

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário-diretor-editor

REDATOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

Endereço telegraphic: Camiferro

LISBOA

## ANNEXOS D'ESTE NÚMERO

Tarifas especiais P. H. F. n.º 1 e 2 g. v. do Minho e Douro.

2.ª modificação à tarifa especial n.º 10 p. v. do Sul e Sueste.

Alterações na classificação geral de mercadorias e nas tarifas especiais n.º 3, 5, 7, 8, 9, 10 e 13 p. v. da C.º Real.

## SUMMARIO

	PÁGINAS
MIRANDELLA A BRAGANÇA, por J. Fernando de Sousa.	177
CONGRESSO DE VIAS FERREAS, por O. S.	178
PARTE OFICIAL — Portarias de 27 de maio, 8, 10 e 12 de junho do Ministério das Obras Públicas.	181
AOS QUE VIAJAM ...	181
NOTAS DE VIAGEM — III — Os Estados Unidos — Enormes cidades e enormes linhas — Comboios do Congresso — Uma locomotiva em hora e meia — Washington, cidade encantadora — A futura estação — Outra em Nova York — A companhia da Pensilvânia — Bello serviço de todas as linhas — Viagem em mosca — A nossa gratidão.	181
A ELECTRICIDADE EM NAPOLÉS.	182
CONVENÇÃO INTERNACIONAL ...	182
ASSEMBLEA DA COMPANHIA REAL.	183
ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO	183
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DE MADRID A SARAGOÇA E ALICANTE.	183
PARTE FINANCIERA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	183 a 185
TRACÇÃO ELÉCTRICA.	186
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha de Coimbra à Louzã — Mossamedes a Chella — Linha do Algarve — Linha da Swazilândia — Linha de S. Thomé — Linha do Lobito — Linha de Mirandella a Bragança.	186
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Áustria — Inglaterra — Tunísia.	186
O ELECTROVIA SCHIEMAN.	186
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração.	187
ARREMATAÇÕES	188
AVISOS DE SERVICO.	188
AGENDA DO VIAJANTE.	189
ANUNCIOS.	190
HORÁRIO DOS COMBOIOS.	191
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.	192

## Mirandella a Bragança

Se a lei de 26 de abril de 1883, que autorizou a concessão de um caminho de ferro de via de um metro de Foz-Tua a Mirandella, tivesse desde logo abrangido o troço de Mirandella a Bragança, que profunda e benéfica transformação teria já sofrido a economia de boa parte do distrito de Bragança!

Abriram-se em 1887 os 55 k. que vão até Mirandella, começando a exploração com um rendimento kilometri-co de 595.303, que hoje está duplicado.

Diversas tentativas se fizeram para o prolongamento da linha até Bragança, até que a inclusão d'esta entre as que a lei de 14 de julho de 1899 autorizou o governo a construir veiu facilitar a realização de tão necessário melhoramento.

Deve-o a província principalmente à tenaz e perseverante acção do malogrado engenheiro José Madureira Beça, que não cessava de pugnar pela construção da sua linha.

Quando foi em 1901 apresentada pela casa Zagury uma proposta, que deu lugar aos concursos de 1901 e 1902, procurou Beça suscitar concorrente. Depois de adjudicada a concessão ao sr. João Lopes da Cruz, empênhou persistentes esforços nas praças de Londres e Paris para angariar capitais. Luctou e venceu, não lhe sendo dado, porém, ver construído o caminho de ferro que tão devotadamente patrocinou.

Por lei de 24 de maio de 1902 fôr aprovado o contrato provisório, pelo qual o governo se obrigava à garantia de juro de 4 1/2 %, sobre cada quilometro que se construisse, computado ao preço de 25.990.300 reis.

Vencidas as dificuldades, que foram enormes para se angariar capital, feito o trespasso da concessão para a Companhia Nacional e contratada a construção por esta com o primitivo concessionário, foram os trabalhos entregues à proficiente e zelosa direcção do distintíssimo engenheiro M. F. da Costa Serrão.

Existia um projecto elaborado em 1887 e aprovado por portaria de 25 de setembro de 1901, salvo uma variante a fazer no extremo para modificar a posição da estação de Bragança.

Nem o traçado satisfazia cabalmente as conveniências da região, nem era possível a construção dentro da quantia fixada, em redução considerável de trabalhos a fazer.

Foi pois refeito sucessivamente quasi todo o projecto numa série de variantes que o modificaram profundamente.

A primeira variante apresentada abrangeu 18.146 m. 65 do projecto, elevando a sua extensão a 20.196 m. 36. Seguiu-se sempre a vertente esquerda da ribeira de Carvalhaes até perto de Cortiços, onde passava para a direita.

Na variante ia-se ao lado da E. R. n.º 6, passando-se porém para a margem direita perto de Carvalhaes até encontrar o traçado primitivo. As condições técnicas dos dois traçados eram equivalentes. Era porém muito melhor servida a região pelas estações de Carvalhaes, Romeu e Cortiços, ás quais virá o tráfego, que com o traçado primitivo só aproveitava a linha a partir de Mirandella.

O custo da construção era notavelmente diminuído pela supressão de muitos tuneis e pela redução considerável do volume de terraplenagens.

O exame detido da questão pelo Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, pelo Conselho Superior de Obras Públicas e pela Procuradoria Geral da Corôa, mostrou a vantagem económica da variante e a obrigação de tomar para base da garantia de juro a extensão efectiva da linha.

Por portaria de 2 de dezembro de 1903 foi aprovada a variante e assegurada assim a construção da linha. A portaria de 26 de março de 1904 aprovou a variante anteriormente elaborada para dar à estação de Bragança melhor situação.

Em 22 de julho do mesmo ano foi aprovada nova variante de Cortiços ao extremo da 1.ª secção, que sem se desviar notavelmente do traçado primitivo, nem o alongar, accommodava melhor a rasante ao terreno, diminuindo o volume das terraplenagens.

Seguiram-se as portarias de 25 de outubro aprovando

o projecto da ponte de Carvalhaes, com um unico tramo obliquio de 22°, e do viaducto da Assureira com dois tramos de 22° e um de 27°,5; a de 19 de novembro que aprovou os projectos das pontes de Carrapatas e Azibo, com um vão de 10° a primeira e 11° a segunda; a de 25 de fevereiro ultimo aprovando o projecto da estação de Bragança; a da mesma data aprovando uma variante na segunda secção entre os kms. 21,374 e 30,734 com um alongamento de 78° apenas, que reduzia as terraplenagens e supprimia um tunel.

A situação da estação de Macedo den logar a curiosas peripécias, que mostram bem a que extremos de insanía vão as paixões políticas nas pequenas localidades. Pretendia-se primeiro construir-la num local que a approximava um pouco da povoação à custa de um alongamento de 880°. A Direcção do Minho e Douro, indicou o local mais conveniente, evitando aquelle alongamento, proposta que foi aprovada por despacho de 22 de dezembro de 1903. Foi depois sollicitada e obtida a supressão da estação de Castellãos, que ficava a 4.500° apenas da de Macedo.

Pretendeu-se mais tarde colocar a estação mais longe da povoação em situação inconveniente sob todos os pontos de vista. Por despacho de 24 de abril foi indeferida essa absurda pretenção da politiquice local.

Por portaria de 27 de maio ultimo foram aprovados os projectos do viaducto de Remisquedo com tres tramos, dois de 28° e um de 25°, da ponte de Fervenças com um tramo de 20° e da de Rebordãos, com um tramo de 15° e de uma passagem superior em Mirandella.

Ultimamente foi aprovada por portaria de 12 de junho a substituição das quatro estações de Sendas, Salsas, Sortes e Rebordãos por duas estações: Sendas e Santa Comba e tres apeadeiros com serviço de mercadorias, Salsas, Sortes e Mosca em harmonia com o sistema de estradas e com as conveniencias regionaes cuidadosamente estudadas.

Por despacho ministerial de 20 de setembro de 1904 fôr deferido um pedido dos povos da região, para o estudo de uma variante que melhor servisse as povoações de Santa Comba, Rebordinhos, Pinella, Failde, Grijó, Parada e Coelhoso, do concelho de Bragança, para as quaes seria difícil o acesso do caminho de ferro conforme estava traçado, enquanto que uma estação em Santa Comba proxima do ponto em que a estrada real atravessa a ribeira de Vill'Alva, e em que convergem todos os caminhos da região, as serviria muito melhor, beneficiando ao mesmo tempo as importantes minas de estanho de Parada.

Foi estudada a variante, que começa á saída da estação de Salsas no kilometro 8 do 1.º lanço da 2.ª secção e vai até o kilometro 21,5, alongando o traçado 1.784°, mas servindo incomparavelmente melhor a região. Foi aprovada por portaria de 8 do corrente.

Foi pois refeito todo o traçado com vantagem da região e do constructor. Os alongamentos, que sommam cerca de 3.900°, são perfeitamente justificados. Em linhas de interesse regional o que importa não é tanto encurtar o percurso, como servir bem a região e angariar todo o tráfego que é susceptivel de vir ao caminho de ferro.

O aumento da extensão para base da garantia de juro é compensado pelo aumento de rendimento da linha e pelos serviços que ella presta á economia local.

Pena foi que em 1883 não reinassem as idéas que hoje presidem ao delineamento dos caminhos de ferro economicos.

Se no traçado da linha de Foz-Tua a Bragança se tivessem adoptado os raios de curvas de 75°, o custo da linha teria sido enormemente reduzido, sem prejuizo de exploração. Menor seria o encargo do Estado e ha muito que a linha estaria construída até Bragança.

O troço de Mirandella a Bragança dará certamente logar durante muitos annos ao encargo da garantia de juro, mas com esse encargo encontrar-se-ha a diminuição da garantia no troço de Foz-Tua a Mirandella, e o aumento de rendimento na linha do Douro, o que o compensará, sem falar na profunda transformação económica que a região sofrerá e que redundará em aumento de tráfego.

J. Fernando de Souza.

## Congresso de vias ferreas

### 7.ª Sessão

(Continuação)

#### Assembléa geral de 12 de maio de 1905

19.ª Questão. Organização do Serviço Económico nas vias ferreas de pequeno tráfego das grandes linhas, e nas vias ferreas secundárias.

Os relatores para as linhas de todos os paizes, com excepção das da America e das que competiram ao segundo relator, foi o engenheiro J. Rocca das vias ferreas italianas do Mediterraneo.

Para a Austria, Hungria, Alemanha e Paizes Baixos, o engenheiro C. Tolnay, das linhas do estado ungaro.

Foram aprovadas as seguintes conclusões:

Tem um interesse geral para todas as administrações que exploram linhas de pequeno tráfego, a simplificação do serviço d'essas linhas.

O Congresso exprime o desejo de ver aqui realizar-se a tendência actual de um grande numero de legislações para tornar mais liberaes as condições concernentes ás linhas de pequeno tráfego e de comboios leves, assim como os esforços das administrações para dotar as suas linhas de pequeno tráfego como uma organização mais económica, os quaes prometem dar resultados notaveis.

As simplificações introduzidas no serviço da via, das estações e dos comboios, assim como a introdução das carruagens automotoras nas diferentes linhas, são as providencias que principalmente merecem ser recomendadas.

Reconhecendo que a solução technica das automotoras, applicada até esta data é susceptivel de aperfeiçoamentos, o Congresso exprime a opinião de que devem ser continuadas as experiencias realizadas até agora com este modo de tracção.

E' para desejar que esta tão importante questão não seja perdida de vista, e que a comissão permanente a mantenha na ordem do dia da proxima sessão.

20.ª Questão. Serviço por automóveis. Organização de carreiras com motores automóveis para servir linhas cujo tráfego não justifica a construção de uma via ferrea.

Eram relatores para todos os paizes o engenheiro Léchelle chefe do movimento do Nord frances, o engenheiro Hugéne Lartiaux dos serviços electricos da mesma companhia, e o engenheiro Keromnés tambem da mesma companhia.

A assembléa votou as conclusões propostas pela 7.ª e 5.ª secções reunidas, que eram estas:

As experiencias com carruagens automóveis e automotoras teem-se multiplicado, ha alguns annos, d'um modo importante, quer na exploração das linhas de pequeno tráfego, quer nas linhas de circulação activa, e pôde esperar-se desde já que estas carruagens venham a constituir um novo meio de exploração preciosissimo, destinado a um grande futuro em certas linhas.

Parece fôr de duvida que: em virtude da economia d'um homem para o motor, da diminuição importante nas despesas de tracção, da redução provavel nas despesas de conservação; e que mercê da melhor utilização do material, do menor desenvolvimento das instalações das estações, e talvez mesmo do menor desgaste dos carris, as carruagens automóveis e automotoras, permittam melhorar consideravelmente a exploração das linhas de pequeno tráfego e conseguir para as outras linhas um desenvolvimento real na exploração de certos serviços. A sua applicação deve certamente importar a transformação dos metodos de exploração de um grande numero de linhas e parece ter um verdadeiro futuro.

Como periodo de pratica apenas começou, os resultados economicos não pôdem por enquanto ser nitidamente

describinados do conjunto nem a favor d'este nem d'aquelle tipo de motor, d'este ou d'aquelle modo de exploração.

E' para desejar que as administrações de vias ferreas prosigam nas suas experiencias neste caminho e insistam especialmente em procurar os diversos tipos de serviços que correspondam a este novo modo de tracção, em reconhecer as vantagens que apresenta para o publico e para as administrações das vias ferreas nomeadamente no que respeita o preço do custo.

Finalmente, convém que sejam feitas nos regulamentos em vigor todas as modificações que se tenha reconhecido facilitarem o emprego economico das carroagens automoveis e automotoras.

#### Contabilidade

14.º Questão. Contabilidade geral. Descrição dos diferentes sistemas. Comparação sob o duplo ponto de vista da efficacia e economia. Questão da uniformização nas diferentes rídes.

Eram relatores: para a America, M. Plaut, da Southern Ry.; para a Russia, o engenheiro J. Richter, da linha de S. Petersburgo a Varsovia; para outros paizes o engenheiro austriaco von Löhr.

A assembléa votou as conclusões que seguem:

Depende por tal forma das condições e necessidades locaes e especiaes de cada via ferrea a organização do serviço da contabilidade, que não é susceptível de regras absolutas, universalmente applicaveis.

Parece ter dado excellentes resultados, nas vias ferreas em que se adoptou, a centralização do serviço de contabilidade.

Os orçamentos das vias ferreas não deveriam apresentar normas fixidas e rígidas para todas as verbas, mas simples quadros, pois que o serviço das vias ferreas exige que as previsões se subordinem, dentro de largos limites, às circumstâncias de momento.

A classificação dos títulos do balanço e do orçamento das receitas e despesas deveria ser tão simples quanto possível, e numa e outra pagina, tão semelhante quanto possível. Portanto convém conservar no programma d'uma proxima sessão um estudo comparativo da classificação adoptada sobre as diferentes rídes.

As auctorizações e ordens de pagamento devem ser rigorosamente definidas, e centralizadas quanto possível. O serviço de pagamento deve ser organizado tão simplesmente quanto possa sé-lo, eliminando-se quanto possível os movimentos de numerario, sem prejuizo, bem entendido, das excepções rasoaveis.

O fim principal da contabilidade das vias ferreas deve ser a redacção d'um balanço exacto e completo da empresa, abraçando ao mesmo tempo a execução do orçamento. Os lançamentos dos livros devem ser baseados sobre documentos justificativos conferidos de modo apropriado à sua natureza; para conseguir este fim, a contabilidade deveria compreender tanto as operações economicas como a sua liquidacão ulterior.

A organização da contabilidade das estações, e da fiscalização da distribuição das receitas, deve ser tão simples e tão clara quanto possível; para isso convém eliminar as pequenas sommas das contas e da fiscalização com o auxilio de meios racionaes (sellos de franquia, express companies, distribuidores automaticos, assinaturas, apparelhos para determinar o que se arrecada, etc.).

Importa por consequencia prosegui com ardor no estudo e experimentação de simplificações.

Dever-se-hia fazer uso mais geral de todas as disposições modernas destinados a facilitar o serviço de contabilidade, de escrita e de balanço, (machinas de escrever, de calcular etc.).

Estas conclusões tinham sido propostas pela secção respectiva, á excepção das palavras adicionadas nas 4.º e 6.º conclusões que estão em itálico e que foram propostas pelo sr. Richter, delegado da Russia.

#### Assembléa geral de 13 de maio de 1905

##### Sessão de encerramento

2.º Questão. Carris das vias ferreas de comboios rápidos.

Esta questão desenvolvia-se assim:

Perfis de carris reforçados; fabricação e recepção; metal preferivel para carris e aros; ligas de nikel; juntas dos carris; melhoramentos da junta em falso; experiencias realizadas com a junta apoiada; experiencias com o fim de reduzir o numero de juntas; meios de prevenir o deslizamento principalmente em via dupla e em rampas fortes.

A assembléa aprovou as conclusões da sessão com uma pequena supressão.

As conclusões foram as seguintes:

E' a plataforma da via que deve supportar os efeitos das cargas em movimento, taes como são transmittidos pelas rodas aos carris, ás travessas e ao balastro; é ella que se carrega e descarrega quando passa cada comboio e parcialmente quando passa cada roda. Qualquer melhoramento sobre a fundação aumenta a estabilidade da via e influe um progresso nos transportes.

Soffre menores esforços a fundação e um carril de qualquer perfil que tenha boas talas, por que o carril constitue assim, até certo ponto, uma viga continua assente em muitos apoios.

O peso dos carris tende a aumentar com a velocidade. A via de carris pesados exige menos conservação e renovação, o carril gasta-se menos e parte tambem menos. Nas vias de conservação cuidadosa, material circulante excellente e locomotoras bem equilibradas, não é imperiosa a necessidade de empregar carris pesados.

Alargando-se-lhe a cabeça, o que permite aumentar os alcances das talas, diminue-se o desgaste das superficies de contacto das talas e do carril e consequentemente a deformação da junta.

Com o mesmo fim devia ser o aço das talas quasi tão duro como o dos carris, com a condição de se evitar a fragilidade. As talas bem estudadas ajudam a transmitir d'um carril ao seguinte, pelo attrito contra as suas extremidades, os momentos flectores que nascem sob as locomotoras e sob os vehiculos em movimento.

As provas usuaes sobre a qualidade dos aços (de tracção, flexão ou choque) e os metodos de recepção ordinarios, permitem obter uma qualidade d'aço conveniente para os carris das linhas de comboios rápidos, mas são insuficientes para os carris das linhas americanas em que as cargas de eixo são maiores. E' todavia para desejar que se busquem metodos d'investigação para descobrir as bolhas.

Ha tendência para vigiar mais do que presentemente o tratamento fisico d'estes carris, fiscalizando a temperatura durante a laminação para se obter uma cristalização de grão fino. A metaiografia microscopica presta serviços na verificação da omogeneidade do aço no carril acabado. Alguns aperfeiçoamentos de fabrico tendentes a reduzir as bolhas nas barras deixam esperar que se chegará a reduzir o numero e grandeza das bolhas nos carris acabados.

Para se obter uma boa qualidade de aço em carris Vignole seria para desejar laminar perfis de capata grossa nos bordos (pelo menos 13 mm).

O metal do carril deve ser sôlo, de grão fino, com o limite de elasticidade de 4.042 kilogrammas por millimetro graduado, com o alengamento de 10 a 15 por cento medido num comprimento de 50 millimetros. A barreta de ensaio deve tirar-se na cabeça do carril.

O aço de nikel não se emprega na Europa para carris. Na America em que as cargas d'eixo são maiores, experimenta-se este aço em vias que são muito fatigadas.

São empregadas diversas disposições de juntas para carris Vignole com talas-cantoneiras e juntas em falso ou apoiadas; dão bons resultados umas e outras. Na America tem-se experimentado com exito reduzir a junta

de dilatação para carris pesados de grande comprimento.

Não são recomendaveis as juntas soldadas. E' para desejar a aplicação de carris de grande comprimento: o comprimento usual na Europa é o de 18 metros e na America é o de 33 pés ou 10<sup>m</sup>.5.

O deslizamento dos carros é combatido com exito.

#### 4.ª Questão — Formigão armado

*Aplicação do formigão armado nas vias ferreas. Comparação sobre o ponto de vista do custo, das pontes de cimento armado e das pontes metálicas.*

A assembléa aprovou as seguintes conclusões:

O formigão armado tem tido nas vias ferreas aplicações multiplas e importantes, sob o ponto de vista tecnico e economico: pôde sustentar com sucesso a concorrência com as alvenarias e com as construções de madeira ou de ferro.

As provas das construções de formigão armado, os estudos teoricos a que esta questão tem sido submetida e as indicações da prática permitem concluir que as construções d'esta natureza não devem inspirar receios e que a sua aplicação se recomenda ás administrações das vias ferreas.

A prática das vias ferreas demonstra que as construções de formigão armado, cuidadosamente feitas, prestam excellente serviço, e quasi não exigem conservação. Por estas razões deve ser recomendado o uso do formigão armado, mesmo quando por excepção a despesa de instalação for mais elevada do que para outro sistema de construção.

As construções de formigão armado são d'uma grande vantagem nas regiões em que não é facil encontrar pedra, ferro, ou materias de grandes dimensões.

O formigão armado permite executar as obras rapidamente por meio de materias que se encontram constantemente á venda, evitando assim a necessidade onerosa de se recorrer a encomendas especiaes das fabricas.

#### 7.ª Questão. Atrelagem automatica

*Vantagens e inconvenientes dos engates automaticos. Progressos realizados na sua construção. O seu uso simultaneo com outros engates.*

A assembléa depois d'uma discussão entre varios membros e o relator, M. Noltein, adoptou o seguinte texto de conclusões:

O Congresso reconhece a completa realização da aplicação dos engates automaticos nos Estados Unidos, no Canadá, e no Mexico; todavia até o presente, tem sido introduzidos, aperfeiçoamentos de pormenor nos primeiros tipos dos engates postos em serviço. Nota o Congresso, pelo contrario, que a conjugação automatica dos tubos de freio apenas começa a experimentar-se.

Em todos os restantes paizes tem sido objecto de experiencias diversos sistemas de conjugação automatica ou do tipo americano ou de outros.

A necessidade de conciliar a nova ligação com os aparelhos existentes traz consigo grandes dificuldades.

Muitos engenheiros fazem valer a grande resistencia do tipo americano, conveniente principalmente para vagons de grande capacidade; mas outros preferiam sistemas cuja aplicação ao material existente fosse mais facil, podendo reduzir-se assim a duração do periodo de transição.

Os representantes ingleses julgam que o sistema actualmente usado na Grã Bretanha e na Irlanda satisfaz, tanto pelo que respeita á rapidez do serviço, como á segurança do pessoal.

#### 8.ª Questão. Tracção electrica

*Progressos da tracção electrica nas grandes vias ferreas. Corrente continua, corrente alternativa e corrente polifasica. Experiencias realizadas em correntes de alta tensão.*

Foram aprovadas as conclusões da secção respectiva, que eram as seguintes:

A tracção electrica parece dever ser considerada actualmente como um auxiliar util da tracção a vapor capaz de servir uma certa porção de tráfego das vias ferreas, com vantagem e economia,

E' impossivel, numa exposição geral, indicar as explorações que podem prestar-se ao emprego da electricidade. E' uma questão particular a estudar em cada caso. Deve, bem entendido, fazer-se entrar neste estudo a despesa do equipamento electrico cujos principaes factores são primeiramente as condições de exploração (frequencia dos comboios) depois as condições do estabelecimento da linha (extensão, perfil, traçado) e considerar os encargos do juro e amortização correspondentes, assim como a economia resultante da tracção electrica com relação á tracção a vapor.

E' preciso tambem considerar os aumentos de receita que resultam da melhoria do serviço, em virtude das facilidades que dá nas estações o uso da tracção electrica.

Das informações fornecidas ao Congresso resulta que, com o terceiro carril, tal como actualmente se applica, pôde conseguir-se a segurança sem que pareça ser necessário cobri-lo em toda a extensão.

O Congresso ouviu com muito interesse a narrativa das experiencias de tracção com grandissima velocidade entre Marienfeld e Zossen, assim como a das experiencias e primeiras aplicações da tracção por corrente alternativa monofasica.

Finalmente o Congresso julga que seria muito útil no futuro ter pormenores precisos sobre o custo da tracção electrica.

(Continua)

O. S.

A ultima hora não queremos deixar de nos referir á ultima festa que assignalou o congresso, chave de ouro que encantou os 50 estrangeiros que a ella puderam assistir.

Foi ella um jantar dado pelo nosso importante collega *Railroad Gazette* em Coney-Island, povoação de verão, a 20 kilometros de Nova-York, onde nesta época se arma uma feira, a coisa mais extraordinaria que temos visto.

Occupando uma cidade inteira, as installações de todo o genero de divertimentos chegam a ser sumptuosas excedendo em artisticos pavilhões as exposições que se tem realizado na Europa.

Esses divertimentos são tudo que ha de mais sensacional: viaja-se em barco pelos ares; em vagonetes descendo montanhas russas enormes por debaixo da terra; visitando-se aldeias de anões (verdadeiros) de todos os paizes; assiste-se á criação do mundo; vae-se da terra á lua, sendo a illusão da viagem em balão a mais completa; aqui um carroussel para 100 pessoas, ali um barco que se precipita de enorme altura dentro d'agua, com-nosco; além uns selvagens que saltam desesperadamente sobre cavallos; do outro lado uns cestos que sobem uma espiral de 20 metros; por baixo ha trabalhos equestres sobre uma ponte através d'um rio.

Mas a nota sensacional é o simulacro d'incendio.

Deante do espectador vê-se um trecho de rua onde ha uns 10 predios com 6 andares, lojas de todos os generos, gente que passa, circulam trens e carroças e até carros electricos, verdadeiros; ha desordens, atropelamentos, policias, tudo.

Repentinamente produz-se uma explosão numa loja e o fogo comunica-se a todos os andares de quatro predios. Labaredas enormes saem pelas janellas aquecendo a valer as faces de quem está na platéa.

Correm socorros, estabelece-se o serviço de salvamento, dos 5.<sup>o</sup> e 6.<sup>o</sup> andares precipitam-se mulheres sobre os pratos de lona em que os bombeiros as recebem; outras são descidas por cordas, tudo que sucede num grande incendio.

E' preciso notar-se que gente, bombas e bombeiros, labaredas, apparelhos, etc., tudo é verdadeiro e só os

predios são de madeira feitos *ad hoc* para serem queimados e reparados dez e vinte vezes por dia.

Positivamente pasmoso!

E tão pasmoso que ha dias, no verão, em que a concorrência á extraordinaria feira passa de 100.000 pessoas, e entre os restaurantes (que funcionam dia e noite, dançando-se e comendo-se a toda a hora) ha alguns que pôdem dar comida ao mesmo tempo a 2.000 pessoas.

Isto, decididamente, só na America se faz.

Ha muita gente que vem á America e não sabe d'este attractivo. Ahi fica o aviso.

## PARTÉ OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Caminhos de ferro do Estado

##### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos, apresentados pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, do viaducto de Remisquedo, das Pontes de Tervenças e Rebordãos no segundo lanço da 2.ª secção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança e bem assim o de uma passagem superior para um caminho publico que em Mirandella atravessa aquella linha: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 18 do corrente, e em vista da informação prestada nesta data pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, aprovar os referidos projectos.

Paço, em 27 de maio de 1905.—D. João de Alarcão Velasques de Sarmiento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de uma variante entre os kilometros 8.008 e 21.504 do 1.º lanço da 2.ª secção da linha de Mirandella a Bragança com a extensão de 15.281,45, elaborado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em virtude de despacho ministerial de 20 de outubro de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas d'esta data, aprovar o referido projecto nos termos do citado parecer.

Paço, em 8 de junho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques de Sarmiento Osorio.

Havendo a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, proposto que as quatro estações de 4.ª classe, previstas no projecto da 2.ª secção da linha ferrea de Mirandella a Bragança, sejam substituídas por duas estações de 4.ª classe, Sendas e Santa Comba, e tres apeadeiros, Salsas, Sorte e Mosca: ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 16 de fevereiro, aprovar a mesma proposta.

Paço, em 12 de junho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques de Sarmiento Osorio.

### Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

#### Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer do Conselho de Tarifas, datado de 9 do corrente mez: ha por bem ordenar que na exploração da 1.ª secção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança sejam applicadas as tarifas geral e de despesas accessórias de grande e pequena velocidade em vigor na linha de Foz-Tua a Mirandella.

Paço, em 10 de junho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques de Sarmiento Osorio.

## Aos que viajam

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

## NOTAS DE VIAGEM

### III

**Os Estados Unidos.**—Enormes cidades e enormes linhas.—Comboios do Congresso.—Uma locomotiva em hora e meia.—Washington, cidade encantadora.—A futura estação—Outra em Nova York.—A companhia da Pennsylvania.—Bello serviço de todas as linhas.—Viagem em mosca.—A nossa gratidão.

Confessamos que nada ha mais difícil do que falar, num resumido artigo, de qualquer cousa d'este paiz, porque ha tanto de tudo, as quantidades repetem-se e multiplicam-se por tal forma que a mais larga descrição nunca dà, mesmo a quem a escreve e com as impressões ainda frescas na memoria, senão uma pallida ideia do objecto descripto.

Se se trata de cidades, como desenhar estas cidades-paizes, em que a população se conta por milhões (Nova York tem 3.500.000 habitantes; Philadelfia 1.700.000) e as ruas teem extensão de 30 kilometros e mais? se falamos de commercio, seria um acumular de cifras a estatística da exportação e importação d'estes e d'outros portos; se tentassemos descrever as linhas ferreas, teríamos que desistir ante a enormidade de 1.067 companhias diferentes, transportando por anno 700 milhões de passageiros e 1.350 milhões de toneladas de mercadorias, nos seus 328.500 kilometros; se nos limitassemos mesmo a desenhar o serviço entre duas cidades importantes, como Nova York e Philadelfia, impossivel fazê-lo, porque os comboios que se cruzam são continuos, tendo só a companhia da Pennsylvania 30 e outros tantos a Blue Line além dos successivos trens de mercadorias do que resulta que num percurso de 90 milhas (144 kilometros) ha durante o dia, mais de 200 comboios nos dois sentidos.

Não precisamos, pois, indicar ao viajante que venha aqui, que deve tomar este ou aquelle trem; elle tomará o que mais lhe convenha, e por isso nos limitamos a falar do explendido comboio que, no dia 2 de maio, levou de Nova York a Washington os delegados do congresso dos caminhos de ferro.

Este comboio, composto de 8 carruagens Pullman, de 50 toneladas de peso cada uma e traccionado por duas valentes locomotivas fez o trajecto até Philadelfia em 2 horas e d'ahi a Washington em 3, total 366 kilometros em 5 horas, attingindo nalguns pontos a milha em 45 segundos, ou seja 128 kilometros por hora.

Pela Blue Line outro comboio foi tambem feito para o mesmo fim em igual prazo. Pode, pois, dizer-se que foram estes os comboios mais rapidos que se teem feito no mundo, batendo as duas companhias o record da velocidade.

Em Philadelfia parou-se para os delegados examinarem as enormes officinas de construção de machinas Baldwin, um dos maiores estabelecimentos, d'este genero, do mundo, constando de 39 enormes officinas, entre as quaes algumas teem 4 a 6 pavimentos, onde trabalham 15.000 homens durante 10 horas por dia. As ferramentas mais aperfeiçoadas e a distribuição da energia electrica facilitam por tal forma o trabalho que a producção annual já se eleva a 2.000 locomotivas, o que dá a enorme média de uma locomotiva feita em hora e meia ou que cada 7,5 operarios aprontam uma locomotiva por anno.

Um passeio em carros, pela bella cidade, deu-lhes uma ideia, embora rapida, da sua enorme extensão e do seu prodigioso movimento e animação nas ruas.

Chegados os estrangeiros a Washington, foi uma agradável surpresa para elles a bella capital da republica.

A sua grande população dissolve-se naquellas largas avenidas todas plantadas de arvoredo, naquelles deliciosos parques, se não considerarmos a formosa capital como, toda ella, um enorme parque, um frondoso bosque entre cujas arvores se escondem as suas casas, vermelhas na maior parte, respirando o ar coado pelas plantas que as envolvem e formam bosque por sobre elles e por sobre a rua.

E' um encanto esta cidade ensombrada, sem o ruido das outras da America, toda ella verdura e casinhas pequenas a que só os edificios públicos, que são imponentes, e alguns hoteis, que são grandiosos, fazem excepção.

Para bem se ver Washington é indispensavel subir á alta pyramide do monumento. D'ahi, olhando-se para os quatro lados vê-se um enorme jardim de folhagem verde no qual as casas de tijolo semeiam flores vermelhas.

Grandiosos edificios estão em activa construcção entre os quaes se deve notar a vastissima estação central, que custará 18.000 contos de réis, sem incluir o custo das linhas que terá que construir de sua conta cada uma das companhias que ali vão fazer o seu serviço.

Para dar uma ideia do enorme edificio diremos que só o vestíbulo de entrada medirá 228 metros de comprimento por 109 de largura. Um feixe de 33 linhas entrará sob o alpendre podendo abrigar 600 vehiculos, grandes carruagens de passageiros e vagons de mercadorias, em geral da lotação de 45 toneladas, como aqui se usa.

Em volta construir-se-hão grandiosos hoteis, como por cá se levantam em toda a parte, em edificios de vinte andares, com uma infinitade de installações annexas, correio, telegrapho, expedição de bilhetes dos caminhos de ferro, horarios, tabacaria, telephone para todo o paiz (com apparelos em todos os quartos), numerosos ascensores, etc.

Dada a altura dos edificios o serviço dos ascensores subindo e descendo é contínuo, havendo-os directos e com pasmosa rapidez para os ultimos andares, e outros comparaveis aos comboios mixtos, que recebem e deixam passageiros nas intermédias.

Tambem os ha nas estações das pontes que servem para o transito dos passageiros dos vapores entre Nova York e Brooklin ou Nova Jersey.

São enormes esses vapores e essas pontes-estações. Os barcos teem 2 e 3 pavimentos, espaçoso, bem ornamentados e illuminados por electricidade. Ao centro, no pavimento baixo vão trens e carros em quantidade (12 e mais em cada viagem), aos lados e em cima os passageiros.

A companhia da Pennsilvania está, porém, fazendo um trabalho colossal que lhe permitirá fazer partir os seus comboios de Nova York directamente, para o que está abrindo um duplo tunnel sob o rio Hudson e outro de tubo triplice do lado esquerdo sob o East River, entre Nova York e Long Island, comunicando ambos em reeta com a enorme estação central entre as avenidas 7.ª e 9.ª e as ruas 31.ª e 33.ª, isto é uma area superior á do nosso quadrilatero da Baixa, entre o Rocio e o Tejo e entre as ruas Aurea e Magdalena. As vias ficarão 15 metros abaixo do nível da calçada.

Naturalmente somos levados a falar ainda d'esta companhia, por ser, evidentemente, a mais notável da America, aquella cujos serviços mais foram utilizados pelos congressistas.

Foi por ella que a maior parte dos delegados foram a Washington, ella que organizou os comboios para a grande e a pequena excursão, comboios enormes, de um serviço dificilimo em que tudo se cumpriu rigorosamente como estava projectado, o que é uma gloria para a Associação dos caminhos de ferro americanos, que promoveu a execução do serviço, para a Pennsilvania que o organizou d'acordo com as outras companhias, e para estas que executaram primorosamente a parte que lhes disse respeito.

No programma das excursões figuravam duas finaes, uma, a pequena, de Washington a Pittsburgo, Cleveland, Bufalo, quedas do Niagara, Beston e Nova York, num percurso total de 1.464 milhas (2.342 kilometros), outra, a grande, a S. Luiz, Chicago, Niagara, Montreal, Schenectady e Nova York, 2.645 milhas ou 4.232 kilometros.

O comboio da 1.ª excursão foi um só, mas o da 2.ª, tantos foram os excursionistas que houve que desdobrá-lo em tres, que partiram sempre com 10 minutos de intervallo e em tão grande percurso, tres comboios seguindo-se e marchando, nalguns pontos, com velocidades pasmosas não tiveram o menor incidente, o mais pequeno atraço. Tão importante foi este serviço e tão activo é o de mercadorias nas linhas da Pennsilvania que só na sec-

ção até Pittsburgo houve que resguardar, por causa dos comboios especiaes, 126 comboios de mercadorias.

Com os apparelos de signaes de toda a linha, os mais aperfeiçoados, consegue-se saber a todo o momento e em todas as estações principaes qual a posição dos diferentes trens sobre a rede.

Os comboios da grande excursão eram compostos de 6 carros Pulmans os quaes todos teem nome para que o passageiro se habitue a elle e encontre facilmente o seu carro quando se apeie nas intermédias. A composição do 3.º comboio, em que tomaram logar os delegados portuguezes e o director da nossa *Gazeta* era a seguinte :

Wagon de bagagens «Achaia» de conductor, dynamo, creadagem, barbeiro, dactylographo, *bar* e *fumoir*, telephone e mesas para escrita e jogos.

Salão «St. Charles» cosinha e restaurante.

Quatro carros «Ixion», «Pellion», «Mosca» e «Pelona», para 24 passageiros cada um, formando-se á noite leitos e tendo os dois ultimos compartimentos fechados com *toilette* e latrina.

Carro «Pallas», metade para 15 passageiros e metade grande salão com varanda na cauda. Os portuguezes iam no carro «Mosca» e nunca este pequeno insecto voou tão rapido como aquelle. Verdade seja que uma mosca de 50 toneladas não é comparável á que nos anda por vezes em volta do nariz sem nos deixar escrever.

Quando os comboios, não só este como os ordinarios, páram nas estações, ficam ligados ao telephone da rede geral, podendo-se falar para qualquer ponto do paiz.

Deve-se dizer, como nota da bizarria das companhias americanas, que todo o serviço d'estes comboios, do congresso, não só de transporte como de comidas, toda a qualidade de bebidas, charutos e cigarros, barbeiro, escrita á machina, estampilhas do correio, telephone e telegrapho tudo era inteiramente gratuito.

Deixando para o proximo artigo a descrição da viagem, não podemos fechar este sem agradecer a tantas pessoas e entidades, os obsequios de que foi alvo o nosso jornal, na pessoa do seu director.

Para todas as excursões, de estudo ou de recreio, para todas as festas, para aquellas mesmo que não poderam ser extensivas a todos os congressistas, como o sumptuoso jantar do American Railway Guild, o nosso director recebeu convite, sendo penhorante o acolhimento que lhe foi feito pelo digno e intelligente presidente do congresso, mr. Stayvesant Fish e sua gentilissima familia, e por muitissimos dos membros das commissões locaes de recepção de diferentes terras.

Mas muito propositadamente deixámos para o final o nome do secretario da commissão americana, o nosso querido collega, jornalista tambem, mr. W. F. Allen, que reune ás suas qualidades de intelligencia e infatigavel trabalho, toda a galanteria, toda a finura, toda a dedicação pessoal do mais primoroso cavalheiro.

Não se excede e difficilmente se iguala esta alliance do mais penhorante trato com a mais dedicada amisade para com todos, da mais pronta resolução sobre todos os assuntos, escondendo-se na mais rigorosa modestia. Isto lhe valeu a mais affectuosa sympathia de cada um dos numerosos congressistas que d'elle se acercaram, e nos vale termos o prazer de contar com um amigo, neste grandioso paiz, de que estamos percorrendo as extraordinarias cidades.

## A electricidade em Napoles

Está em via de realização um projecto de aproveitamento das aguas do Valturno, para a produção da energia electrica necessaria para os serviços publicos e para as industrias particulares em Napoles.

O canal de derivação será de secção trapezoidal, de 6m.80 ligando na extremidade com tres tubos de aço que conduzirão as aguas ás turbinas.

Haverá cinco grupos de turbinas e alternadores de 2.400 cv. de força, cada um d'elles.

A corrente electrica será transmittida para Napoles com a tensão de 45.000 volts, sendo ali transformada para se poder utilizar.

## Convenção internacional

O conselho federal suíço convidou os Estados que aderiram à convenção de Berne para os transportes internacionais por linhas ferreas, a fazerem-se representar em uma conferência que deve realizar-se em Berne no dia 4 de julho próximo.

O programma da conferência é muito complexo.

Além das numerosas modificações propostas pelos diferentes Estados, será apresentado um projecto do conselho federal para se combinar um acordo internacional com relação ao transporte de viajantes e suas bagagens nas diferentes linhas do estado da convenção.

Até agora o acordo é só referente a mercadorias, mas o governo da confederação pensou, e pensou bem, que seria de grande vantagem tornar esse acordo extensivo a passageiros e bagagens. Nessa ordem de ideias, elaborou um projecto detalhado que vai submeter às deliberações das potências.

E' pouco provável que assunto tão complexo e delicado fique definitivamente resolvido numa só conferência.

A convenção para o transporte de mercadorias foi tratada pela primeira vez em conferência em 1876; pois só em 1890 foi a convenção assignada.

## Assembléa da Companhia Real

Realizou-se hontem, como estava anunciada, a assembléa geral dos accionistas da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Presidiu o sr. dr. Augusto Victor dos Santos, tendo por escrutinadores os srs: conde de Villalva e Alfredo Mendes da Silva. Também tomou parte na mesa o sr. Avellar Machado.

O sr. presidente ao ler uma carta do sr. Vieirino Vaz Junior, presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva, em que participa não poder comparecer por motivo de saúde, propõe que na acta se lançassem um voto pelas melhorias de sua ex., a que a assembléa geral por unanimidade aderiu. Entrando-se na ordem do dia, foram aprovadas as conclusões do relatório, e o parecer do conselho fiscal; confirmada a nomeação do sr. Carlos Maria Eugenio de Almeida para administrador, e reeleitos os membros do conselho fiscal os srs. Alfredo Mendes da Silva e Francisco Teixeira de Queiroz.

Tendo os srs. Carlos Maria Eugenio d'Almeida e dr. Augusto Victor dos Santos pedido a escusa dos cargos que exerciam de presidente e vice-presidente da assembléa geral, foram eleitos para estes cargos, respectivamente, os srs. drs. Augusto Victor dos Santos e Luciano Affonso da Silva Monteiro.

Para vogal do conselho de administração na vaga do sr. Diogo Patrone Junior, foi eleito o sr. conde de Paço-Vieira.

A assembléa começou ao meio dia e meia hora e concluiu os seus trabalhos às 3 e meia da tarde.

Os accionistas que tomaram parte nesta assembléa representavam 33.818 acções.

## Associação Commercial do Porto

D'esta associação, recebemos um grosso volume de 270 páginas, contendo o relatório da gerencia do anno de 1904.

Esta importantíssima associação, a única em Portugal que tem uma acção superiormente eficaz nos interesses gerais do paiz, tem a seu cargo as obras de construção e conservação da Bolsa do Porto, do Tribunal Commercial, da Escola Elementar do Commercio, da barra e canal do rio Douro, do posto de desinfecção de Leixões e os de saúde marítima.

Pois de todos estes encargos, além de administração diretiva da associação, com rara intelligencia tem tra-

tado a Direcção, não se poupando a fadigas para bem merecer da confiança dos governos e dos associados.

Tão alto merecimento tem sido publicamente reconhecido pela reeleição de há uns poucos de annos para cá.

O relatório superiormente feito, é um farto repositório de informações curiosas para o comércio. Pelos mapas inúmeros que traz se observa o movimento comercial do ultimo decennio, quer em importação, quer em exportação, não só de todo o paiz, como também exclusivamente do da praça do Porto.

A sua intervenção nos negócios públicos faz-se utilmente sentir na questão dos tratados do comércio, na questão vinícola, no comércio de vinhos do Porto, nas propostas de fazenda, na reforma dos contratos entre o governo e o Banco de Portugal, no regimen de Sanidade Marítima, na revisão das pautas aduaneiras e muitas outras de somenos importância.

Uma nota curiosa, embora desconsoladora, que se tira das informações colhidas naquele relatório é que de trinta e nove navios de longo curso matriculados no departamento marítimo do norte, apenas quatorze são de construção nacional.

Muitas outras observações interessantes se podem tirar do bem elaborado trabalho da direcção da Associação Commercial do Porto, porém a falta de espaço, e a indole especial d'esta publicação impedem-nos de fazê-las, como era nosso desejo.

Mappas, documentos e correspondencia trocada acompanham o interessante volume, cuja oferta agradecemos.

## Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e Alicante

Recebemos o relatório da gerencia do anno próximo passado, d'esta Companhia.

Accusa a gerencia uma diminuição de lucros devida ao sensível aumento de despesa, e principalmente ao efeito do cambio que se fez sentir nas compras de carvão.

As entradas durante o anno de 1904 comparadas com as de 1903, tiveram um acréscimo de 19.191.512 pesetas, mas as despesas aumentaram 8.946.907 pesetas.

Os pagamentos feitos por aquisição de material circulante montaram a 3.852.470 pesetas, tendo adquirido vinte locomotivas de oito rodas, vinte e cinco locomotivas compound, e seis carruagens de coxia lateral.

O dividendo distribuído foi de cinco pesetas por ação.

Foram reeleitos os administradores srs. marquez de Uquijo, duque de Baena, D. Estanislau Planas e D. Amós Salvador. Eleitos foram os srs. D. Luiz Mile e barão Roberto de Rothschild.

## PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais  
Comité de Paris

### Convocation des obligataires

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

### Ordre du jour

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

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

En Portugal :

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants :

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

## En France :

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

## Aux caisses des établissements suivants :

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

## A Londres :

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

## En Allemagne :

Aux caisses de la Bank fur Handel und Industrie.

## En Belgique :

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

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

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

## (Obrigações de 1.º grau)

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

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

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

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

— pela apresentação do coupon n.º 19 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 %, (segunda e terceira series) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

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

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

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

## Administração

São prevenidos os srs. accionistas d'esta Companhia que o relatorio do Conselho de Administração, que deverá ser presente á proxima assembléa geral de 15 do corrente, está á disposição dos mesmos srs. accionistas na sede da Companhia, escriptórios da estação do Rocio, a contar de hoje.

Lisboa, 5 de junho de 1905. — O Presidente da Comissão Executiva, *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 série « Bragança », a que se procedeu hoje saíram sorteados os n.º 51.366 a 51.870.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 1.º semestre de 1905, começará no dia 1 de julho proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88 1.º, e no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Aliança.

Lisboa, 9 de junho de 1905. O Director de Serviço. — *Antonio Francisco da Costa Lima*.

## Companhia do Caminho de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convocados os srs. accionistas d'esta Companhia, possuidores de vinte ou mais acções (artigo 29.º dos

estatutos) e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13.º dos mesmos estatutos, para a assembléa geral ordinaria (artigo 37.º dos estatutos), que deverá ter lugar na cidade de Salamanca, no dia 19 do proximo mez de junho, ao meio dia, nos escriptórios da companhia.

Porto, 23 de maio de 1905. — Por autorização do conselho, o Administrador Secretario, *J. A. Correia de Barros*.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro

## Através de África

## Sorteio de obrigações

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas doze horas da manhã, na sede da Companhia à Rua do Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 12 de junho de 1905. — O Presidente do Conselho de Administração, *Carlos Lopes*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho de 1905.

No primeiro trimestre de 1905 o movimento comercial de Angola atingiu o valor de 3.428 contos de réis rendendo as alfandegas 284.

Ha a notar o movimento pela baía do Lobito que já se elevou a 195.093.590 réis, rendendo a respectiva legação 7.013.5416 réis.

O movimento de Mossamedes foi de 191.782.5334, como se vê inferior ao de Lobito.

O movimento geral da província foi 996 contos de importação nacional, 658 de importação estrangeira, 1.773 de exportações, 101 de reexportação e 319 contos de transito.

A Companhia do Boror trata activamente da sua reconstituição financeira com o fim de reorganizar os serviços das suas explorações agrícolas e industriais, alargando as plantações, ensaiando culturas novas, designadamente a do algodão.

A camara municipal do Porto vai abrir concurso, até o dia 3 de julho proximo, para um empréstimo de 1.700 contos de réis, destinado ás obras de saneamento da cidade.

Este empréstimo será representado por obrigações municipais de tipo e juro iguais aos das actuais.

Os diferentes valores não tiveram oscilações importantes, durante a 1.ª quinzena de junho.

Inscrições de 3 % de assentamento, regularam entre 42,60 e 42,50 semestre corrente, e 41,45 juro recebido.

Inscrições de coupons entre 42,40 e 42,05 semestre corrente, e 41,05 e 41 % juro recebido.

Acções do Banco de Portugal, a sua cotação foi de 177.500 réis.

Acções do Banco Nacional Ultramarino firmaram-se de 100.500 a 103.500 réis.

Acções do Banco Commercial de Lisboa, mantiveram a sua cotação entre 134.500 e 134.5800 réis.

Acções da Companhia dos Tabacos tiveram uma pequena baixa; assim de 119.500 ficaram a 118.5200 réis.

Acções da Companhia Portugueza de Fosforos, firmaram-se de 61.500 a 62.500 réis.

Pequenas oscilações nos valores africanos com excepção das acções da Companhia do Assucar de Moçambique que continuam firmes; de 57.5100 réis ficaram hoje cotadas a 59.5300 réis.

Pouco ha que dizer d'este mercado.

A despeito, de estar ainda para longe a transferencia de capitais que poderá resultar da operação dos Tabacos, de se apresentar um tanto carrancudo o anno agrícola e de ter reanimado o cambio do Brazil, apesar de tudo isto, as cotações cambiais apresentam uma resistencia admirável ao nível actual.

Compara-se o nosso premio do ouro com aquelle que ainda vigora em Espanha, paiz que não tem menos recursos que o nosso, e explique quem puder a grande diferença existente.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	49 5/16	49 1/4	Desconto no Banco	
» cheque...	49	48 7/8	de Portugal...	3 1/2 %
Paris 90 d/v....	578	579	No mercado...	3 %
» cheque....	584	586	Cambio do Brazil.	16 5/16
Berlim 90 d/v....	233 1/2	236 1/2	Premio da libra...	£370
» cheque....	239 1/2	240 1/2	a	
Francfort 90 d/v.	224	237		£390
» cheque....	240	241		
Madrid cheque....	735	745		

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—
Lisboa : Inscrições de assent.	—	41,30	42,60	42,68	42,70	42,70	42,70	42,70	42,65	41,50	—	42,50	42,45	—
» coupon ..	—	42,10	42,20	41,60	42,30	41,15	41,25	42,15	42,10	42,10	—	—	41,30	—
Obrig. 4 0/0 1888 .....	—	20,500	20,500	—	20,500	—	20,500	20,550	20,550	20,550	—	20,550	20,000	—
» 4 0/0 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,000	—	—
» 4 0/0 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,000	—	—
» 4 1/2 0/0 assent .....	—	—	59,000	—	59,200	—	59,500	59,700	59,800	59,800	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int .....	—	58,400	58,500	—	—	58,700	58,800	59,000	59,000	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série .....	—	67,600	67,600	67,600	67,600	—	67,700	67,700	67,700	67,800	—	67,700	67,700	—
» 3 0/0 1903 .....	—	—	9,500	9,500	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	9,450	—	9,450	9,450	—
» Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal .....	—	177,000	—	—	—	177,500	—	—	—	—	—	—	—	—
» Commercial .....	—	—	—	—	—	134,500	—	—	—	134,500	—	134,500	134,800	—
» Nac. Ultramarino .....	—	—	100,500	—	—	—	100,800	—	—	102,000	—	102,400	103,000	—
» Lisboa & Acores .....	—	—	—	—	117,000	—	118,000	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon .....	—	119,900	—	118,500	119,500	119,500	—	119,000	—	119,000	—	119,000	118,300	—
» Comp. Phosphoros .....	—	61,200	61,000	61,100	61,300	61,500	61,500	61,600	61,600	61,500	—	61,600	62,000	—
» » Real .....	—	62,900	—	62,600	—	—	63,500	65,000	67,100	66,300	—	66,000	—	—
» » Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91,000	—	—	—	—
» » 5 0/0 .....	—	90,550	90,400	90,550	—	—	—	90,300	90,400	90,400	—	90,400	90,400	—
» C.ª Beira Alta .....	—	33,750	—	33,700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Real 3 0/0 1.º grau .....	—	—	—	—	—	75,100	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3 0/0 2.º » .....	—	52,050	52,250	—	52,700	53,000	53,000	53,000	—	53,000	—	53,000	53,000	—
» Nacional 1.ª série .....	—	—	71,500	72,000	72,000	—	—	—	—	—	—	72,000	71,500	—
» Atravez d'Africa .....	—	89,800	89,890	89,800	89,800	89,800	89,800	89,800	89,800	89,800	—	90,00	90,000	—
Paris : 3 0/0, portuguez 1.ª série .....	—	68,37	68,35	68,40	68,50	68,45	68,50	68,60	68,55	—	68,55	68,45	—	—
Accções Comp. Real .....	—	325	—	—	323,50	325	330	323	325	—	330	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	—	—	—	33,50	37	38	35,30	35,50	—	—	36	—	—
» Madrid-Zaragoza .....	—	226	275	274	275	275	276	277	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes .....	—	168	—	174	171	—	171	168	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	—	385	385	385	385	385	392	389	387	—	—	391	—	—
» » 2.º » .....	—	—	266	—	266,50	268	268,50	269,50	270	—	270	271	—	—
» » Beira Alta .....	—	173	172	—	172	172	172	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	126	123	121	127	—	127	124	124	—	126	124	—	—
Londres : 3 0/0, portuguez .....	—	68,50	68,50	68,37	68,37	68,62	68,62	68,75	68,75	—	—	68,75	68,75	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	—	90,56	91	90,56	90,68	91	91,12	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de ex- ploração	1905		1904		Totais desde 1 de Janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Reis	Kilom.	Reis	Kilom.	Reis	1905	1904	
COMPAGNIA REAL	21-27 Mai	693	84,021,000	121,242	693	83,314,326	120,265	1,722,870,000	1,714,333,686	
Antiga rede e nova não garantida .....	28-3 Jun	»	84,951,000	122,581	»	85,430,015	123,277	1,807,821,000	1,799,763,701	
Nova rede garan- tida .....	21-27 Mai	380	11,724,000	30,852	380	11,804,674	31,064	245,441,030	248,154,314	
28-3 Jun	»	11,356,000	29,884	»	11,893,985	31,299	256,797,000	260,048,299	—	
Vendas Novas .....	21-27 Mai	70	1,977,000	28,242	70	1,435,000	20,500	35,960,000	25,589,000	
28-3 Jun	»	1,800,000	25,714	»	1,629,000	23,271	37,760,000	27,218,000	10,512,000	
Sul e Sueste .....	21-31 Mar	550	32,395,696	58,901	518	34,288,028	66,193	264,391,923	267,180,150	
1-10 Abr	»	26,465,155	48,118	»	30,512,895	58,905	290,857,084	297,693,040	—	
Minho e Douro .....	1-10	343	38,099,628	111,077	343	36,851,683	107,439	358,453,518	317,168,222	
11-20	»	39,036,979	113,810	»	33,282,861	97,034	397,520,497	350,551,083	46,969,414	
30-6 Mai	253	10,094,438	39,898	253	9,219,585	36,441	130,406,773	125,875,354	4,531,419	
Beira Alta .....	7-13 Mai	»	6,362,720	25,149	»	6,995,660	27,650	136,769,493	132,871,014	3,898,479
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	30-6 Mai	105	2,011,812	19,160	105	1,980,702	18,863	28,711,452	28,789,880	—
7-13	»	1,936,079	18,438	»	1,730,540	16,481	30,617,531	30,520,420	127,111	—
Guimarães .....	1-10 Abr	34	2,432,000							

# TRACÇÃO ELÉCTRICA

## Lisboa

São constantes as queixas dos passageiros dos carros da companhia Carris de ferro por causa dos preços na nova linha para Estrela e Rato.

O pessoal, ou porque tenha recebido insuficientes instruções ou porque as comprehendesse mal, nem sempre leva o mesmo preço por o mesmo percurso, o que dá origem a discussões e algumas vezes a casos engrangados.

Além d'isso é também grande o queixume pelos preços em geral.

Com efeito quarenta réis para ir do Rato à Estrela, é um pouco forte, como também não o é menos sessenta réis por ir do Terreiro do Paço à rua Saraiva de Carvalho.

As tabellas de preços e os horários da companhia Carris de ferro não podem vigorar sem o beneplacito da camara municipal, formada por vereadores que foram eleitos pela população de Lisboa para lhe zelar os interesses.

Srs. vereadores, lembrem-se de que em Lisboa nem todos são banqueiros; também há gente que precisa viver com economia para equilibrar a receita com a despesa.

Que a companhia Carris de ferro queira ganhar muito comprehende-se, agora que a camara lhe permitta esse ganho exorbitante à custa d'aquelles cujos interesses tem por dever zelar, é que não se comprehende de maneira alguma.

## Espanha

A companhia dos tremvias de Malaga vai substituir a tracção animal por tracção electrica nas linhas da estação do caminho de ferro ao bairro operario de Huelvi e da praça de Riego à rua de Torrigos.

## Inglaterra

A camara municipal de Londres deliberou rescindir o contrato com a «North Metropolitan Tramways Company», para a exploração dos tremvias septentrionais da cidade, passando a explorá-los por sua conta.

Os tremvias passarão a ser movidos por electricidade, empregando-se o sistema de condutores aéreos e trolley.

As despesas para a instalação estão orçadas em libras 5.200.000.

## Estados Unidos

O director dos caminhos de ferro de Nova York fez notar uma outra vantagem da tracção electrica em que até agora não se tinha fallado.

E' a facilidade do manejo das locomotoras.

Declarou-se uma greve dos machinistas; pois uma hora depois já todas as locomotoras electricas funcionavam outra vez, dirigidas por pessoal recrutado de momento.

# LINHAS PORTUGUEZAS

**Linha de Coimbra à Louzã.** — Estão já assentes alguns quilometros d'esta linha entre a estação de Louzã e a de Miranda do Corvo.

Nas duas pontes sobre o Dueça tem estado suspensos os trabalhos.

**Mosamedes a Chella.** — Vão muitissimo adeantados os estudos d'esta linha, estando o pessoal encarregado d'esse trabalho em Monhino, quasi ao pé de Chella, que é, por enquanto, o ponto em que os estudos devem terminar.

**Linha do Algarve.** — A construção definitiva do caminho de ferro de Tavira a Villa Real de Santo Antonio, está ainda demorada, por se terem atrasado os trabalhos do troço de Tavira a Cacella.

Actualmente está-se procedendo à colocação da estação.

Em consequencia do atraso dos trabalhos, também não será aberto já à exploração, como se tencionava, o troço de Tavira à Conceição.

**Linha da Swazilandia.** — A filial do Banco Nacional Ultramarino, em Lourenço Marques, foram dadas instruções para pôr à ordem da comissão do caminho de ferro da Swazilandia a quantia de 50.000\$000 réis.

**Linha de S. Thomé.** — Consta que será a casa Koppel, de Berlim, a constructora do projectado caminho de ferro que ligará a cidade de S. Thomé com as vilas da Trindade e Magdalena.

O material começará a chegar à ilha em junho próximo.

Foi posto de parte o primitivo projecto da via electrica, substituído pela tracção de vapor, sendo a respectiva via reduzida e seguindo à margem da estrada da Trindade.

**Linha do Lobito.** — Começou a carregar em Inglaterra o primeiro vapor fretado pelos empreiteiros d'este caminho de ferro, devendo partir para o Lobito no dia 12 com escala pela Liberia e África Occidental francesa para receber 600 trabalhadores contratados para a construção do caminho de ferro de Catumbella a Monte Sahoia.

**Linha de Mirandela a Bragança.** — Espera-se que se realize no mês proximo, a abertura à exploração da 1.ª secção da linha de Bragança, compreendida entre a estação de Mirandela e a de Quintella, na extensão de 43 quilometros. Neste troço ha as seguintes estações e apeadeiros: Carvalhaes, Avantes, Romeu, Corticos, Grijó, Macedo de Cavalleiros, Castellães, Azibo e Quintella.

# LINHAS ESTRANGEIRAS

## ESPAÑA

Estão já terminados os trabalhos da substituição dos carris de 48 kilogramas por metro, por outros de 32, na linha de Durango a Zumarraga.

Já começou o assentamento da via na linha de Bara a Guadix, estando terminados tres quilometros.

E' possível que em novembro já possa funcionar.

## AUSTRIA

No outono proximo será aberta ao publico a linha electrica de grande velocidade Vienna-Baden, na extensão de 31,5 quilometros.

Os comboios serão directos, fazendo o trajecto em cincuenta minutos.

## INGLATERRA

O Board of Trade auctorizou, para o proximo exercicio económico, a construção d'uma linha na Contea de Argyll a Campbeltown e Machrihanish.

Vae ser construída uma nova linha ferrea no South Yorkshire, de Shireoaks a Bomby Dun, numa extensão de 20 milhas.

Esta linha vae exercer grande influencia no desenvolvimento da industria carbonifera d'aquella região.

## TUNISIA

Estão muito adeantados os trabalhos da nova linha ferrea a Kef e Kalaadjerda, que vae prolongar a de Tunis-Pontdufahs.

Espera-se que estejam terminadas ainda antes do proximo outubro.

## O electrovía Schieman

Em Wurzen, Alemanha, foi inaugurado ha poucos dias um serviço d'electrovias, sistema Schieman, destinado ao transporte de mercadorias entre a estação dos caminhos de ferro e varias fabricas da cidade, tendo-se obtido excellentes resultados quer sob o ponto de vista da economia, quer sob o não menos importante da rapidez.

Em Grevrenbruck-Bilstein e Monheim-Langenfeld, ha já dois annos que existe serviço identico, sem que o gelo ou a neve o tenha obrigado a suspender.

# Companhia Real

Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado à assembleia geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

SENHORES:

O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses, em observância dos seus estatutos vem dar conta à assembleia geral dos srs accionistas, dos actos da gerencia da mesma administração no exercício de 1904, decimo anno depois da convenção de 4 de maio de 1894.

Na exposição dos factos, seguir-se-ha no presente relatório, o sistema já adoptado. Na primeira parte com os elementos fornecidos pela nossa direcção geral, vêr-se-ha quais foram os resultados da exploração da nossa rede em 1904, e a sua comparação com os exercícios anteriores, bem como o resultado da exploração da linha de Setil a Vendas Novas. Na segunda parte, vai explicada a situação do nosso activo e passivo. A terceira parte refere-se à gerencia da Caixa de reformas e pensões da nossa companhia até 31 de dezembro de 1904.

## Primeira Parte

### Resultados da exploração

#### 1.º — Considerações gerais.

O exercício de 1904 foi para a nossa companhia ainda mais proveitoso que o de 1903. As principais causas do aumento, foram, como em 1903, a sempre crescente elevação das receitas brutas e a sensível melhoria de cambio.

**Receitas.**—As receitas do tráfego subiram de 5.263.487,761 réis em 1903, a 5.483.295,576 réis em 1904, ou aumento de 219.807,815 réis.

**Garantias de juro.**—Devido ao aumento do tráfego da linha de Torres-Figueira-Alfarelos, as garantias de juro que por esta linha receberam do Estado, tiveram uma nova diminuição de 9.835,557 réis. Pelo contrário a garantia da linha da Beira Baixa aumentou 4.018,928 réis.

**Despesas de exploração.**—As despesas de exploração em 1904 atingiram 2.291.300,253 réis, inferiores às do ano anterior réis 14.989,5149 réis apesar do aumento de receitas.

A aplicação de uma parte das despesas gerais de exploração à nova linha de Setil a Vendas Novas contribuiu para a diminuição, quando menos, aparentemente das despesas do exercício e portanto na melhoria dos resultados.

**Coeficiente de exploração.**—Os números abaixo indicados mostram a variação dos coeficientes de exploração compreendidas as receitas fora do tráfego, mas não incluídas as garantias de juro:

Em 1903 .....	43,70 %
Em 1904 .....	41,68 %

Separando, como nos anos anteriores as linhas não garantidas, obteremos os seguintes números:

**Totalidade das linhas não garantidas.** (cuja receita representa 87 % do total, 693 quilómetros):

Em 1903 .....	41,27 %
Em 1904 .....	39,55 %

**Linha garantida da Beira Baixa (212 quilómetros):**

Em 1903 .....	67,22 %
Em 1904 .....	62,50 %

**Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarelos (168 quilómetros):**

Em 1903 .....	57,52 %
Em 1904 .....	53,16 %

**Percurso.**—O numero de quilometro-trem, em 1904, foi de 5.562.953, isto é, mais 31.238 que em 1903. Desde o anno de 1894, o aumento é de 86 %, enquanto que no mesmo período o coeficiente de exploração baixou de 47,39 % a 41,68 % em 1904.

**Receitas por quilometro-trem e por quilometro-via.**—A receita por quilometro-trem (não compreendidas as receitas fora do tráfego e as garantias de juro) foi:

	Receita bruta	Receita líquida
em 1903 .....	961 réis	540 réis
* 1904 .....	992 "	577 "

e por quilometro-via:

Designação	TM REG.		EM FRANCOS (CAMINHO TÉCNICO AO PAR (180 RÉIS POR FRASCO))		Resultados do anno de 1903 ao cambio médio de 650 réis por 3 francos	Resultados do anno de 1904 ao cambio médio de 650 réis por 3 francos	Diferenças em 1904 em 1904
	1903	1904	Diferenças em 1904	1903	1904		
Receitas do tráfego .....	5.263.487,761	5.483.295,576	+ 219.807,815	29.241.598,67	30.462.753,20	+ 1.221.154,53	23.803.084,13
Garantia de juro .....	366.409,540	369.592,578	+ 14.183,550	5.816.531,9	2.035.607,82	+ 32.314,55	1.613.001,52
Receitas fora do tráfego .....	13.714,600	14.318,550	+ 604,961	76.188,94	79.548,06	+ 3.359,12	61.497,79
Total geral das receitas .....	5.613,013,177	5.828,209,02	+ 214.595,851	31.353.895,43	32.545.594,53	+ 1.192.199,10	26.893.069,68
Despesas da Exploração .....	2.306.289,540	2.291.300,253	- 14.989,5149	12.729,415,85	83.273,06	- 10.542,104,94	10.518.593,36
Produto líquido .....	3.337.321,575	3.566.390,300	+ 229.584,981	19.816,148,68	+ 1.275.472,10	+ 14.965.568,50	16.374.476,32
Percorso dos comboios .....	5.475.057	5.526.295	+ 51.238	5.475.057	5.526.295	+ 51.238	-
Kilómetros de via .....	1.073	1.073	-	1.073	1.073	-	-
Por quilometro-trem:							
Receitas .....	1.503,1	1.503,0	+ 1	5,026	5,73	+ 0,69	0,16
Despesas .....	542,1	544,5	- 2,4	2,84	2,31	- 0,53	0,03
Produto líquido .....	561,0	561,5	+ 0,5	3,59	3,58	+ 0,01	0,19
Por quilometro-via:							
Receitas .....	5.259.365,6	5.459.565,2	+ 199.299,6	29.220,31	30.331,40	+ 1.111,09	23.585,90
Despesas .....	2.149.384	2.139.341,5	- 13.045	11.941,02	11.863,42	- 77,60	9.638,04
Produto líquido .....	3.110,572	3.324,33,1	+ 213.596,5	17.279,29	18.467,98	+ 1.188,69	13.947,86

(Continua).

# Arrematações

## Caminhos de Ferro do Estado

### Direcção do Sul e Sueste

#### Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Faz-se publico que no dia 28 de junho de 1903, pelas doze horas do dia, na secretaria da 3.<sup>a</sup> secção de construção do prolongamento de Faro a Villa Real, perante a comissão presidida pelo engenheiro chefe da secção, terá logar a arrematação para a construção das empreitadas: n.<sup>o</sup> 9, de dez casas de guarda e duas de guarda e partido do lanco de Tavira a Cacella; n.<sup>o</sup> 5, de duas casas de guarda e uma casa de guarda e partido; n.<sup>o</sup> 6, estação completa de Castro Marim; n.<sup>o</sup> 7, apeadeiro do Monte Gordo, do lanco de Cacella a Villa Real.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 1235050 réis para a primeira, 384273 réis para a segunda, 975825 réis para a terceira, e 478000 réis para a quarta.

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 provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as nove horas da manhã às três da tarde, na secretaria da referida secção de construção em Tavira. Tavira, 26 de maio de 1903.

### Direcção do Minho e Douro

#### Caminho de ferro do Valle do Tamega

##### 1.º lanco: Livraria - Amarante

#### Empreitada C - Fornecimento de um taboleiro metálico para o viaducto de S. Lazaro, entre perfis 18 e 22 além do Kilometro 12.

Pelo presente se faz publico que no dia 8 de julho proximo futuro, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 1915000 réis, e poderá ser feito até as três horas da tarde da vespresa do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, pôdem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às três da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação n.<sup>o</sup> 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste. Porto, 31 de maio de 1903.

## Companhia Nacional de Caminhos de ferro

#### Arrendamento do buffete da estação de Mirandella até 3 de dezembro de 1908

A Direcção d'esta Companhia, recebe propostas em carta fechada até o dia 31 de julho do corrente anno, para o arrendamento do buffete da estação de Mirandella durante os annos de 1906, 1907 e 1908.

As condições para este arrendamento estão patentes na séde da Companhia, em Lisboa, nas estações da linha de Mirandella, e serão enviadas pelo correio a quem as requisitar.

As propostas serão endereçadas à Direcção d'esta Companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.<sup>o</sup> 88, e redigidas segundo o theor seguinte:

«En abaixo assignado residente em.... obrigo-me para com a Companhia Nacional de Caminhos de ferro a tomar de arrendamento o buffete da estação de Mirandella até 31 de dezembro de 1908, pela renda annual de.... réis (por extenso) na conformidade das condições que, estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso.»

Lisboa, 5 de junho de 1903.

# Avisos de serviço

## Caminhos de ferro do Estado

### Direcção do Sul e Sueste

#### Festas do Corpo de Deus e Sacramento na cidade de Beja

Nos dias 22 a 25 de junho de 1903, haverá bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das estações abaixo indicadas para as de Beja

Lisboa e Setúbal, 1.<sup>a</sup> classe 35360, 2.<sup>a</sup> 25740, 3.<sup>a</sup> 15920 réis. Evora, 25060, 15340, 15020. Almeixial, 35060, 25540, 15820. Alcagovas, 15360, 15040, 620. Vianna e Villa Nova 15060, 820, 520. Alvalo, 720, 520, 370. Cuba, Baleizão e Outeiro, 520, 320, 220. Quintos, 620, 420, 320. Serpa, 720, 520, 370. Pias, 15060, 820, 520. Moura, 15410, 15090, 720. Figueirinha, 620, 420, 320. Carregueiro, 15060, 820, 520. Casevel e Ourique, 15360, 15040, 620. Panoias, Garvão e Amoreiras, 15760, 15240, 920. Silves, 35660, 25840, 25020. Portimão, 35760, 25860, 25040. Faro, 45060, 35040, 25120. Olhão, 45260, 35240, 25320. Tavira, 45660, 35340, 25320.

Nestes preços está incluido o imposto do sello.

Estes bilhetes vendem-se para os comboios ordinarios dos dias 20 a 25 de junho, e dão direito ao regresso por qualquer comboio até o dia 27 inclusivé do mesmo mes.

Não se concedem meios bilhetes nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar a importância do seu lugar pelo preço da tarifa ordinaria.

Lisboa, 31 de maio de 1903.

### Transporte de cortiça

Faz-se publico que, por portaria do Ministerio das Obras Públicas Commercio e Industria de 30 de maio de 1903, foi determinado, que, durante os meses de junho, julho e agosto proximos, seja concedida nos caminhos de ferro do Sul e Sueste a seguinte redução sobre os preços da tarifa especial n.<sup>o</sup> 13 de pequena velocidade de 25 de novembro de 1903 para transportes de cortiça feitos nas condições da mesma tarifa:

Cortiça em quadros ou em rolhas:

Junho, até 100 kilometros 50 %, até 200 kilometros 60 %, Além de 200 kilometros 70 %. Julho, 30 %, 40 % e 50 %. Agosto, 20 %, 30 % e 40 %.

Cortiça em bruto ou em pranchas:

Junho, 20 %, 40 % e 60 %. Julho 15 %, 30 % e 45 %. Agosto 10 %, 20 % e 30 %.

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

1.<sup>a</sup> A redução recâe tão sómente sobre os preços do transporte propriamente dito, com exclusão das despesas accessórias;

2.<sup>a</sup> São excluidos da concessão a cortiça virgem e as aparas e resíduos de fabricação;

3.<sup>a</sup> O transporte será pago integralmente nos termos da tarifa.

O consignatario que provar, por conhecimento da alfandega ou por documento de venda, ter exportado directamente ou vendido a casas exportadoras, até 31 de outubro proximo, determinada quantidade de cortiça manufacturada em quadros ou em rolhas, terá direito ao reembolso da quantia correspondente à redução acima fixada sobre igual peso de cortiça manufacturada que tiver recebido pelos caminhos de ferro, ou sobre cortiça em bruto ou em prancha, até o triplo do peso de cortiça manufacturada cuja exportação ou venda tiver demonstrado;

4.<sup>a</sup> Os reembolsos a que se refere a condição precedente serão liquidados e pagos pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, constituindo porém encargo do art.<sup>o</sup> 66.<sup>o</sup>, secção 1.<sup>a</sup>, da tabella de distribuição de despesa do Ministerio das Obras Públicas Commercio e Industria.

Lisboa 2 de junho de 1903.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Classificação de mercadorias

No dia 10 de junho do corrente anno, entram em vigor varias alterações na classificação geral de mercadorias, e nas classificações das tarifas especiaes n.<sup>o</sup> 3, 7, 8, 9 e 10 de pequena velocidade.

Desde a mesma data fica compreendida a cortiça virgem expedita por vagons completos da carga minima de 5 toneladas na 3.<sup>a</sup> série, preços especiaes A e B e no grupo 3 da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 13 de pequena velocidade.

Para mais esclarecimentos vidê os avisos ao publico affixados nas estações.—Lisboa, 31 de maio de 1903.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

**BRAGA-BOM JESUS** Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da 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 **Nunes**. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

**NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.520 réis; em setembro, desde 1.520 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

**PORTO** A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.500 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

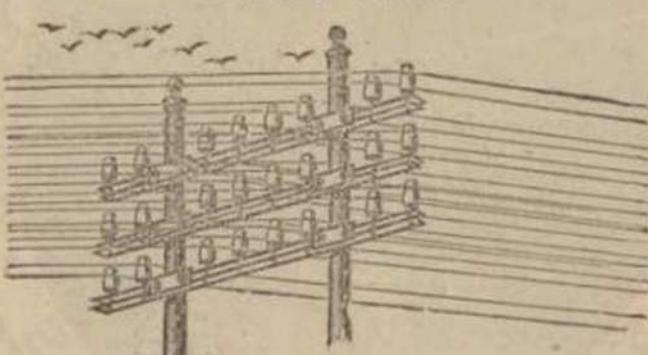
**VALENCIA D'ALCANTARA** Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

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

## Felten & Guilleaume

• Carlswerk  
Actien-Gesellschaft  
MULHEIM NO RHENO

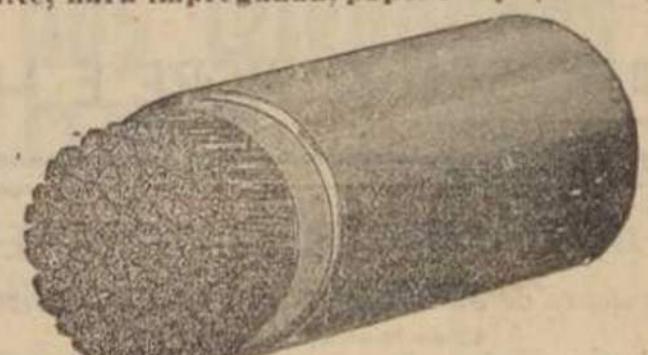
Fabrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze e bronze double



## FIOS CONDUCTORES

em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc.

• CABOS  
isolados a gutta-percha, borracha vulcanizada, okonite, fibra impregnada, papel e espaços d'ar, etc.



para Telegraphos, Telephones, Luz electrica, Transmissão de força, Tracção electrica.  
Rai Bonds - Neptuni (para ligação de carris)

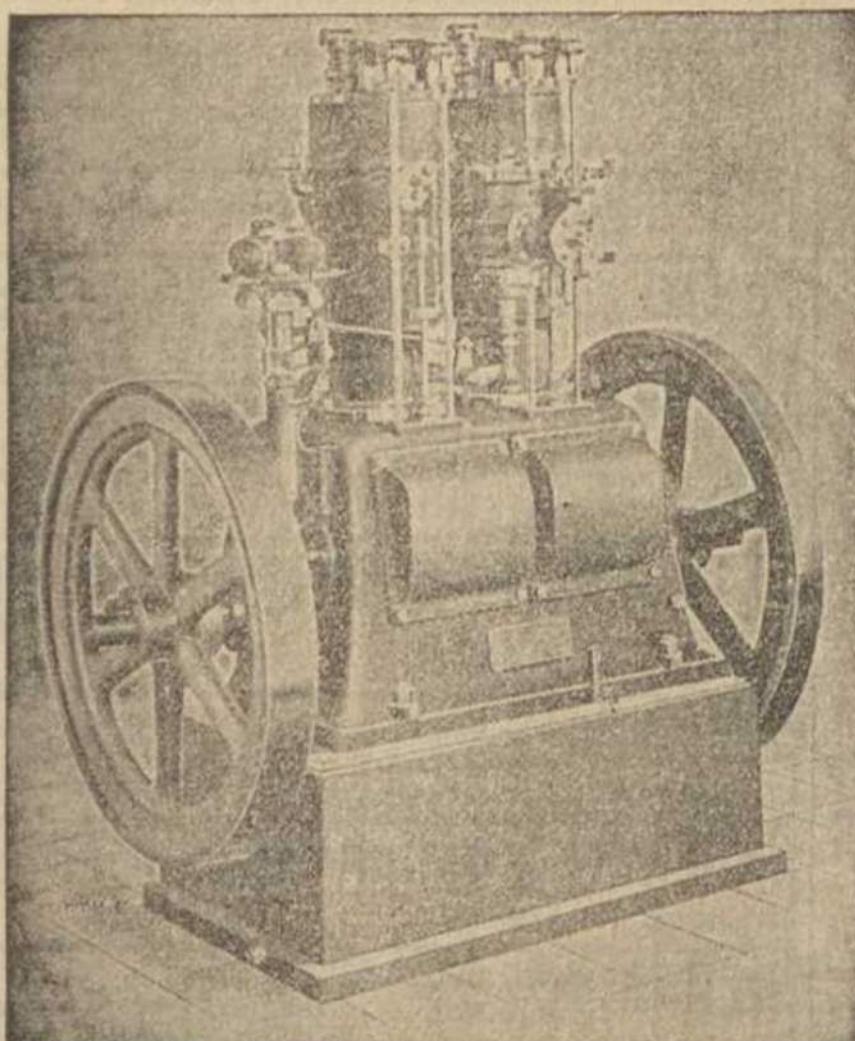
Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa):  
H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.º — LISBOA

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



# MOTORES



*da celebre fabrica  
americana*

**Marinette Iron Works  
Manufacturing Co.**

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

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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

**M. HERRMANN**  
CALÇADA DO IAVRA, 6 a 10  
LISBOA



**Ceretti & Tanfani**

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

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

**Carris aereos** substituindo vantajosamente as vias portateis-  
sistema Decauville.

**Planos inclinados** para explorações de minas e pedrarias.

**Funiculares** para transporte de pessoas.

**Apparelhos especiaes para carga e descarga** de mate-  
riaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

**Cabos-vias denominados BLONDIN** para movimento de ter-  
ras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

**FRANCISCO RIVIÈRE E HIJOS**

**J. B. FERNANDES & C.º**

SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES  
Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

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

COMPANHIA REAL			Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Alfarelos Figueira				Porto Valença Porto			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
Partida	Chegada	Partida	Chegada	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 t.	4-37 t.	3-0 m.	3-30 m.	7-35 m.	12-37 m.	
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	8-25 m.	9-3 m.	p 9-8 m.	p 9-8 m.	6-5 t.	6-17 t.	5-10 t.	5-12 t.	12-10 t.	3-32 t.	
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	9-42 m.	10-26 m.	10-46 m.	11-30 m.	6-45 t.	7-23 t.	6-17 t.	7-31 t.	5-15 t.	1-21 t.	
3-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.	12-22 t.	7-0 t.	7-0 t.	7-0 t.	7-14 t.	2-39 n.	8-15 n.	
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	12-42 t.	1-26 t.	12-39 t.	1-23 t.	1-12 t.	2-26 t.	2-38 t.	3-23 t.	11-23 n.	1-21 t.	
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.	1-42 t.	2-26 t.	3-45 t.	4-29 t.	2-42 t.	3-26 t.	3-45 t.	4-29 t.	11-23 n.	8-31 n.	
8-30 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-33 m.	2-42 t.	7-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	6-42 t.	7-26 t.	5-29 t.	6-3 t.	1-14 n.	1-14 n.	
8-50 m.	2-4 m.	2-25 m.	2-40 m.	8-5 n.	8-19 n.	7-38 t.	8-22 n.	8-42 n.	10-26 n.	9-27 n.	10-11 n.	10-14 n.	11-18 n.	
9-35 m.	9-42 m.	10-30 m.	10-15 m.	10-14 n.	10-53 m.	11-8 m.	11-11 n.	10-14 n.	10-26 n.	11-0 n.	11-11 n.	10-14 n.	11-18 n.	
10-0 m.	10-14 n.	10-53 m.	11-8 m.	10-25 m.	11-15 t.	11-30 m.	11-44 n.	—	—	11-0 n.	11-11 n.	10-14 n.	11-18 n.	
10-25 m.	10-39 m.	11-30 m.	11-44 n.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	12-45 t.	12-49 t.	1-39 t.	1-45 t.	1-45 t.	12-49 t.	1-39 t.	
11-5 m.	11-45 m.	12-45 t.	1-0 t.	12-33 t.	1-14 t.	2-28 t.	2-30 t.	1-14 t.	1-33 t.	2-28 t.	2-30 t.	1-14 t.	1-14 t.	
12-33 t.	1-14 t.	2-28 t.	2-30 t.	2-29 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	2-29 t.	3-23 t.	3-38 t.	3-45 t.	2-29 t.	3-0 t.	
1-0 t.	1-14 t.	2-28 t.	2-30 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	2-30 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	2-30 t.	3-0 t.	
1-20 t.	1-31 t.	2-15 t.	2-30 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	2-30 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	2-30 t.	3-0 t.	
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
2-20 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
2-35 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
3-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 m.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-15 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
5-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
7-20 t.	7-34 t.	8-15 n.	8-30 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
8-30 n.	8-44 n.	9-21 n.	9-38 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
8-50 n.	9-4 n.	9-25 n.	10-0 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
9-35 n.	9-19 n.	10-33 n.	10-48 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
10-0 n.	10-14 n.	10-33 n.	11-8 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-32 n.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-38 t.	3-45 t.	3-15 t.	3-0 t.	
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a			Lisboa-Rocio Povoal Lisboa-Rocio				Figueira Pampilhosa Figueira				Porto Penafiel Porto			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.	9-45 m.	10-16 m.	12-5 t.	12-33 t.	12-25 n.	1-30 t.	1-45 t.	1-55 t.	1-30 t.	1-45 t.	
9-45 m.	10-16 m.	12-5 t.	12-33 t.	12-25 n.	1-30 t.	1-45 t.	1-55 t.	1-30 t.	1-45 t.	1-55 t.	1-30 t.	1-45 t.	1-55 t.	
11-25 n.	11-54 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a			Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Porto Regoa Porto			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-15 m.	7-20 m.	8-18 m.	7-24 m.	8-30 m.	7-43 m.	8-47 m.	9-30 m.	9-17 m.	10-7 m.	11-57 m.	12-5 m.	9-29 m.	10-1 m.	
7-45 m.	7-25 m.	7-43 m.	7-50 m.	8-35 m.	9-17 m.	9-54 m.	10-10 m.	10-17 m.	10-11 m.	11-57 m.	12-5 m.	9-29 m.	10-1 m.	
9-10 m.	9-16 m.	9-26 m.	9-2 m.	9-35 m.	10-26 m.	10-25 m.	10-25 m.	10-17 m.	10-11 m.	11-57 m.	12-5 m.	9-29 m.	10-1 m.	
9-15 m.	10-20 m.	9-49 m.	10-0 m.	10-20 m.	11-16 m.	11-26 m.	11-32 m.	11-15 m.	11-5 m.	11-57 m.	12-5 m.	9-29 m.	10-1 m.	
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	12-10 t.	12-17 t.	12-25 m.	12-25 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	
12-10 t.	12-17 t.	12-25 m.	12-25 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	
12-15 t.	12-20 t.	12-18 t.	12-24 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	
1-40 t.	2-16 t.	12-25 t.	13-2 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	12-54 m.	12-5 t.	12-14 n.	12-5 t.	
1-45 t.	2-80 t.	14-4 t.												



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 19 de Junho sairá o paquete **Nile** para

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

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Antuerpia** e Bremen, vapor alemão **Cor-  
tenz**. Sairá a 20 de junho.  
Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião,  
100, 2.º



**Bahia**, **São Paulo**. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Cor-  
tenz**. Sairá a 20 de junho.  
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata,  
8, 2.º



**Barcelona**, **Saint Barnabé** 12. Cette e Marselha, vapor frances **Amazone**. Sairá a 30 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeos**, vapor frances **Amazone**. Sairá a 28 de junho.  
Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua  
Aurea, 32, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e  
Buenos Aires, vapor frances **Atlan-  
tique**. Sairá a 26 de junho.  
Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua  
Aurea, 32, 1.º



**Gibraltar** vapor inglez **Lisbon**. Sairá a  
15 de junho.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do So-  
dré, 64, 1.º



**Hamburgo**, vap. alemão **Assuncion**.  
Sairá a 27 de junho.  
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata,  
8, 2.º



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Pata-  
gonia**. Sairá a 16 de junho.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fan-  
queiros, 10, 1.º



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



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Cle-  
ment**. Sairá a 20 de junho.  
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da  
Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool** vapor espanhol **Isla de Pa-  
nuy**. Sairá a 23 ou 24 de  
junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos  
Fanqueiros, 10, 1.º



**Maceió**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, va-  
por alemão **Aachen**. Sairá a  
20 de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua  
de S. Julião, 100, 2.º



**Madeira**, St. Maria, S. Miguel, Terceira,  
Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas  
das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portu-  
guez **Funchal**. Sairá a 20 de junho.  
Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



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



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



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do  
Sul, vapor alemão **Argen-  
tina**. Sairá a 23 de junho. Agentes, Henry  
Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e  
Santos, vapor alemão **San  
Nicolas**. Sairá a 21 de junho. Agentes, E.  
George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco** e Cabedello, vapor inglez  
**Electrician**. Sairá a  
22 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.º,  
Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor alemão  
**Pernambuco**. Sairá a  
18 junho. Agentes, E. George, Succ., Rua da  
Prata, 8, 2.º



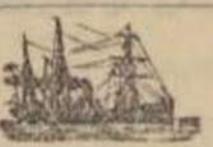
**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda,  
St.º Antonio do Zaire, Ambrizete,  
Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela,  
Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexan-  
dre, vapor portuguez **Cazengo**. Sairá a 22 de junho.  
Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Bei-  
ra e Moçambique, vapor portu-  
guez **Zaire**. Sairá a 1 de julho. Empresa Na-  
cional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janei-  
ro, Santos, Montevideo e Buenos  
Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 19 de junho.  
Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-  
Rei, 31, 1.º



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez  
**Oravie**. Sairá a 16 ou 17 de  
junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do So-  
dré, 64, 1.º



# Caminhos de Ferro do Estado

## DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

## SERVIÇO COMBINADO

COM

## As Companhias: Salamanca á Fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca, Norte de Hespanha, Meiodia de Franca e Orleans

**Tarifa especial P. H. F. n.º 1—GRANDE VELOCIDADE**

(Aprovada por despacho ministerial de 3 de Novembro de 1904)

## BILHETES DE SIMPLES IDA PARA PASSAGEIROS, E BAGAGENS

De Paris (Quai d'Orsay), Bordeus (S. Jean) e Bayonna para Porto e vice-versa

PERCURSOS	Distan- cias kilome- tricas	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes		
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Percursos francezes</b>							
Das estações da frente a Irun, ou de Hendaya ás estações da frente	Kilometros	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Paris (Quai d'Orsay) . . .	823	92.15	62.20	40.60	46.10	31.15	20.30
Bordeus (San Jean) . . .	235	26.30	17.75	11.60	13.15	8.90	5.80
Bayonna . . . .	37	4.15	2.80	1.80	2.05	1.40	0.90
<b>Percursos hespanhóes</b>							
De Irun a Barca d'Alva ou de Barca d'Alva a Hendaya	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte-Principal . . . .	433	43.30	32.47	19.48	21.65	16.24	9.74
Medina-Salamanca . . . .	77	7.70	5.77	3.46	3.85	2.89	1.73
Salamanca á fronteira . . .	135	13.50	10.12	6.08	6.75	5.06	3.04
Thesouro . . . .	—	12.90	9.67	5.80	6.45	4.84	2.90
<b>TOTAL</b>	<b>Effectivo</b>	<b>645</b>	<b>58.03</b>	<b>34.82</b>	<b>38.70</b>	<b>29.03</b>	<b>17.41</b>
<b>A cobrar</b>		<b>77.40</b>	<b>58.05</b>	<b>34.85</b>	<b>38.70</b>	<b>29.05</b>	<b>17.45</b>
<b>Percursos portuguezes (com inclusão do imposto de sello para o governo portuguez)</b>							
De Barca d'Alva ao Porto ou vice-versa (Via Fregeneda-Barca d'Alva) . . . . .	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	203	3.880	3.020	2.150	1.960	1.520	1.080

## CONDICÕES

1.º—**Bilhetes**—Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis, nominativos e deverão ser assignados pelos portadores. Não são validos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Administrações sempre que estes os peçam. Os passageiros são obrigados a provar a sua identidade por meio de assignatura, quando os ditos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os coupons correspondentes e estes sem aquella não teem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em impedir que os empregados das Administrações recolham coupons pertencentes a trajectos ainda não percorridos.

**2.º — Creanças** — As creanças menores de 3 anos nada pagam, indo ao colo das pessoas que as conduzem. De 3 a 7 anos pagam meio preço e teem direito a ocupar um lugar. Duas d'estas creanças, contudo, não teem direito a ocupar n'um só compartimento, mais que o lugar destinado a um passageiro. As creanças de mais de 7 anos pagam bilhete inteiro.

**3.º — Bagagens** — Registam-se directamente para os destinos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas nada terá que pagar pelo transporte d'ella. Satisfará, tão sómente, além do custo do seu bilhete, os direitos de registo e o imposto do sello. Esta franquia não aproveita ás creanças que sejam transportadas gratuitamente, e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viajam com meios bilhetes.

O peso excedente será taxado pelos preços da tabella que segue a estas condições.

Quando o passageiro quiser usar da faculdade de parar em transito, nos termos da condição 6.º, poderá fazer registar a sua bagagem para o ponto em que queira deter-se, se a estação pertencer ao paiz em que o passageiro se encontre. Quando a estação em que deseje deter-se, pertença a outro paiz, o registo á partida será efectuado até á estação de fronteira, que fará a reexpedição. Havendo peso excedente de 30 ou 20 kilogrammas, conforme os casos, será taxado pelas tarifas internas de cada Administração.

**4.º — Comboios** — Estes bilhetes são validos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, contudo, applicaveis quaisquer restrições especiaes publicamente anunciadas em cartazes-horarios ou outros avisos.

**5.º — Mudança de classe** — O passageiro que passar para classe superior á correspondente ao seu bilhete, pagará pelo trajecto percorrido na classe superior, a diferença entre os preços das duas classes, segundo as tarifas geraes das linhas interessadas.

**6.º — Paragens** — Os passageiros teem a faculdade de deter-se em França: 24 horas em Bordeus e 24 horas em Bayonna; em Hespanha: 24 horas em Salamanca.

**7.º — Alfandegas** — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya, e Barca d'Alva, serão feitas gratuitamente pelos agentes das Administrações.

Como despezas de transito em Hespanha, cobrar-se-ha uma peseta pelas respectivas operações em Irun, correspondente ás procedencias de França para Portugal. Igual quantia se cobrará pelas mesmas operações em Frejeneda, para as procedencias de Portugal para França.

Os passageiros devem assistir nas Alfandegas á verificação das suas bagagens, quer essas verificações tenham lugar nas fronteiras quer em quaisquer outros pontos; declinando as respectivas Administrações toda e qualquer responsabilidade que derive d'essas operações.

**8.º — Disposição geral** — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás disposições especiaes da presente.

## OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Os bilhetes de 1.ª classe são validos para os comboios *sud-express*, sem mais supplemento algum do que o correspondente á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total, constituido pela somma d'essas parcelas, é indivisivel e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

A cobrança far-se-ha ao cambio corrente, que se tornará publico por avisos periodicos affixados nas estações com intervallo nunca superior a 15 dias.

**Tabella de preços para os excedentes de bagagem**

PERCURSOS	De 0 a 5 kilg. <sup>2</sup>	Além de											
		5 até 10 kilg. <sup>2</sup>	10 até 20 kilg. <sup>2</sup>	20 até 30 kilg. <sup>2</sup>	30 até 40 kilg. <sup>2</sup>	40 até 50 kilg. <sup>2</sup>	50 até 60 kilg. <sup>2</sup>	60 até 70 kilg. <sup>2</sup>	70 até 80 kilg. <sup>2</sup>	80 até 90 kilg. <sup>2</sup>	90 até 100 kilg. <sup>2</sup>	100 kilg. <sup>2</sup> cada 10 kilg. <sup>2</sup> a mais (1)	
Percursos franceses		Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Das estações da fronteira a Irun, ou de Hendaya às estações da frente	Paris (Quai d'Orsay) . . . . .	2.05	4.15	8.25	12.35	16.45	16.65	19.95	23.25	26.60	29.00	33.20	3.32
	Bordeus (Sán Jean) . . . . .	0.60	1.20	2.35	3.55	4.70	4.80	5.75	6.70	7.05	8.60	9.55	0.95
	Bayonua . . . . .	0.40	0.40	0.40	0.55	0.75	0.80	0.95	1.15	1.30	1.45	1.65	0.16
Percursos hespanhóis		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
De Irun a Barca d'Alva ou de Barca d'Alva a Hendaya	Norte-Principal . . . . .	5.41	5.41	10.82	16.23	21.64	27.05	27.05	30.31	34.64	38.97	43.30	4.33
	Medina-Salamanca . . . . .	0.96	0.96	1.92	2.88	3.85	4.81	5.77	6.73	7.70	8.66	9.62	0.96
	Salamanca á fronteira . . . . .	1.69	1.69	3.38	5.07	6.76	8.45	10.14	11.83	13.52	15.21	16.90	1.69
	Thesouro . . . . .	0.40	0.40	0.81	1.21	1.61	2.02	2.15	2.44	2.79	3.14	3.49	0.35
	Total { Efectivo . . . . .	8.46	8.46	16.93	25.39	33.86	42.33	45.11	51.31	58.65	65.98	73.31	7.33
	Total { A cobrar . . . . .	8.50	8.50	16.95	25.40	33.90	42.35	45.15	51.35	58.65	66.00	73.35	7.35
Percursos portuguezes (*)		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
De Barca d'Alva ao Porto ou vice-versa . . . . .		230	230	440	650	850	1.060	1.270	1.470	1.680	1.890	2.090	210

(\*) Nos preços correspondentes ao percurso portuguez já se acha incluído o imposto para a governo portuguez.

(2) Quando os excessos de bagagem tenham um peso superior a 100 kilos, applicam-se para os 100 primeiros os preços da penultima columna e para o resto, por cada 10 kilos, os preços da ultima columna.

Nos preços acima estão incluidas as despezas de carga, descarga e transmissão entre as diferentes linhas e os de trasbordo nas fronteiras; não estão porém comprehendidos:

	Francos	Peseta	Réis
1. <sup>o</sup> — Os direitos de registo para as expedições francesas . . . . .	0,10	—	—
2. <sup>o</sup> — Os direitos de registo para as expedições portuguezas . . . . .	—	—	20
3. <sup>o</sup> — Os gastos de transito em Irun para as procedencias de França para Portugal . . . . .	—	1	—
4. <sup>o</sup> — Os gastos de transito em Fregeneda para as procedencias de Portugal para França . . . . .	—	1	—
As bagagens sem excesso de peso pagam, além dos direitos de registo em França e em Portugal, o imposto de sello para o Governo portuguez . . . . .	—	—	20

Porto, 15 de Dezembro de 1904.

O Conselheiro-Director,

*João G. Povoas.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## SERVIÇO COMBINADO

COM

As Companhias: Salamanca á Fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca, Norte de Hespanha, Meiodia de França e Orleans

### **Tarifa especial P. H. F. n.º 2—GRANDE VELOCIDADE**

(Aprovada por despacho ministerial de 3 de Novembro de 1904)

### BILHETES DE IDA E VOLTA PARA PASSAGEIROS, E BAGAGENS

De Paris (Quai d'Orsay), Bordeus (S. Jean) e Bayonna para Porto e vice-versa

PERCURSOS	Dis-tâncias kilome-tricas	Bilhetes inteiros			Meios bilhetes			Duração de validade dos bilhetes
		1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	
Percursos franceses								
Das estações da frente a Irun, ou de Hendaya ás estações da frente.	Kilom.	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	
Paris (Quai d'Orsay)	823	156,65	93,35	60,90	78,35	46,75	30,45	
Bordens (San Jean)	235	44,70	26,65	17,40	22,35	13,35	8,70	
Bayonna	37	7,05	4,20	2,70	3,50	2,10	1,35	
Percursos hespanhóis		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
De Irun a Barca d'Alva ou de Barca d'Alva a Hendaya								30 DIAS
Norte-Principal	433	73,60	48,70	29,20	36,80	24,35	14,60	
Medina-Salamanca	77	13,09	8,66	5,19	8,55	4,33	2,60	
Salamanca á fronteira	135	23,95	15,18	9,12	11,98	7,59	4,56	
Thesouro	—	22,13	7,26	4,35	11,07	3,63	2,18	
Effectivo	645	132,77	79,80	47,86	66,40	39,90	23,94	
TOTAL A cobrar	—	132,80	79,80	47,90	66,40	39,90	23,95	
Percursos portuguezes (incluindo o imposto de sello para o governo portuguez)		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
De Barca d'Alva ao Porto ou vice-versa	203	6,110	4,750	3,380	3,090	2,400	1,700	

### CONDICÕES

1.ª—**Bilhetes**—Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis, nominativos e deverão ser assignados pelos portadores. Não são validos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Administrações sempre que estes os peçam. Os passageiros são obrigados a provar a sua identidade por meio de assignatura, quando os ditos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os coupons correspondentes e estes sem aquella não tem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em impedir que os empregados das Administrações recolham coupons pertencentes a trajectos ainda não percorridos.

2.<sup>a</sup> — **Prorrogação de prazo** — O prazo de validade d'estes bilhetes pode ser prorrogado por mais **trinta dias**, mediante pagamento da sobretaxa de 10 % dos preços d'esta tarifa.

O pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo para o qual a prorrogação é pedida, e o pedido pode realizar-se tanto na estação de procedência como nas principais estações d' trajecto.

3.<sup>a</sup> — **Validade dos bilhetes** — A saída, o coupon de ida só é valido para os comboios do dia em que tenha sido carimbado o bilhete. O coupon de volta é valido durante o prazo de validade e da sua prorrogação (quando tenha sido pedida), podendo ser utilizado para o regresso por um comboio que chegue ao ponto de procedência depois do prazo de validade, sempre que a saída se efectue dentro do prazo autorizado.

Passado o prazo de trinta dias da data da terminação da validade primitiva, nenhuma prorrogação será concedida, e os bilhetes não utilizados ficam nulos.

4.<sup>a</sup> — **Creanças** — As creanças menores de 3 anos nada pagam, indo ao colo das pessoas que as conduzam. De 3 a 7 anos pagam meio preço e tem direito a ocupar um lugar. Duas d'estas creanças, contudo, não tem direito a ocupar num só compartimento, mas que o lugar destinado a um passageiro. As creanças de mais de 7 anos pagam bilhete inteiro.

5.<sup>a</sup> — **Bagagens** — Registam-se directamente para os destinos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas nada terá que pagar pelo transporte d'ella.

Satisfará, tão sómente, além do custo do seu bilhete, os direitos de registo e o imposto do sello. Esta franquia não aproveita ás creanças que sejam transportadas gratuitamente, e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viajam com meios bilhetes.

O peso excedente será taxado pelos preços da tabella que segue a estas condições.

Quando o passageiro quiser usar da faculdade de parar em transito, nos termos da condição 8.<sup>a</sup>, poderá fazer registar a sua bagagem para o ponto em que queira deter-se, se a estação pertencer ao paiz em que o passageiro se encontre. Quando a estação em que deseje deter-se, pertença a outro paiz, o registo á partida será efectuado até á estação de fronteira, que fará a reexpedição. Havendo peso excedente de 30 ou 20 kilogrammas, conforme os casos, será taxado pelas tarifas internas de cada Administração.

6.<sup>a</sup> — **Comboios** — Estes bilhetes são validos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, contudo, applicáveis quaisquer restrições especiais publicamente anunciadas em cartazes-horários ou outros avisos.

7.<sup>a</sup> — **Mudança de classe** — O passageiro que passar para classe superior á correspondente ao seu bilhete, pagará pelo trajecto percorrido na classe superior, a diferença entre os preços das duas classes, segundo as tarifas geraes das linhas interessadas.

8.<sup>a</sup> — **Paragens** — Os passageiros tem a faculdade de deter-se em todas as estações da linha de Paris a Orleans e nas de **Bayonna, Burgos e Salamanca**, contanto que façam carimbar os seus bilhetes á chegada, em cada estação em que se detenham.

Os passageiros que não effectuarem directamente a sua viagem poderão retirar as suas bagagens nas estações em que se detiverem, sempre que para essas estações as despacharem.

9.<sup>a</sup> — **Alfandegas** — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya, e Barca d'Alva, serão feitas gratuitamente pelos agentes das Administrações.

Como despezas de transito em Hespanha, cobrar-se-ha uma peseta pelas respectivas operações em Irun, correspondente ás procedencias de França para Portugal. Igual quantia se cobrará pelas mesmas operações em Freigueda, para as procedencias de Portugal para França.

Os passageiros devem assistir nas Alfandegas á verificação das suas bagagens, quer essas verificações tenham lugar nas fronteiras quer em quaisquer outros pontos; declinando as respectivas Administrações toda e qualquer responsabilidade que derive d'essas operações.

10.<sup>a</sup> — **Disposição geral** — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás disposições especiais da presente.

## OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe são validos para os comboios *sud-express*, sem mais supplemento algum do que o correspondente á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se efectua o trajecto, o preço total, constituído pela somma d'essas parcelas, é indivisível e deverá ser satisfeita na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

A cobrança far-se-ha ao cambio corrente, que se tornará publico por avisos periodicos affixados nas estações com intervallo nunca superior a 15 dias.

**Tabella de preços para os excedentes de bagagem**

PERCURSOS	De 0 a 5 kilg. <sup>2</sup>	Além de												100 kilg. <sup>2</sup> cada 10 kilg. <sup>2</sup> a mais (1)
		5 kilg. <sup>2</sup>	10 kilg. <sup>2</sup>	20 kilg. <sup>2</sup>	30 kilg. <sup>2</sup>	40 kilg. <sup>2</sup>	50 kilg. <sup>2</sup>	60 kilg. <sup>2</sup>	70 kilg. <sup>2</sup>	80 kilg. <sup>2</sup>	90 kilg. <sup>2</sup>	até 100 kilg. <sup>2</sup>		
Percursos franceses		Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
Das estações da fren- te a Irún, ou de Hen- daya às estações da frente . . . . .	Paris (Quai d'Orsay) . . . . .	2.05	4.15	8.25	12.35	16.45	16.65	19.95	23.25	26.60	29.90	33.20	3.32	
	Bordeus (San Jean) . . . . .	0.60	1.20	2.35	3.55	4.70	4.80	5.75	6.70	7.65	8.60	9.55	0.95	
	Bayonna . . . . .	0.40	0.40	0.40	0.55	0.75	0.80	0.95	1.15	1.30	1.45	1.65	0.16	
Percursos hespanhóes		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
De Irún a Barca d'Al- va ou de Barca d'Alva a Hendaya . . . . .	Norte-Principal . . . . .	5.41	5.41	10.82	16.23	21.64	27.05	27.05	30.31	34.64	38.97	43.30	4.33	
	Medina-Salamanca . . . . .	0.96	0.96	1.92	2.88	3.85	4.81	5.77	6.73	7.70	8.66	9.62	0.96	
	Salamanca à fronteira . . . . .	1.69	1.69	3.38	5.07	6.76	8.45	10.14	11.83	13.52	15.21	16.90	1.69	
	Thesouro . . . . .	0.40	0.40	0.81	1.21	1.61	2.02	2.15	2.44	2.79	3.14	3.49	0.35	
	Total { Efectivo . . . . .	8.46	8.46	16.93	25.39	33.86	42.33	45.11	51.31	58.65	65.98	73.31	7.33	
	Total { A cobrar . . . . .	8.50	8.50	16.95	25.40	33.90	42.35	45.15	51.35	58.65	66.00	73.35	7.35	
Percursos portuguezes (*)		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
De Barca d'Alva ao Porto ou vice-versa . . . . .		230	230	440	650	850	1.060	1.270	1.470	1.680	1.890	2.090	210	

(\*) Nos preços correspondentes ao percurso portuguez já se acha incluído o imposto para a governo portuguez.

(1) Quando os excessos de bagagem tenham um peso superior a 100 kilos, applicam-se para os 100 primeiros os preços da penultima columna e para o resto, por cada 10 kilos, os preços da ultima columna.

Nos preços acima estão incluidas as despezas de carga, descarga e transmissão entre as diferentes linhas e os de trasbordo nas fronteiras; não estão porém comprehendidos:

	Francos	Peseta	Réis
1.º — Os direitos de registo e guia para as expedições francesas . . . . .	0,10	—	—
2.º — Os direitos de registo e guia para as expedições portuguezas . . . . .	—	—	20
3.º — Os gastos de transito em Irún para as procedencias de França para Portugal . . . . .	—	1	—
4.º — Os gastos de transito em Fregeneda para as procedencias de Portugal para França . . . . .	—	1	—
As bagagens sem excesso de peso pagam, além dos direitos de registo e guia em França e em Portugal, o imposto de sello para o Governo portuguez . . . . .	—	—	20

Porto, 15 de Dezembro de 1904.

Conselheiro-Director,

*João G. Povoas.*



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

## 2.ª MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL N.º 10

DE

~~Alterações~~ PEQUENA VELOCIDADE ~~Alterações~~

Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 31 de Maio de 1905

DESDE 10 DE JUNHO DE 1905

A partir da data acima referida é ampliada a tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade — **I.ª SÉRIE** — em vigor n'estas linhas, ás remessas de machinas e apparelhos agricolais e industriaes, effectuadas entre quaesquer estações além de Casa Branca.

Lisboa 1 de Junho de 1905.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

01 II obesas não ótimas leves - 01 II obesas não ótimas leves

**AVISO AO PUBLICO****Alterações na «Classificação Geral de Mercadorias»**

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

**Novas designações****Designações suprimidas**

Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	N.º das tarifas especiais internas applicáveis	Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	N.º das tarifas especiais internas applicáveis
Alcachofras.....	I	9	Alcachofras.....	I	8
Azeitonas em latas, frascos, ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis .....	I	40	Azeitonas de conserva.....	I	10
Azeitonas em taras não designadas .....	I	9	» curtidas .....	I	10
Barrotes de madeira ordinaria de canstrucção (*).....	II	3	Azeitonas não curtidas, em agua.	I	9
Bronze em sucata.....	II	8	» » » seco.	I	9
Cevada verde ( <i>pasto</i> ) prensada..	IV	12	Bronze em sucata .....	II	40
Cisco de coke .....	IV	8	Cevada verde ( <i>pasto</i> ) prensada..	II	12
Cobre em sucata .....	II	8	Cobre em sucata .....	II	10
Cortiça virgem.....	II	43			
Crystaes de soda .....	II	10	Crystaes de soda .....	I	10
Ferro em chapas.....	IV	8			
» » » zincadas.....	IV	8			
Indicadores de chamada ( <i>para aparelhos electricos ou pneumáticos</i> ) .....	I	-	Indicadores de chamada ( <i>para aparelhos electricos ou pneumáticos</i> ) .....	I	1
Instrumentos de cirurgia.....	I	-	Instrumentos de cirurgia.....	I	1
Latão em sucata.....	II	8	Latão em sucata .....	II	10

Novas designações				Designações supprimidas			
Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	N.º das tarifas especiais internas applicaveis		Mercadorias	Classes da Tarifa Geral	N.º das tarifas especiais internas applicaveis	
Material vinario não designado ..	II	10	-	Material vinario não designado ..	II	10	7
Materias corantes ( <i>para estamparia ou tinturaria</i> ) não designadas .....	I	10	7	Materias corantes ( <i>para estamparia ou tinturaria</i> ) não designadas .....	I	10	-
Miolo d'amendoa .....	II	9	-		-	-	-
Parafusos para rails ( <i>tirefonds e boulons</i> ) .....	II	8	-	Parafusos para rails ( <i>tirefonds</i> ) ..	II	8	-
				Boulons ( <i>parafusos</i> ) .....	II	4	-
Parafusos não designados .....	II	10	7	Parafusos não designados .....	II	10	-
Peixe em salmoura .....	II	10	7		-	-	-
Postes de madeira ordinaria de construcção (*) .....	II	3	-		-	-	-
Residuos de coke .....	IV	8	-		-	-	-
» » fulha .....	IV	8	-		-	-	-
Ripas de madeira ordinaria de construcção (*) .....	II	3	-		-	-	-
Sardinhas em salmoura .....	II	10	7		-	-	-
Sucata de metaes não preciosos, não designada .....	II	8	-	Sucata de metaes não preciosos ..	II	8	-
Taboas de madeira ordinaria de construcção (*) .....	II	3	-		-	-	-
Talhas de barro .....	I	10	7		-	-	-
» » folha de Flandres .....	I	10	7		-	-	-
» » louça .....	I	10	7		-	-	-
» » zinco .....	I	10	7		-	-	-
Typo d'impressão inutilisado .....	IV	8	-		-	-	-
Varas de madeira ordinaria de construcção (*) .....	II	3	-		-	-	-
Vigas de madeira ordinaria de construcção (*) .....	II	3	-		-	-	-
Vigas de ferro .....	IV	8	-		-	-	-

(\*) A designação «madeira ordinaria de construcção» comprehende: casquinha, pitch-pine, spruce, pinho de todas as qualidades, azinheiro, castanho, eucalyptus, nogueira, carvalho, cerejeira, choupo, freixo, platano, sobre, zambujo e outras madeiras comuns do paiz.

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

B. 1416

Exp. 604

O Director Geral da Companhia

A. Leproux



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

AVISO AO PUBLICO

## Additamento á «Classificação de mercadorias»

DA

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 3 DE PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

Ficam comprehendidas na classificação da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, as seguintes designações:

Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneadas	Preços especiais
Barrotes de madeira ordinaria de construcção (*)	4	2.ª	-	A
Postes	4	2.ª	-	A
Ripas	4	2.ª	-	A
Taboas	4	2.ª	-	A
Varas	4	2.ª	-	A
Vigas	4	2.ª	-	A

(\*) A designação «madeira ordinaria de construcção» abrange: casquinha, pitch-pine, spruce, pinho de todas as qualidades, azinheiro, castanho, eucalyptus, nogueira, carvalho, cerejeira, choupo, freixo, platano, sobre, zambujo e outras madeiras communs do paiz.

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux.

B. 1417

Exp. 645



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

Additamento á tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 DE PEQUENA VELOCIDADE

## Transporte de gado por wagon completo

Tendo sido postas em serviço jaulas moveis que, carregadas sobre plataformas, serão utilizadas para os mesmos fins que os wagons de andares (Serie K), mas que reduzem em cerca de 10 % a superficie util para o carregamento, —

**os preços de applicação geral B** do § 1.º da tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade, correspondentes a **gado meudo em wagons de mais de um andar** serão regulados pela **tabella n.º 6** (45 réis por andar e kilometro) em vez de o serem pela tabella n.º 5 (50 réis por andar e kilometro) sempre que a Companhia fornecer aos expedidores **jaulas moveis** (Serie H) para o carregamento do referido gado.

No mais continuam em vigor os preços e condições da tarifa especial interna n.º 5 de pequena velocidade.

A disposição constante d'este Aviso será posta em execução desde 10 de Junho de 1905.

Lisboa, 27 de Maio de 1905.

O Director Geral da Companhia  
**A. LEPROUX**

**B. 1.415**

Exp. 620



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

## AVISO AO PUBLICO

## Alterações na «Classificação de mercadorias»

DA

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 DE PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

## Novas designações

## Designações suprimidas

Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneladas	Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneladas
Azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis.	44	4. <sup>a</sup>	-	Azeitonas de conserva..... » curtidas .....	11	4. <sup>a</sup>	-
	-	-	-	Bronze em sucata.....	4	2. <sup>a</sup>	-
	-	-	-	Cobre em sucata .....	4	2. <sup>a</sup>	-
	-	-	-	Latão em sucata.....	4	2. <sup>a</sup>	-
Peixe em salmoura.....	12	3. <sup>a</sup>	-		-	-	-
Sardinhas » » .....	12	3. <sup>a</sup>	-		-	-	-
Talhas de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8		-	-	-
» » folha de Flandres ...	8	4. <sup>a</sup>	-		-	-	-
» » louça .....	7	4. <sup>a</sup>	-		-	-	-
» » zinco .....	8	4. <sup>a</sup>	-		-	-	-

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

B. 1.418

Exp. 637



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

Alterações na «Classificação de mercadorias»

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 DE PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

Novas designações				Designações suprimidas			
Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Bronze em sucata .....	47	1. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-
Cisco de coke .....	7	2. <sup>a</sup>	8	A, B	_____	-	-
Cobre em sucata .....	47	4. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-
Esteios de ferro (para parreiras) .....	2	4. <sup>a</sup>	-	A	Esteios de ferro (para parreiras) .....	8	4. <sup>a</sup>
» pedra (para parreiras) .....	8	4. <sup>a</sup>	-	A	» pedra (para parreiras) .....	2	4. <sup>a</sup>
Ferro em chapas .....	12	4. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-
» » » zincadas ...	2	4. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-
Latão em sucata .....	47	4. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-
Parafusos para rails (boulons e tirefonds) .....	4	4. <sup>a</sup>	-	A	Parafusos para rails (tirefonds)	4	4. <sup>a</sup>
Resíduos de coke .....	7	2. <sup>a</sup>	8	A, B	_____	-	-
» » hulha .....	7	2. <sup>a</sup>	-	A, B	_____	-	-
Sucata de metais não preciosos, não designada .....	2	2. <sup>a</sup>	-	A	Sucata de metais não preciosos .....	2	2. <sup>a</sup>
Typo de impressão inutilizado	47	4. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-
Vigas de ferro .....	2	4. <sup>a</sup>	-	A	_____	-	-

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

E. 1419

Exp. 639

O Director Geral da Companhia

A. Leproux



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

Alterações na «Classificação de mercadorias»

DA

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 9 DE PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

Novas designações				Designações supprimidas			
Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneladas	Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneladas
Amendoa commum ( <i>doce ou amarga</i> ) sem preparação ....	12	2. <sup>a</sup>	-	Amendoa commum ( <i>doce ou amarga</i> ) sem preparação.....	-	2. <sup>a</sup>	-
Azeitonas em taras não designadas ( <i>que não sejam acondicionadas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis</i> )	6	3. <sup>a</sup>	8	Azeitonas não curtidas, em agua	6	3. <sup>a</sup>	9
Miolo d'amendoa .....	12	2. <sup>a</sup>	-	Azeitonas não curtidas, em secco	6	3. <sup>a</sup>	8

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

B. 1.420

Exp. 640



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

## AVISO AO PUBLICO

Alterações na «Classificação de mercadorias»

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 DE PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

Mercadorias	Novas designações				Designações suprimidas				
	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneadas	Preços especiais	Mercadorias	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos Toneadas	Preços especiais
Azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis.....	41	1. <sup>a</sup>	-	-	Azeitonas de conserva .....	41	1. <sup>a</sup>	-	-
		-	-	-	» curtidas.....	41	1. <sup>a</sup>	7	-
		-	-	-	Bronze em sucata .....	4	4. <sup>a</sup>	-	-
		-	-	-	Cobre em sucata.....	4	3. <sup>a</sup>	-	-
Crystaes de soda .....	3	4. <sup>a</sup>	-	-	Crystaes de soda.....	3	3. <sup>a</sup>	-	-
		-	-	-	Latão em sucata .....	4	4. <sup>a</sup>	-	-
Guta-percha em obra inutilizada (sucata) .....	9	3. <sup>a</sup>	-	-	Guta-percha em obra inutilizada (sucata).....	9	2. <sup>a</sup>	-	-
Leitos de metal.....	6	3. <sup>a</sup>	-	-	Leitos de metal .....	6	5. <sup>a</sup>	-	-
Peixe em salmoura (d) .....	12	4. <sup>a</sup>	-	D		-	-	-	-
Sardinhas em salmoura (d) ..	12	4. <sup>a</sup>	-	D		-	-	-	-
Talhas de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8	-		-	-	-	-
» » folha de Flandres..	8	2. <sup>a</sup>	-	-		-	-	-	-
» » louça .....	7	2. <sup>a</sup>	-	-		-	-	-	-
» » zinco.....	8	2. <sup>a</sup>	-	-		-	-	-	-

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

B. 1421

Exp. 647

O Director Geral da Companhia

A. Leproux





# COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

# AVISO AO PUBLICO

## AVISO AO PUBLICO

## Additamento á «Classificação de mercadorias»

DA

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 13 DE PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1905

Fica comprehendida a **Cortiça virgem**, expedida por wagons completos da carga minima de 5 toneladas, na 3.<sup>a</sup> serie, nos preços especiaes **A** e **B** e no grupo 5 da tarifa especial interna n.<sup>o</sup> 13 de pequena velocidade.

Lisboa, 30 de Maio de 1905.

### O Director Geral da Companhia

*A Leproux.*

B. 1.422

**Exp. 653**