 m.	8-26 m.
2-40 m.	10-21 m.	9-20 m.
3-40 m.	11-16 m.	9-56 m.
4-40 m.	12-15 m.	10-50 m.
5-40 m.	1-15 m.	11-25 m.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-40 m.	10-22 m.	10-36 m.
8-40 m.	11-22 t.	12-33 t.
9-40 m.	1-22 t.	2-33 t.
10-40 m.	3-22 t.	4-30 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.
9-35 m.	10-16 m.	8-40 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-3 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-39 m.
12-30 t.	1-54 t.	11-4 m.
1-35 t.	2-15 t.	12-40 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
3-18 t.	4-19 t.	2-43 t.
4-30 t.	5-10 t.	3-55 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
6-15 t.	6-57 t.	4-31 t.
6-22 t.	7-26 t.	5-30 t.
7-35 t.	8-48 t.	6-19 t.
8-30 m.	9-54 m.	7-40 t.
9-30 m.	10-56 m.	8-4 n.
10-30 m.	12-4 n.	10-34 m.
11-30 m.	1-24 m.	11-25 m.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-16 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.
11-12 m.	12-26 t.	1-40 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-41 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-29 t.
4-42 t.	5-26 t.	6-13 t.
5-42 t.	6-26 t.	7-5 t.
6-42 t.	7-26 t.	8-5 m.
7-42 t.	8-26 t.	9-40 m.
8-42 t.	9-26 t.	10-30 m.
9-42 t.	10-26 t.	11-50 m.

Lisboa-Rocio	Povoá	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-42 t.	1-40 t.	7-22 m.
8-10 m.	9-8 m.	8-24 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
5-42 t.	7-7 t.	6-35 m.
6-0 t.	7-7 t.	6-48 m.
10-42 n.	12-6 n.	8-28 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 m.	2-45 m.	7-26 m.
—	—	7-26 m.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.
6-0 t.	7-32 t.	8-12 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-57 t.	8-20 n.
—	—	11-27 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	9-20 m.	9-15 m.
—	—	12-12 t.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
2-40 t.	4-19 t.	5-33 m.
—	—	7-13 m.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	6-58 t.	5-20 m.
9-40 m.	3-16 t.	3-16 t.
11-15 m.	11-3 n.	8-9 m.
5-30 t.	11-17 n.	4-50 t.
7-5 t.	12-0 m.	4-24 t.
9-30 n.	7-23 m.	8-20 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-32 m.	8-35 m.
11-44 m.	2-20 t.	6-31 t.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-35 m.	9-16 m.	10-30 m.
2-52 t.	4-42 t.	3-20 t.
5-45 t.	7-21 t.	4-50 t.
6-35 t.	8-34 n.	11-35 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	8-4 m.	5-50 m.
9-45 m.	10-47 m.	6-54 m.
4-53 t.	5-58 t.	12-32 t.
8-55 n.	9-57 n.	7-30 t.
11-39 n.	12-35 m.	10-0 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	8-41 t.	5-40 m.
1-20 t.	2-49 t.	7-43 m.
7-43 t.	9-17 n.	11-15 m.
—	—	12-31 t.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	8-43 n.	5-35 m.
11-15 m.	6-30 m.	6-40 t.

BEIRA ALTA

Figueira	Amieira	Figueira
Partida	Chegada	Partida
12-30 t.	12-54 t.	—

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-20 n.	9-34 n.	10-13 n.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-55 t.	10-30 n.	4-45 m.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	11-55 m.	3-30 t.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
8-55 m.	4-25 t.	10-13 m.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
4-25 t.	7-10 t.	1-5 t.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	5-39 m.	5-33 m.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
10-50 m.	11-25 m.	11-5 m.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
1-45 t.	2-20 t.	1-0 t.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
3-0 t.	3-35 t.	3-10 t.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
4-20 t.	4-55 t.	4-15 t.

Pampilhosa	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-25 t.	6-0 t.	7-28 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	5-39 m.	5-33 m.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
10-50 m.	11-25 m.	11-5 m.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
1-45 t.	2-20 t.	1-0 t.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
3-0 t.	3-35 t.	3-10 t.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
4-20 t.	4-55 t.	4-15 t.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-25 t.	6-0 t.	7-28 t.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-30 n.	9-5 n.	9-42 n.

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
12-30 n.	4-5 n.	—

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	5-39 m.	5-33 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
7-53 m.	12-54 t.	2-30 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
12-10 t.	3-32 t.	9-22 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
5-47 t.	11-35 n.	2-0 t.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
7-18 m.	9-43 m.	5-0 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
2-36 t.	4-39 t.	8-0 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
6-45 t.	8-39 n.	4-15 t.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
8-30 n.	10-2 n.	6-15 t.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-30 t.	6-11 t.	5-7 m.

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-30 n.	11-16 n.	7-6 t.

Porto
-------





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Junho sairá o paquete **Amazon** para

**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
 { No Porto: — Tait & Rumey — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Kanzler**. Sairá a 18 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Kronprinz**. Sairá a 2 de julho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**. Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Asuncion**. Sairá a 18 de junho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**. Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rhaetia**. Sairá a 28 de junho.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**. Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sairá a 21 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**. Cete e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sairá a 1 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barbados**. Trinidad e Demerara, vapor inglez **Crown of Navarra**. Sairá a 18 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Bolonha**. Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Joachim**. Sairá a 17 de junho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bolonha**. Dover e Hamburgo, vapor allemão **Cap Blanco**. Sairá a 27 de junho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Magellan**. Sairá a 27 de junho.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sairá a 25 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vap. inglez **Augustine**. Sairá a 19 de junho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Santos**. Sairá a 27 de junho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Javary**. Sairá a 27 de junho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** e Nova York, vap. espanhol **Alcánte**. Sairá a 23 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 18 de junho.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de junho.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Montevideo** e Buenos Aires, vapor allemão **Capullo**. Sairá a 18 de junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 27 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor allemão **Rio Parado**. Sairá a 2 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grandê do Sul, vap. allemão **Paranaguá**. Sairá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**. Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 20 de junho.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Cabedello, vap. inglez **Gladiator**. Sairá a 29 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**. Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>a</sup> Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sairá a 22 de junho. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**S. Thomé**. Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Africa**. Sairá a 1 de julho. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 27 de junho.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, Havre e Hamburgo, vapor allemão **L. Plata**. Sairá a 17 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros 10, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Gaelic**. Sairá a 19 de junho.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



GRANDE VELOCIDADE

TARIFA ESPECIAL N.º 3

LOGARES DE LUXO E COMPARTIMENTOS ALUGADOS

Applicavel desde 20 de Junho de 1906

Artigo 1.º — Material pertencente á Companhia

§ 1.º — Aluguer de salões

Até 125 kilometros . . . . .	9\$000 reis
Além de 125 kilometros . . . . .	15\$000

a) — Além das sobretaxas acima indicadas será percebido o preço minimo de 10 bilhetes de 1.ª classe. Os que viajarem n'estes vehiculos além do numero de 10, pagarão apenas o bilhete de 1.ª classe.

b) — Os passageiros que tiverem alugado uma carruagem-salão, poderão utilisal-a para o seu regresso dentro do praso de 24 horas contadas da chegada ao destino : a percepção n este caso será de 10 logares de 1.ª classe e 50 0/0 da taxa suplementar supra. Os passageiros que viagem além d'este numero pagarão bilhete de 1.ª classe.

c) — A indemnisação pelo percurso que estas carruagens façam, *quando vacias*, até ao ponto d'onde devem conduzir os passageiros, e, no regresso, até ao ponto em que devam ser entregues á Companhia, está incluída nas taxas acima indicadas.

§ 2.º — Compartimentos alugados

O preço de cada compartimento alugado de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe, é o dos logares que indique a sua lotação, menos dois; mas se esses dois ou algum d'elles fôr occupado, deverá igualmente ser pago.

CONDIÇÕES

1.ª — Os salões e compartimentos alugados só podem ser tomados para o ponto de destino indicado nos bilhetes dos passageiros.

2.ª — Os pedidos de aluguer de salões ou de logares de luxo e de compartimentos alugados, serão feitos com 24 horas de antecedencia.

3.ª — A companhia não é obrigada a pôr salões ou compartimentos alugados á disposição do publico. Só o fará quando os tenha disponiveis e as circunstancias lh'o permittam.

4.ª — Não é permittido aos passageiros dos salões ou compartimentos alugados occupar outras carruagens. Se o fizerem, serão considerados, para todos os effeitos, como passageiros sem bilhete.

5.ª — A companhia auctorisa a sahida para fóra da sua rede, dos salões e carruagens de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe, quando todos os compartimentos d estas ultimas, sejam alugados nas condições do § 2.º, e quando os passageiros obtenham, previamente, das Companhias extranhas, que esta circulação se faça nas suas linhas, ou que a solicitem com a necessaria antecipação á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, que se encarregará de fazer o pedido.

Artigo 2.º — Material pertencente a companhias extranhas

A circulação de material de luxo e outros vehiculos accessorios e carruagens pertencentes a Companhias



extranhas fica auctorisada, quer nos comboios regulares de serviço, quer nos comboios especiaes, sob os seguintes preços e condições:

Percursos	Peso do material			
	Até 10 toneladas	De 11 a 20 toneladas	De 21 a 30 toneladas	De 31 a 40 e mais toneladas
	Reis	Reis	Reis	Reis
Até 125 kilometros . . .	10\$000	16\$000	21\$000	25\$000
Além de 125 kilometros . .	18\$000	24\$000	29\$000	33\$000

As carruagens ordinarias de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, assim como os vehiculos accessorios—Restaurantes, cosinhas e fourgons electricos ou ordinarios, serão taxadas segundo o seu peso e pelos preços supra com a redução de 50 0/0.

a) — Alem das taxas acima indicadas, pagar-se-hão os logares offerecidos, sendo no material de luxo, ao preço da 1.<sup>a</sup> classe, e, nas carruagens ordinarias, ao preço correspondente á sua classe, quando a circulação tiver logar nos comboios de serviço, e nas condições do Titulo VII da Tarifa Geral de G. V., quando tiver logar nos comboios especiaes.

b) — A circulação de umas e outras carruagens permittir-se-ha, todavia, se:

- 1.º — as suas dimensões não ultrapassarem as regulamentares;
- 2.º — não lhes reconhecer qualquer defeito ou particularidade que comprometta a segurança do serviço;
- 3.º — estiverem munidas de freio automatico adoptado pela Companhia, ou de tubos de comunicação ao mesmo adaptaveis, se os comboios em que devam entrar forem formados com carruagens n'estas condições;
- 4.º — forem illuminadas a azeite, se a alimentação das respectivas lampadas dever ser feita pela Companhia;
- 5.º — tiverem estribos corridos que permittam a passagem para as outras carruagens, se a composição dos comboios em que entrarem constar de vehiculos n'estas condições.

c) — Quando nos vehiculos-Restaurantes, cosinhas e fourgons electricos ou ordinarios, viaje qualquer pessoal respeitante a este material, pagará bilhete de 3.<sup>a</sup> classe.

d) — Pelo percurso que quaesquer dos vehiculos designados n'este art.º, façam, *quando vãos*, na rede da Companhia, até ao ponto d'onde devem conduzir os passageiros, e no regresso, até ao ponto em que devem ser entregues á administração proprietaria, pagar-se-hão 25 0/0 dos preços supra, conforme a distancia e peso.

e) — Os passageiros que tiverem alugado uma das carruagens a que se refere este art.º, poderão, salvo o estatuido na condição 5.<sup>a</sup>, utilisal-a para o seu regresso: a percepção n'este caso será de 50 0/0 das taxas supplementares estipuladas n'este mesmo art.º, e de mais o preço do numero de logares offerecidos segundo a alinea a).

CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup> — Salvo aviso em contrario, esta tarifa não tem applicação no comboio Sud-Express nem a qualquer outro analogo que seja posto em circulação.

2.<sup>a</sup> — A circulação das carruagens acima indicadas, d'uma para outra linha, poderá pelos passageiros ser solicitada directamente ás Companhias extranhas, ou, com a necessaria antecipação, á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, que se encarregará de fazer esse pedido.

3.<sup>a</sup> — A estação de partida deve ser avisada com 3 horas de antecipação, pelos menos, do numero de carruagens de luxo etc., e seus pesos, que tenha a engatar a um dos seus comboios.

4.<sup>a</sup> — Quando se trate d'um comboio especial, deve ser feita previa combinação com a Companhia proprietaria do material.

5.<sup>a</sup> — Se, por vontade dos passageiros e consentimento da administração proprietaria, os vehiculos a que se refere este art.º estacionarem na rede da Companhia, ficarão a cargo dos passageiros quaesquer despesas de conservação, de aluguer ou de outra proveniencia que a Companhia tenha a satisfazer á administração proprietaria.

Lisboa, 4 de Junho de 1906.

O Engenheiro Director da Companhia

Marquez de Gouveia.