

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 honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR
A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES
REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇO
T. do Sacramento, ao Carmo, 7

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

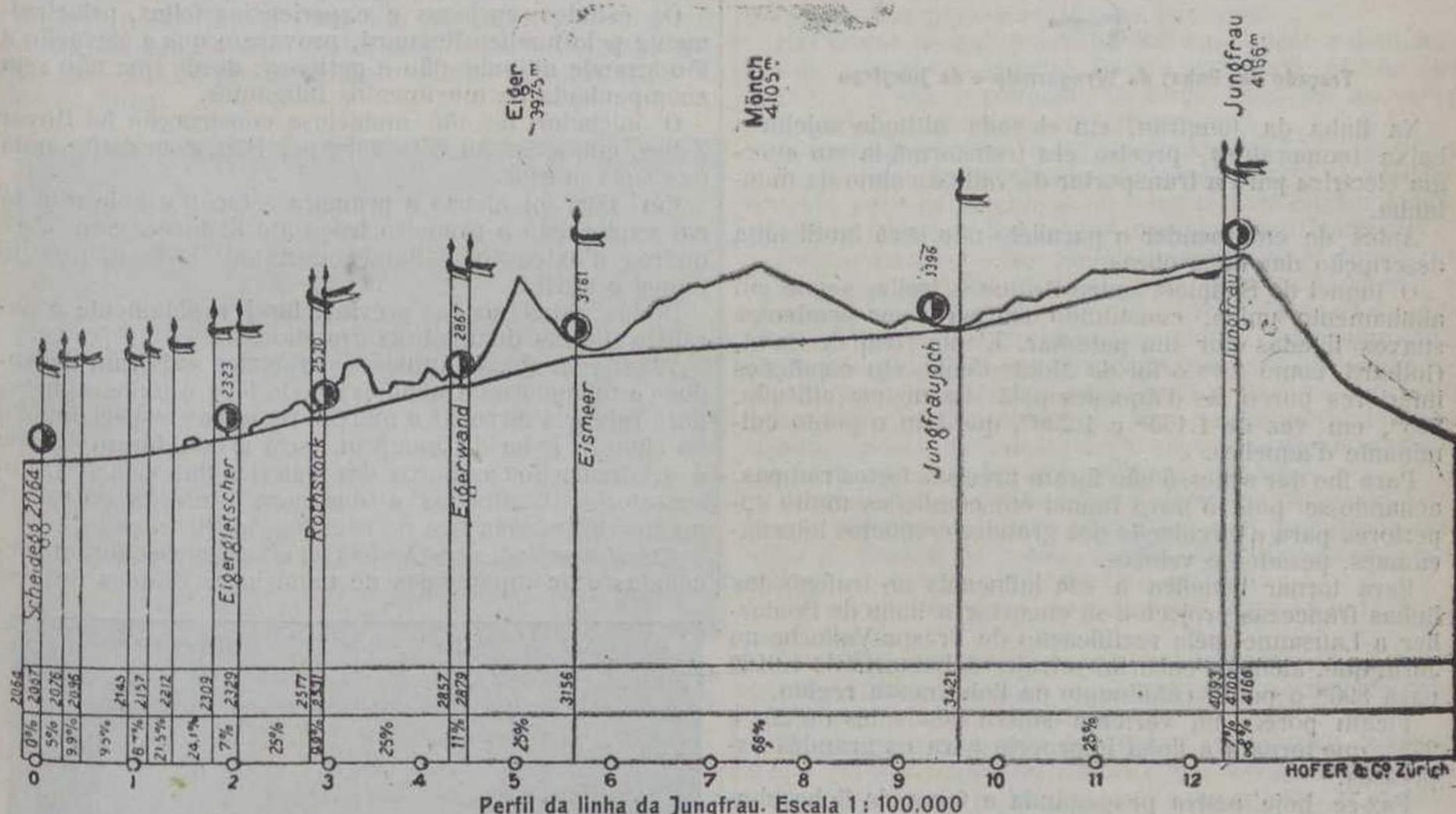
TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 7 de g. v. do Sul e Sueste — Bilhetes de ida e volta.

| | |
|--|----|
| AOS NOSSOS COLLEGAS..... | 64 |
| PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — BRINDES E CALENDARIOS..... | 64 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 64 |
| ARREMATAÇÕES..... | 65 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 66 |
| HORARIO DOS COMBOIOS..... | 67 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... | 68 |



SUMMARIO

| | |
|--|----|
| O SIMPLON E A JUNGfrau, por J. Fernando de Souza (ilustrado)... | 53 |
| A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO, por José Maria de Melo de Mattos..... | 56 |
| PARTE OFICIAL — Bases para a construção de um caminho de ferro ligando o porto de Quelimane com a linha ingleza da «British Central Africa» (conclusão do Ministério da Marinha)..... | 56 |
| TARIFAS DE TRANSPORTE..... | 58 |
| NOTAS DE VIAGEM — X — Denver — Ruas, parques e jardins — A Burlington Route — Cinco Estados em dia e meio — Uma aldeia grandiosa — Duas grandes companhias — 3.600 contos para ver um parque | 58 |
| A COMPANHIA REAL EM 1905-1906 | 59 |
| PARTE FINANCEIRA — Carteira — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis | 60 |
| AOS NOSSOS ASSINANTES..... | 61 |
| AS CASAS DE TRABALHO | 62 |
| TRACÇÃO ELECTRICA..... | 62 |
| O PORTO DE LOURENÇO MARQUES..... | 62 |
| AUTOMOBILISMO — OS CAMINHOS DE FERRO ESPANHOSOS EM 1905..... | 63 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Regoa a Villa Real — Coimbra a Louzã — Estação do Sul e Sueste em Lisboa — Alverca à Ericeira — Linha do Vale do Tamega — Povoa — Mercê honorifica — Horário de verão do Sul e Sueste — Swazilandia — Mossamedes..... | 63 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Suíça — Japão — Coréa — Estados Unidos — México..... | 64 |

O Simplon e a Jungfrau

Páginas

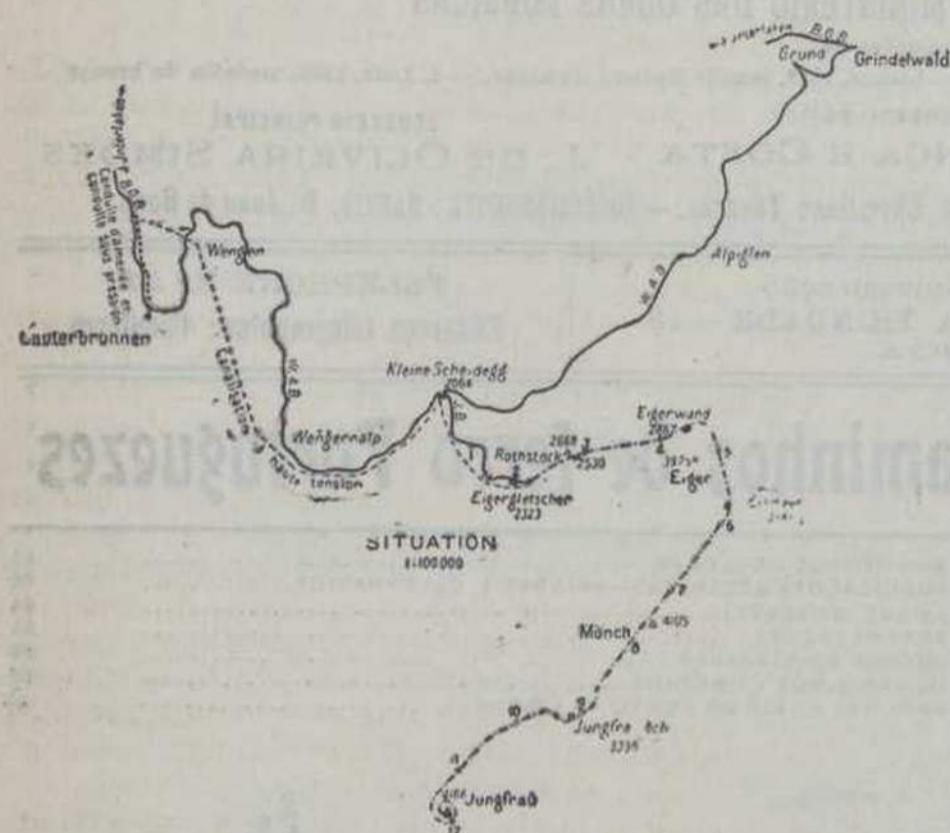
Pôde-se considerar concluído o túnel do Simplon, que estabelece a ligação do caminho de ferro do vale de Rhodano com a rede italiana; está a meio da sua construção o caminho de ferro da Jungfrau: dois dos mais notáveis empreendimentos da moderna engenharia.

O primeiro obedece ao intuito utilitário de oferecer mais uma arteria às grandes correntes do tráfego internacional entre o norte e o sul da Europa, desviando-o para as linhas francesas. O segundo visa a proporcionar a fácil contemplação da natureza sob um dos seus mais sublimes aspectos, nesses grandiosos panoramas das geladas e alviníntes montanhas em que o homem se sente mais perto de Deus. A emoção estética das ascensões, privilégio de poucos, torna-se assim acessível ao grande número de excursionistas alpinos.

Na essência, ambas essas obras, tão arrojadas, consistiam na abertura de um extenso túnel. Em ambas foi

aproveitada a energia mecanica das aguas correntes, transportada, porém, por formas diversas, resultantes da natureza do problema technico a resolver em cada caso.

No Simplon havia que entranhar o tunnel no coração da montanha, ligando dois valles. A energia era transmitida ao local de trabalho pela agua sob pressão.



Traçado das linhas da Wengernalp e da Jungfrau

Na linha da Jungfrau, em elevada altitude sujeita a baixa temperatura, preciso era transformá-la em energia electrica para a transportar do valle ao cimo da montanha.

Antes de empreender o paralelo não será inútil uma descrição das duas obras.

O tunnel de Simplon, entre Brigue e Isella, segue em alinhamento unico, constituído em perfil por pendentes suaves ligadas por um patamar. É um rival de Saint-Gothard, como este o foi do Monte-Cenis, em condições inferiores porém ás d'aquelles pela sua menor altitude, 705m, em vez de 1.155m e 1.290m, que tem o ponto culminante d'aquelles.

Para lhe dar acesso não foram precisas fortes rampas, achando-se pois o novo tunnel em condições muito superiores para a circulação dos grandes comboios internacionaes, pesados e velozes.

Para tornar benefica a sua influencia no trafego das linhas francesas projectou-se encurtar a linha de Pontarlier a Lausanne, pela rectificação de Frasne-Vallorbe no Jura, que, além de encurtar o trajecto, baixaria de 1.012m para 896m o ponto culminante da linha nessa região.

Ficam porém na vertente suissa pendentes de 20m e 25m/m que tornam a linha imprópria para os grandes expressos.

Faz-se hoje activa propaganda a favor da linha chamada da Faucille, de Lons-le-Saulnier a Genebra, com 77 kilometros de extensão, 3 tunneis de 6.870m, 11.900m e 13.900m, com o ponto culminante a cota de 559m, sem fortes rampas, tendo pois muito menor comprimento virtual. O encurtamento é de 3 horas para Genebra e 2 horas para Milão e portanto para Brindisi.

A linha da Faucille e do Simplon será o melhor itinerario de Londres por Paris para a Italia.

Ha até quem alvitre, como grandioso complemento d'ella, a ligação directa de Genebra com a vertente italiana por um grande tunnel, do S. Bernardo, constituindo assim a linha mais directa para Italia.

A previsão dos desvios de trafego operados pelo Simplon faz surgir varios planos de defesa do lado da Suissa allemã. Chegou-se a propor um tunnel de 40 kilometros entre Sil, nas proximidades de Thusis, e o valle de Méra, que vem a Chiavenna sob a portella do Splügen. O receio das dificuldades causadas pela elevada temperatura levaram a estudar outra solução, um tunnel de 26 kilometros entre Endeer e Callivagio, sob a mesma portella e ainda outras sob as portellas de Lukmanier e de Greina entre a de Splügen e o Saint-Gothard.

O caminho de ferro da Jungfrau parte da estação de Klein Scheidegg, portella a 2.064m de altitude, atravessada pelo caminho de ferro de cremalheira da Wengernalp, entre Grindelwald e Lauterbrunnen; segue a ceu aberto na extensão de 2.015m, até a estação de Eigergletscher e interna-se num tunnel até o eixo vertical do cume da Jungfrau, a que dá acesso um poço de 74m, com um elevador que transporta os passageiros do caminho de ferro de cremalheira a um observatorio d'onde se disfruta um dos mais bellos e majestosos panoramas do mundo, em que a severa grandeza das cimas nevadas e das geleiras que se avistam em mais de metade do horizonte contrasta com o mimo dos risonhos valles e encostas do Oberland para o lado do Norte.

A linha tem 12.200m de extensão, sendo 10.185m em tunnel, com as quatro estações, no seu interior, de Eigergwand, Eismer, Jungfrau joch e Jungfrau, a que se junta a do cimo da Jungfrau, estabelecidas em verdadeiras cavernas artificiaes, comunicando com o exterior por varias galerias transversaes, em cujos extremos ha balcões para o goso da paisagem alpestre. A altitude d'essas estações é respectivamente 2.868m, 3.161m, 3.396m e 4.095m.

A do cume da Jungfrau é de 4.167 metros.

A rampa maxima é de 25 por cento. O traçado é sinuoso, acompanhando subterraneamente a linha da cu-miada, em que se erguem os montes Rothstock, Eiger, Monch e finalmente a Jungfrau.

Os estudos curiosos e experiencias feitas, principalmente pelo medico Regnard, provaram que a elevação a tão grande altitude não é perigosa, desde que não seja acompanhada de movimentos fatigantes.

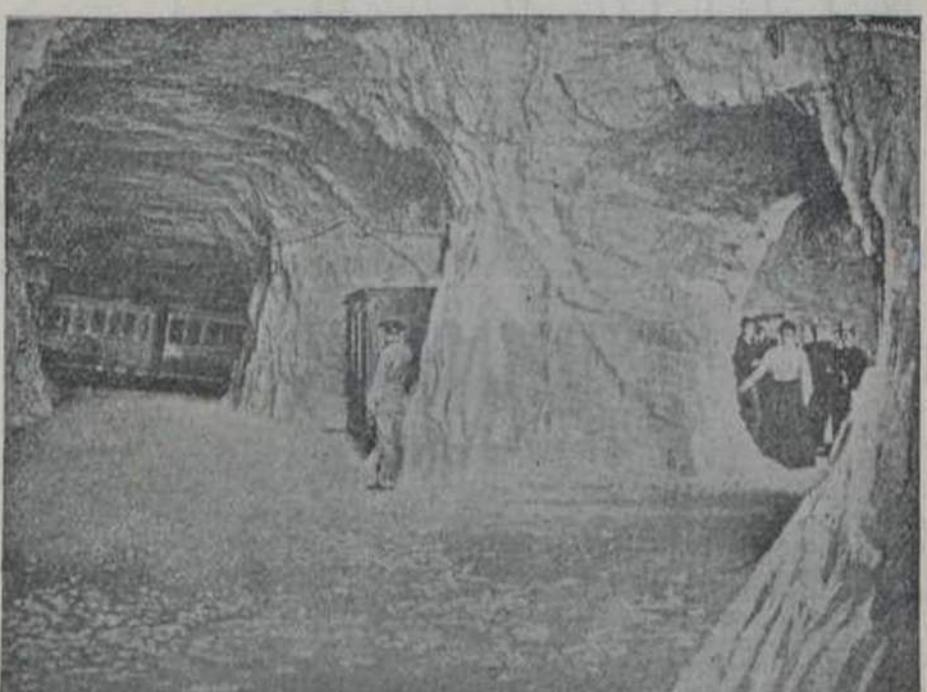
O iniciador de tão audaciosa construcção foi Guyer Zeller, que a Suissa considera por isso, com razão, uma das suas glorias.

Em 1899 foi aberta a primeira estação e hoje está já em exploração o primeiro troço até Eismer, com 5.515 metros d'extensão, faltando portanto 6.685 metros de tunnel a abrir.

Dadas estas noções prévias, farei rapidamente o paralelo d'estas duas obras grandiosas.

Triangulação. — Ambos os traçados exigiram delicados e minuciosos trabalhos geodesicos e topographicos para referir a directriz a marcas rigorosas, especialmente na sinuosa linha da Jungfrau, para a qual foram ligadas á triangulação as bocas das galerias das estações, observatorios destinados a dar para o interior do tunnel pontos de referencia e de rectificação do traçado.

Estudos geologicos. — Ambas as construcções foram precedidas e acompanhadas de minuciosos estudos de cor-



A estação de Eigergwand

tes, mais seguros na previsão em relação á linha de Jungfrau, que apenas aflora a crosta superficial. Esses estudos projectaram viva luz sobre a stratigraphia dos Alpes, contribuindo para o exito da theoria dos deslocamentos a grande distancia de camadas movidas por enormes compressões lateraes e sobrepostas, como vagas gigantescas, a estratos mais modernos, theoria que foi uma verdadeira revolução na doutrina geologica.

No Simplon os factos não corresponderam exactamente às previsões, a ponto tal que o Conselho do Tesino resolveu prescindir do perfil geológico para o es-tudo do projecto do tunnel da Greina.

Os schistos lustrosos, os calcareos e os gneiss são as principaes rochas atravessadas.

As duas primeiras são, na linha de Jungfrau, de tal dureza, que dispensam revestimento, o qual só será necessario porventura em parte da extensão a abrir no gneiss. As rochas atravessadas no Simplon pertencem a essas categorias, mas são, em geral, de contextura que não dispensa o revestimento.

Temperatura. — No Simplon viu-se que o grau geothermico, isto é, a profundidade correspondente à variação de 1° na temperatura, depende da circulação das aguas subterrâneas, mais ou menos quentes, e é extremamente variavel. A temperatura maxima attingida foi de 53°; no Cenis fôra de 29°,5 e no S. Gothard 30°,8.

Na linha da Jungfrau a temperatura interior, na cama da superficial que o tunnel segue, isento das variações externas da temperatura, é inferior a 0° (10° proximamente). Não ha pois humidade, nem causas de desagregação das rochas.

Hydrologia. — No Simplon a erupção das aguas em nascentes subterrâneas foi uma das principaes dificuldades da construcção, que custou a vida quasi no fim da obra aos engenheiros que a dirigiam, chegando o caudal das nascentes de agua fria a ser de 1.200 litros por segundo do lado do norte em 1902. Em 1904 apareceu uma nascente de agua a 48°, produzindo 70 litros por segundo; do lado sul no mesmo anno o caudal de agua a 43° foi de 64 litros.



Trabalhos de excavação numa das aberturas, da estação d'Elmea — Perfuradora de percussão Samods de Halsbre e o seu motor electrico

Tipo e sistema de construcção. — O tunnel do Simplon, apesar de ser destinado a via dupla, foi aberto em duas galerias paralelas, a 17 metros de distancia, ligadas por transversaes, a 200 metros umas das outras.

A galeria principal mede 5" x 5",5, a galeria paralela 3" x 2", em condições de ser mais tarde alargada para receber a segunda via. Este desdobramento facilita consideravelmente o esgoto das aguas e sobretudo a ventilação. O tunnel forma um alinhamento unico.

O revestimento varia d'espessura com a consistencia das rochas, de 0",35 a 1",80.

Na Jungfrau em que a linha é de 1", o subterraneo, para via unica, mede 3",7 x 4",37 e não é revestido na parte que atravessa os schistos argilosos e calcareos.

O ataque foi feito no Simplon por duas bocas. Na Jungfrau ha uma unica frente de ataque.

Energia. — Em ambas as obras se aproveitou a energia potencial das quedas de agua, creadas artificialmente nos valles vizinhos.

No Simplon fizeram-se, do lado N. no Rhodano e do S. no Dondo, barragens de captação com tanques de decantação e canalizações que levam a agua ás officinas, com as quedas de 53" e 174" a que correspondiam segundo os respectivos caudais, 2.000 a 3.000 cavallos dis-

poníveis de cada lado. Essa energia era aproveitada em grandes turbinas d'eixo horizontal, que moviam compressores de agua a 120 atmospheres, compressores de ar a 100, bombas de injecção de agua fria para refrescar as paredes do tunnel e dynamos para a illuminação electrica e movimento de um guindaste. Havia locomoveis de 200 cav. para obviar á interrupção accidental do trabalho das turbinas.

A agua sob pressão era utilizada no trabalho de perfuração. O ar comprimido movia as locomotivas no interior do tunnel e permittia uma energica ventilação, que chegou a exigir a introdução de 2,5 milhões de metros cubicos de cada lado em 24 horas, á pressão de 0",26 de agua. As bombas para refrigeração introduziam 80 litros de agua por minuto.

Na Jungfrau a captação da agua é feita na *Zwei-Lutschine*, obtendo-se, no extremo da canalização de 1",80, uma queda util de 36", com a qual se movem turbinas ligadas a dynamos, constituindo 6 unidades hydroelectricas. As dynamos dão logar a correntes alternativas de 7.000 volts de potencial. Quatro das turbinas, (2 de 500 cav. e 2 de 400) movem geradores electricos d'essa natureza; duas, de 25 cavallos cada uma, movem dynamos excitadores, cuja corrente tem a tensão de 65 volts. Os quatro alternadores, dois são aproveitados quasi exclusivamente para transporte d'energia aos estaleiros, e os outros dois, além d'esse destino, illuminam Lauterbrunnen, onde está uma officina hydroelectrica, sendo a energia transformada para a tensão de 120 volts.

Um motor de gaz pobre de 125 cav. supre a deficiencia da corrente no inverno. Para a exploração não ha que recorrer a este suplemento de força, pois que no verão é maior o caudal das correntes alpinas.

A energia electrica é transportada por 3 fios de cobre e a sua voltagem abaixada por transformadores á tensão exigida para as machinas ou para a illuminação. A ventilação é feita por apparelhos movidos electricamente.

Perfuradoras. — No Simplon usaram-se perfuradoras hidraulicas Brandt movidas pela agua sob pressão e actuando pela rotação com uma broca de 0",07 de diâmetro, dando 5 a 7 voltas por minuto. Um grupo de 2 perfuradoras, de 25 cavallos cada uma, era installado sobre uma zorra. Faziam-se assim 6 a 12 furos de 1",80, obtendo-se 4 a 7 ataques por dia. As perfuradoras eram usadas apenas na galeria de avanço; nas de alargamento os furos eram feitos com brocas manuas.

Na Jungfrau as perfuradoras electricas Thomson-Houston e Siemens & Halske trabalham por percurssão, em vista da dureza da rocha, dando 420 a 450 choques por minuto, e abrindo furos de 1" a 1",30.

Um grupo de duas perfuradoras abre 13 a 15 furos em 8 horas.

O explosivo empregado era, em ambas as obras a dynamite gelatinada, que na Jungfrau é preciso descongelar, aquecendo-a electricamente.

No Simplon a galeria de avanço era inferior. Partiam d'ella para o cimo do tunnel poços verticaes, de onde saia a galeria do fecho para um e outro lado. O revestimento só era feito depois de atingido o perfil definitivo.

Na Jungfrau o avanço faz-se em dois lanços. O da frente corresponde á parte superior do tunnel. Os detritos são trazidos á mão ou em vagonetes ao lance inferior.

Quando o trabalho chega a uma estação, abrem-se galerias transversaes inclinadas para a descarga dos productos da excavação e para abrir balcões, de onde se disfruta o panorama circumvisinho.

Transportes. — No Simplon eram feitos, proximo das bocas, por locomotivas a vapor de 120 cavallos, podendo rebocar 200 toneladas em patamar, e no interior por pequenas locomotivas movidas pelo ar comprimido.

Pensou-se em empregar um jorro d'agua para desobstruir a frente de ataque depois das explosões, mas a experiença não foi favoravel ao sistema.

Na Jungfrau as locomotivas são electricas, tendo sido experimentados varios sistemas para obviar ás perturbações causadas pela corrente que as locomotivas produzem nas descidas, em que funcionam como geradores electricos. Os vagonetes vem descarregar os productos da excavação nas galerias transversaes da estação mais proxima.

Via e material circulante. — Em relação ao Simplon, nada ha que referir, visto fazer parte de uma via normal.

Na Jungfrau a via de 1^o tem a cremalheira ao centro.

Cada comboio é formado por uma locomotiva electrica e por duas carroagens, de 40 logares cada uma, com os compartimentos envidraçados nos quatro lados, o que deixa a vista livre.

Na estação de Eismeer ha uma estação postal, restaurante e até quartos para pernoitar. O aquecimento é feito pela electricidade.

Resultados financeiros. — Na linha do Simplon prevê-se activa circulação, remuneradora do importante capital despendido.

Na da Jungfrau previra-se, como base de calculos de receita sufficiente para remuneração de capital, um movimento de 20.000 passageiros até a primeira estação de Eigergletscher, 24.500 até a de Eismeer e 43.500 para toda a linha, dando uma receita de 671.000 francos, a que se juntaria a da energia disponivel (900 cavallos em Burglauen, ainda não aproveitadas) e de rendas de restaurantes.

Em 1899, em que se abriu a estação de Eigergletscher o movimento foi de 22.931. Em 1905 abriu-se a de Eismeer e o movimento foi de 36.583 passageiros, muito superior portanto á previsão.

Taes são, em rapido resumo, as notas caracteristicas das duas obras colossaes, que constituem admiraveis aplicações da technologia moderna, aproveitando methodicamente e acomodando ás circumstancias peculiares de cada uma os recursos que os progressos da sciencia lhe offerecem.

14-2-1906.

J. Fernando de Souza.

A proposito do cincoentenario

Meu caro Mendonça e Costa.

Na circular que me mandou, diz que produziu excelente impressão entre a familia ferroviaria, a sua iniciativa da celebração do cincoentenario dos caminhos de ferro portuguêses. Assim creio que deve ter sucedido, a julgar por mim.

Comecei a minha modesta carreira de engenheiro pelos estudos e construcção de caminhos de ferro, numa empresa constructora—a dos caminhos de ferro de Torres à Figueira e Alfarellos.

Por circumstancias independentes da minha vontade nunca a administração me mandou para trabalhos ferroviarios e tambem nunca pedi taes commissões, como, de resto, sucede com todas as que me teem confiado.

Na familia ferroviaria, que é a aristocracia dos nossos engenheiros posso quando muito fazer patente a figura do *Cassine bette*, ou do *Cassine Pons*, de Balzac. Sou uma especie de *parent panure* e por isso sem direito para falar. Tambem esse é o motivo por que muito baixinho e muito modestamente, sem receio de melindrar os que são ricos, os que predominam, lembrei algumas melhorias, que são preito de homenagem aos que foram grandes, aos que bem mereceram quando se afirmava que as linhas ferreas era luxo escuzado em Portugal. Ouviram as camaras sem protesto que precisávamos quando muito de *estradiñas*, que uma linha ferrea numa semana carregaria a producção de um anno de uma provincia inteira. E que provincia:— a maior de Portugal no continente europeu.

Nessa epoca de descrenças houve porém engenheiros que se abalançaram a assegurar as vantagens da viação acelerada entre nós. Abreu e Souza, o Visconde da Luz, Joaquim Thomaz Lobo d'Avilla, João Evangelista d'Abreu, figuram entre os primeiros. Mais tarde vieram Lourenço de Carvalho, Tavares Trigueiros e Almeida d'Eça, Frederico Pimentel, Pedro Ignacio e ainda outros felizmente vivos para a gloria da engenharia portuguêsa: Justino Teixeira, Luciano de Carvalho, Manuel de Espregueira e não me lembro agora quantos mais. Ainda devemos contar os que construiram caminhos de ferro na uossa Africa, de que agora só me recordo dos nomes

de Perfeito de Magalhães, Guedes Infante, Poças Leitão e Sarrea Prado.

Tambem não devem esquecer de entre os que partiram para essa região de onde não regressa viajante algum como diz Shakespeare, Simões Margiochi, Le Cocq Nunes de Aguiar, João Anastacio e Xavier Cordeiro.

Lembrava-me portanto que se organizasse um album em que se publicassem os retratos e as biographias de todos os engenheiros que poderosamente contribuiram para o desenvolvimento da nossa rede ferroviaria continental e ultramarina. De muitos d'elles está já feita a biographia e primorosamente por collegas seus e admiradores dos seus talentos; dos outros facil seria obtê-las.

Tambem nesse album não deviam esquecer os colaboradores d'esses engenheiros, os estrangeiros que vieram dirigir os serviços, os conductores que auxiliaram em trabalhos de campo e nos de construcção e até não deviam esquecer os empreiteiros.

Em summa, o album cuja publicação lhe lembro seria como que o inventario vivido das luctas de todos os dias, das inclemencias de toda a hora, das descrenças que tantas vezes assaltariam os que luctavam por dotar o paiz com um dos instrumentos mais perfeitos de progresso que o homem até hoje logrou inventar.

Desculpe-me, meu caro Mendonça e Costa, esta desalinhavada carta e faça d'ella o uso que melhor entenda, publicando-a ou não como melhor lhe pareça e creia-me sempre.

Seu etc.,
José Maria de Mello de Mattos.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

(Conclusao)

5.^a A presente concessão caducará, considerando-se para todos os efeitos rescindido o respectivo contrato e entrando o Estado na posse immediata, e sem formalidades judiciaes de processo, de todas as obras construidas e de todo o material de qualquer natureza, fixo e circulante, existente ou fornecido á companhia, sem que seja possivel qualquer forma de oposição, e sem direito a reclamação alguma ou pedido de indemnização de qualquer especie, quer por parte da mesma companhia quer dos obrigatarios ou seus curadores, ou de terceiros que com ella tenham contratado:

a) Se a companhia, a quem incumbem as negociações com a «British Central Africa Company», ou com quem no futuro a represente e substitua na construcção e exploração do caminho de ferro Chire Blantyre, não puder acordar com ella na ligação das duas linhas;

b) Se a construcção dos primeiros 58 kilometros da linha Quelimane ao Ruo communs ao caminho de ferro Quelimane-Chire, incluindo estações com suas dependencias e a ponte caes de Quelimane, e cujos estudos estão já em poder do Governo, não for concluída dentro do prazo de dezoito mezes, contados da assinatura do novo contrato;

c) Se, depois, a linha não for continuada em escala proporcional á sua extensão, concluindo-se por anno 85 kilometros pelo menos;

d) Se toda a linha ferrea ligando o porto de Quelimane com a linha ingleza, no territorio da «British Central Africa», no ponto escolhido nos termos da alinea a) da presente base e da base 1.^a não for aberta á exploração dentro do prazo maximo de quarenta e dois mezes, contados da data da assignatura do novo contrato, ficando, de resto, entendido que a exploração da ponte-caes de Quelimane pertence ao Governo e será feita pelo mesmo.

§ 1.^a A largura da via, na linha Quelimane-Chire, será igual á da linha construida pela «British Central Africa Company» que deve ligar-se com aquella, a fim de que o material circulante de cada uma das linhas possa percorrer a outra.

§ 2.^a Se a companhia demonstrar que, em virtude de causas conhecidas e inilvidavelmente attendiveis, não pôde, durante o periodo de doze mezes que se seguir ao prazo fixado na alinea b) d'esta base, construir 85 kilometros de linha nos termos da alinea c), o Governo não declarará a caducidade da concessão e concederá uma prorrogação d'aquele periodo que for julgada razoavel, ficando, porém, expressamente entendido que esta prorrogação não dispensa a companhia do rigoroso cumprimento do disposto na alinea d) da presente base.

6.º O Governo reserva-se a facultade de alterar as pautas das alfandegas da Zambezia, quando o julgue conveniente, não ficando, porém, obrigado para com a companhia, no caso de diminuição ou aumento do respectivo rendimento aduaneiro por tal facto motivado, a ceder-lhe como empréstimo, em cada anno em que tal diminuição ou aumento se produzir, um subsidio superior ao excesso de rendimento total aduaneiro que haveria nesse anno nas alfandegas supracitadas (se não tivesse havido alteração nos direitos pautaes e estes incidissem sobre as mercadorias realmente importadas e exportadas) sobre a média do rendimento realizado nas mesmas alfandegas no quinquenio de 1893 a 1897, que foi de 151.048.3050 réis.

Em caso algum se poderá considerar este subsidio, attenta a sua qualidade de empréstimo, como uma consignação de rendimentos aduaneiros e como tal não poderá ser inscrita nas obrigações a emitir.

7.º A companhia submeterá á aprovação do Governo todas as tarifas que pretender estabelecer, as quaes, salvo especial deliberação do Governo, nunca poderão ser superioras ás que vigorarem nas linhas ferreas da «British Central Africa», tomado-se sempre como base de applicação as distancias reaes.

§ unico. Serão estabelecidas todas as vantagens, regalias e direitos de que gozam, nas demais linhas ferreas concedidas no ultramar, os transportes de funcionários civis e militares, de agentes de inspecção e fiscalização, os transportes por conta do Governo e os serviços dos correios, e de polícia.

Serão igualmente garantidos, em identicas condições, o uso dos telegraphos, o direito de estabelecer linhas proprias nos postos ou apoios da linha telegraphica da companhia, e o direito de emplegar o caminho de ferro em casos extraordinarios.

8.º O rendimento liquido da exploração, mencionado nestas bases e nas annexas á lei de 7 de julho de 1898, será calculado comprendendo nas receitas sómente as do tráfego com exclusão das correspondentes aos transportes de serviço da propria companhia, e incluindo nas despesas de exploração todas as despesas de reparação e conservação das linhas, estações, dependencias, officinas, material fixo e circulante.

9.º O caminho de ferro com todos os seus edificios, dependencias e accessorios, incluindo telegrapho, todo o material fixo e circulante e de qualquer especie e bem assim a ponte caes de Quelimane, com todo o seu material de serviço, ficam, desde o principio da sua construcção ou da sua collocação na linha e ponte-caes, pertencendo ao Estado para todos os efeitos juridicos nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas clausulas do contrato de concessão.

§ unico. Fica entendido que o Governo em caso algum se responsabiliza por quaisquer dividas da companhia, qualquer que seja o modo e o titulo por que elles foram contraídas, nem garante ou caucciona contratos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que ella faça.

10.º Dado o caso da companhia faltar ao cumprimento dos encargos das obrigações ou por qualquer outro motivo fôr impossibilitada de continuar a exploração, poderá o Governo, se assim lhe convier, tomar conta da linha ferrea e de tudo o que estiver na posse ou exploração da companhia, sem que seja possível qualquer forma de oposição, adquirindo, pelo reembolso ao par ou por compra no mercado, todas as obrigações emitidas com sua autorização e ainda não amortizadas, ou pagando annualmente os encargos d'essas obrigações. Para uma ou outra hypothese se reserva o Governo pleno direito, a cujo exercicio não poderão admitir-se sob nenhum pretexto a menor oposição, reclamações ou pedidos e indemnização de qualquer natureza, quer por parte dos obrigatarios ou dos seus curadores quer por parte dos accionistas, de credores de qualquer especie ou de terceiros que tenham contratos com a Companhia.

§ unico O Governo não tomará conta das minas registadas e dos terrenos que já estejam aforados ou cultivados pela companhia, nos termos do contrato de 16 de setembro de 1895, quando qualquer dos factos considerados nesta base não seja devido a erros ou irregularidades na administração ou exploração, sem prejuízo porém, dos creditos do Estado sobre a companhia.

11.º Dado o caso previsto na base anterior e se o Governo não julgar conveniente usar da facultade mencionada na mesma base, serão applicadas á companhia as disposições do decreto de 9 de novembro de 1893, com exclusão do n.º 2.º do artigo 2.º, do n.º 5.º do § 2.º do artigo 12.º e do artigo 13.º, por isso que, em todos os casos, a hypothese de hasta publica e correlativa adjudicação é por completo eliminada, procedendo imediatamente a comissão de que trata o artigo 8.º, ou o conselho fiscal, a que se refere o artigo 12.º segundo o caso, á convocação da assembleia geral de todos os credores da companhia pela forma determinada no artigo 15.º

§ 1.º Compete á comissão ou ao conselho fiscal exercer as funções designadas nos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do § 2.º do artigo 12.º e no artigo 14.º

§ 2.º Muito embora o caso previsto, na base anterior se tenha produzido a despeito de uma zelosa administração da companhia, não será o Governo obrigado para com a sociedade designada no artigo 15.º, como, de resto, o não é em circunstancia alguma, a qualquer encargo além do que precisa e taxativamente resulta da

base 3.º do presente diploma e das bases 6.º e 7.º annexas á lei de 7 de julho de 1898, não podendo, em caso algum e sob qualquer pretexto, invocar-se em contrario a circunstancia de ser tecnica, administrativa e financeira a fiscalização do Governo, cujo fim essencial é evitar, quanto possível, que os encargos do Estado atinjam o maximo definido pelo rendimento do imposto de transito, acrescido, embora sob a forma de empréstimo, de excesso de rendimento annual das alfandegas da Zambezia sobre o seu valor médio nos annos considerados na citada base 6.º, annexa á lei de 7 de julho de 1898.

§ 3.º Na hypothese do artigo 16.º do citado decreto a posse do Governo terá lugar sem direitos para quem quer que seja a receber indemnização alguma.

12.º Em qualquer época, depois de terminados os vinte e cinco primeiros annos, a data do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a facultade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão toma-se, deduzidos todos os encargos annuas incluindo o das obrigações, o producto liquido obtido pela companhia durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se de esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos, e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade de que o Governo será considerado devedor á companhia durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo de concessão.

As quantias assim liquidadas a favor da companhia serão encontradas com os creditos do Estado, que constarem da conta corrente mencionada na base 7.º annexa á carta de lei de 7 de julho de 1898.

Neste preço de remissão não é incluido o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

No caso previsto nesta base o Governo reserva-se a facultade de reembolsar ao par ou por compra no mercado todas as obrigações ainda não amortizadas.

13.º As vantagens concedidas nestas bases applicam-se unica e exclusivamente á concessão do caminho de ferro, que nas mesmas bases se menciona, e não poderão ser invocadas em favor de outras linhas ou ramaes que a Companhia dos Caminhos de ferro da Zambezia pretenda construir e explorar e o Governo approve.

14.º As despesas geraes de administração da companhia serão equitativamente divididas entre o caminho de ferro e todas as demais explorações a que a companhia se entregue.

15.º O Estado não é responsável, não lhe podendo por isso ser exigida indemnização alguma pelos danos no caminho de ferro e seus accessorios e dependencias, bem como por prejuízos na sua exploração, e que possam resultar de incursões estranhas, de rebelião de indígenas, das necessidades da defesa nacional ou da acção do Governo para a manutenção da ordem publica.

16.º Todas as questões relativas á execução do presente contrato, que se suscitarem entre o Governo e a companhia, serão decididas por arbitros: dois nomeados pelo Governo, dois pela companhia, e o quinto, de desempate, pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Depois de nomeados os arbitros, e de ficar assente a materia que o tribunal tem de julgar, *ex aequo et bono*, quando todos os membros tenham sido devidamente convocados, e não tenha sido justificada a sua ausencia por motivo de força maior, devidamente comprovado, poderá o mesmo funcionar e resolver, desde que haja numero para fazer maioria e que nesse numero entre o presidente.

Os termos do processo seguirão como fôr resolvido pelos arbitros em sessão preparatoria.

§ 1.º Das decisões dos arbitros, legitimamente tomadas, não haverá recurso.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referirem á aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a companhia tem a obrigação de construir a linha ferrea concedida.

§ 3.º Se qualquer dos arbitros se exonerar, falecer ou por qualquer forma ficar impedido, deverá a parte que o tiver nomeado substituí-lo por outro dentro do prazo improrrogável de trinta dias, findos os quais o tribunal prosseguirá nos seus trabalhos, embora a substituição não tenha sido feita.

17.º A companhia e todos que com ella tratarem ficarão sujeitos ás leis e tribunaes portuguezes em tudo quanto tenha relação com o contrato a fazer e com o caminho de ferro, especialmente para os efeitos de reclamações para cuja solução só o Governo e os tribunaes portuguezes serão competentes.

18.º A Companhia reembolsará o Governo das despesas feitas com os estudos do caminho de ferro a construir, podendo o reembolso tornar-se efectivo sómente em seguida á emissão das obrigações.

19.º Ficam mantidas as disposições contidas nas bases 3.º e seu § unico, 4.º e 6.º, e seu § unico, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 13.º, 16.º, 17.º e 18.º annexas á lei de 7 de julho de 1898, com as restrições e modificações que resultarem das presentes bases.

Paço, em 18 de janeiro de 1906.—Manuel Antonio Moreira Junior.

Rectificação

Na portaria de 27 de janeiro de 1906, publicada nesta *Gazeta* pag. 36 do n.º 435 de 1 do corrente, na penultima linha, onde se lê «constituindo», deve lêr-se «substituindo».

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 7, g. v. do Sul e Sueste.—A que vai junto a este numero é a simples reforma da actual com o adicionamento das estações novas que teem sido abertas depois que essa tarifa entrou em vigor, ou que vão abrir em breve.

NOTAS DE VIAGEM

X

Denver. — Ruas, parques e jardins.—A *Burlington Route* — Cinco estados em dia e meio. — Uma aldeia grandiosa. — Duas grandes companhias. — 3.600 contos para ver um parque.

Denver, chamada «a rainha das planícies» é uma cidade novíssima e onde a permanencia se torna muito agradável. Em 47 anos tem brotado do campo, como uma palmeira no deserto, aquella povoação que já hoje conta mais de 150.000 habitantes, graças ao centro da enorme região productiva em que se acha fundada, junto do mais importante distrito mineiro da America, e servindo de ponto de confluencia de muitas linhas ferreas que a ligam aos principaes centros, como S. Francisco, Portland e outros, na costa Oeste; Kansas, S. Luiz, Chicago etc. no interior.

Já traçadas as suas ruas em enorme extensão e em paralelogramo, como sempre, uma boa parte está por construir, conservando-se coberta de verdura, o que dá à cidade, encravada num valle quente formado pelas Montanhas Rochosas que lhe correm a oeste, um banho de frescura delicioso.

Na parte já toda edificada tem bons edifícios de comercios diversos, o Capitólio, que é uma construção vasta e elegante, com um zimbório de onde se gosa a vista de toda a cidade; a estação do caminho de ferro, os teatros, os tribunaes.

O parque é vasto e com um enorme lago onde se dão passeios, durante todo o dia e parte da noite, numerosas famílias, remando em pequenas canoas. De noite há sempre concerto de boa musica, à beira do lago, com profusa iluminação electrica e grande animação.

Outro ponto muito frequentado pelo publico é o jardim zoologico, onde também há musica diariamente e numerosos divertimentos, como montanha russa, barcos volantes, grandes e luxuosos carrosseis, caminho de ferro liliputiano, baloiços e alguns outros inteiramente desconhecidos na Europa, de que não damos aqui a descrição por não estar na índole d'estes artigos, mas estamos prontos a fazê-la, verbalmente, se qualquer empresa de recreios, como a do nosso Jardim Zoologico, a do palacio de Crystal do Porto, ou outra, quizer introduzir estes divertimentos entre nós, o que seria uma boa fonte de receita.

A parte mais nova da cidade, a que acima nos referimos, tem bonitas casas de residencias particulares, entre jardins cheios de flores, deliciosamente aromaticas e bem tratadas.

Hoteis são bons e alguns de grande sumptuosidade, como o Braun, e o Savay; dos outros destacamos o Albany pela sua comida, uma das melhores da America... porque é mais cosinha francesa que americana.

Para seguir a nossa viagem temos que tomar os trens da *Burlington Route*, uma grande companhia que serve, em numerosas ramificações, toda a zona entre Kansas a Omaha e entre Denver, Billings e Burlington, estendendo ainda dois braços, um para norte, a S. Paulo de Minneapolis outro para sul a S. Luiz. É uma verdadeira rede de malhas apertadas, formando, em muitos si-

tios, perfeitos quadrados apenas com 1 a 3 estações por banda.

O trem parte á 1 e meia da noite, mas isso não incomoda, porque os passageiros vão, como de costume, tomar os seus lugares no carro dormitorio, seja este o luxuoso Pullman, seja o mais modesto Tourist, desde as 9 horas da noite.

Ao acordar-se, no dia seguinte, achamo-nos viajando pelo estado de Nebraska, todo no plano e plantado.

Ao meio dia, em Alliance vem juntar-se ao nosso o comboio directo do Omaha para o Yellowstone Park e Noroeste, composto todo de material elegante, como aquelle em que vamos.

D'ahi seguimos, sempre por entre pradarias, atravessando num extremo, o estado de Dakota entrando no de Montana. É uma sucessão de cinco estados numa só viagem.

Na segunda manhã estamos em Billings onde o comboio muda de companhia, passando a circular nas linhas da Northern Pacific, mas nós, os passageiros, é que não temos que mudar de carruagens.

E' esta uma das belas do serviço dos comboios americanos: o veículo directo para toda a parte, evitando o enorme incommodo dos trasbordos e com isso poupando-se as companhias a demoras e atrasos nas estações de entroncamento, o que muito lhes facilita o serviço.

De Billings em deante pouco é o percurso a fazer até Livingston onde deixamos o comboio para almoçar, descansar um pouco e tomar depois o trem do ramal para Gardiner.

A paisagem transforma-se rapidamente numa grandiosa cadeia de montanhas coroadas de neve, eriçadas de altos picos separados por profundas ravinas. Em breve e sempre acompanhado á esquerda pelo rio Yellowstone chegamos a Livingston uma perfeita aldeia... sem aldeões, porque estamos na America.

A povoação que, pela sua situação na base do *Big Belt Range* uma imponente montanha que serve de fundo á suas largas ruas, nos lembra muito a pitoresca Innspruck do Tyrol, tem apenas uns 3.000 habitantes, a população d'uma pequena villa portugueza.

Pois ostenta quatro grandes hoteis, club, jornaes em edifícios proprios, estação de correio e telegrapho idem, e todas as instalações proprias de uma grande cidade.

O comboio que nos conduz pela tarde, parte ás 2,45 e leva 2 horas e meia em transito, subindo sempre pelo estreito valle do rio até se encontrar na apertada garanta chamada «a porta das montanhas».

Mais adeante novos montes se nos deparam aos dois lados, com um aspecto respeitável e pitoresco: é a Rampa do Diabo, assim chamada por haver, por sobre o monte, dois traços de grés separados um do outro uns 9 metros, subindo a par, a montanha até uns 600 metros de altura.

Em Gardiner, termo do ramal, a linha foi construída de uma forma especial para evitar manobras dos trens.

A estação é em curva e em curva os carris, de forma que o comboio entra pela esquerda e sae pela direita sem ter que se inverter.

Deve notar-se que, para esta excursão desde Livingston e regresso a esse ponto, o passageiro tem que se munir d'um bilhete especial que comprehende o transporte em caminho de ferro, a viagem em carros pela parte do parque que se visita, e a comida e alojamento nos hoteis e restaurantes que a companhia, creada para esse fim, estabeleceu em varios pontos, e de que tem o privilegio; havendo apenas uma outra empresa que faz o serviço de excursões, mas á qual não é consentido levantar senão simples acampamentos de lona e modestas barracas para restaurantes.

Para se fazer uma ideia da importancia que tem a companhia dos hoteis basta dizer que os cinco que tem construidos, dentro do parque, comportam uma população de 1.845 hóspedes, estando estes hoteis continuamente cheios durante os quatro meses de verão e ao preço ordinario de 5 dollars, uns 45.800 réis por dia, o que representa bons 9 contos de receita diaria, que com os extraordinarios, se eleva, sem duvida, a mais de 15 contos.

Junte-se igual quantia gasta no serviço de carros que é, como o dos hoteis, de primeira ordem, e aí teremos, nos quatro meses uma rasoavel somma de mais de 3.600 contos que os visitantes do Yellowstone Park ali deixam cada verão.

A Companhia Real em 1905-1906

Por que é muitissimo interessante e por que annualmente o temos feito, vamos analyzar o relatorio que, em dezembro findo, foi apresentado por mr. Leproux ao seu conselho de administração, sobre a gerencia da Companhia Real em 1905 e o orçamento para o anno corrente.

Começa o seu auctor por uma previsão que os factos confirmaram ser feita em boas bases de calculo: a receita de 1905 foi ahi calculada num excesso de 60 contos no total das linhas, e sabe-se hoje, pelos boletins seminaes, que esse excesso se elevou a 69 contos.

Explica o distinto engenheiro, porém, um facto que certamente muito deve ter ferido a sua attenção — e d'isso temos a prova em varias providencias que já vimos estarem emanando da sua iniciativa sobre trafego de pequena velocidade — o estacionamento do movimento de mercadorias.

Realmente no que se refere a causas externas, a motivos estranhos á companhia, não se encontra razão que explique a paralização do progresso de tonelagem que a companhia inscreveu sempre nas suas estatísticas, posto que desde os ultimos annos se note que as diferenças, de anno para anno, em vez de se accentuarem em aumento, se iam affirmando numa diminuição crescente.

Assim, depois d'uma diminuição, de 1900 para 1901, de 50.000 toneladas, o aumento, d'este anno para o seguinte, foi de 405.500 toneladas; de 1902 para 1903 de 135.647 toneladas; de 1903 para 1904 de 44.103 toneladas apenas.

Está-se a vêr que a linha natural desceria a zero ou a uma insignificancia, como nos accusa ter sucedido o relatorio de 1905.

Ora não havendo causas estranhas á companhia para essa paralização, aumentando as colheitas, desenvolvendo-se em todo o paiz as industrias que, para as linhas ferreas, representam um duplo transporte, o das materias primas, machinas e ferramentas e o dos productos fabricados, não se explica aquelle facto senão no afastamento de transportes por má orientação da exploração commercial do caminho de ferro. E foi o que sucedeu.

Na propria experencia da resistencia dos metaes que tanto se applica nos serviços de via e obras das linhas ferreas se vê o exemplo d'isso: a machina estica o metal a uma alta pressão, e elle vae adelgacando, até o seu ponto maximo de resistencia em que quebra.

Foi o que sucedeu com o trafego de mercadorias; a antiga direcção tanto aperiou o circulo, aumentando as taxas dos transportes, as exigencias dos carregamentos, as restrições das concessões anteriores, que a mercadoria, estrangulada nesse circulo de ferro, buscou outro meio de consumo, e em parte, em vez de seguir para os mercados distantes pelo caminho de ferro, dillue-se nos arredores do seu ponto de producção.

Foi esta situação a herança que o actual director da companhia recebeu á sua entrada, e não admira que, ao primeiro anno da sua gerencia, tenha que deplorar-lhe os effeitos.

Como acima dizemos algumas providencias já teem sido dadas por mr. Leproux para beneficiar os transportes de pequena velocidade e sem inspiração sua ou extraña podemos estar certos de que outras se seguirão nessa ordem de ideias, desenvolvendo o trafego, desembaraçando-o de peias inuteis ou prejudiciaes.

E a prova das excellentes disposições em que a direcção está de desenvolver o trafego, temo-la cabal, mais adeante, no relatorio, onde se vê que vão ser postos os agentes commerciaes em circulação constante na rede. E' uma providencia acertada e que bem prova o bom criterio da direcção.

Nas suas previsões para o anno corrente o relatorio augmenta de 5.800.000 a 5.900.000 kilometros-trem o movimento d'este anno em previsão da proxima abertura dos 30 kilometros de Coimbra a Arganil.

Depois occupa-se das suas propostas sobre o pessoal, augmentos, transferencias e gratificações, resoluções que já hoje são conhecidas, mas não é demais transcrever o periodo em que o intelligent director se expressa, a este respeito, em phrases que devem ficar sympathicas a todos os seus subordinados.

«Espero que a Administração se dignará dar um seguimento favoravel a estas propostas, concedendo assim ao Director Geral a mais viva satisfação que elle pôde experimentar, qual a de vêr reconhecer e recompensar como o merecem, serviços d'aqueles cuja dedicação e competencia tanto contribuiram a tornar menos pesado o cargo que o Conselho lhe conferiu ha um anno.»

Tambem é digna de registo a referencia que no relatorio se faz á saida do sr. Simões de Carvalho do logar de sub-director:

«A companhia á qual o sr. Luciano de Carvalho consagrou o melhor da experencia adquirida em toda a sua carreira, sofre uma perda bem difficil de reparar. Pela minha parte não me animo a resolver sobre uma decisão que, depois de tantas perdas já vivamente sofridas pela companhia, me priva do melhor e do mais efficaz dos meus collaboradores, e peço ao Conselho se digne manifestar, da forma que mais conveniente lhe parecer, o verdadeiro desgosto que nos causa a todos a saída de um funcionario cuja delicadeza e rectidão só eram equaladas pela sua infatigavel dedicação aos interesses da companhia.»

Depois de varias providencias para uma melhor organização dos diversos serviços, o relatorio trata do orçamento extraordinario, no qual é prevista a despesa de 70 contos para o acabamento de 200 vagons e 28 carruagens; 50 contos para o final pagamento das 10 carruagens de corredor que, como já dissemos, vão ser empregadas nos rapidos da noute; 70 contos para a ultima prestação das 5 locomotivas de grande velocidade; tomadas á «Société Alsacienne», 12 para a transformação de 8 carruagens do antigo tipo em 4 de corredor, com w. c., destinadas aos trens-correios; e finalmente 11 contos para a installação do novo motor nas officinas, augmento da installação electrica em Lisboa R e adopção de igual sistema em Gaia; 9 contos para transformação de fourgons; e mais uns 10 contos para outras applicações de menor monta.

Mas ainda d'essas devemos destacar a verba de 3 contos prevista para adopção da illuminação a gaz com bico Auer em 15 carruagens, ensaio a que se vae proceder e que a dar bom resultado resloverá o problema da illuminação dos nossos comboios, até hoje, os peiores illuminados da Europa.

Entre os muitos sistemas que temos visto empregar no nosso continente como no novo mundo, chamou a nossa attenção e a dos engenheiros que tomaram parte no ultimo congresso, a luz de gaz Pintz, que na America se emprega geralmente com excellentes resultados, sendo, aliaz de uma installação simples e, ao que nos asseguraram, economica no consumo.

No serviço da via a principal verba é a de 130 contos para conclusão da segunda via entre Espinho e Aveiro; depois da qual vem 72 contos para reforçamento das vias e 20 para uma estacaria sobre o Tejo. As restantes verbas, de menor importancia, que prefazem o total de 343.400\$000 réis, previsto para este serviço applicam-se a uma nova cobertura da plataforma de Coimbra B igual á que está em Abrantes; melhoramento de varias tomas d'agua; installação d'uma plataforma rotatoria em Campolide, para voltar as novas machinas; substituições de material fixo; reparações de estações e edificios; abertura de novos desvios nas estações e prolongamento de alguns já existentes; construcção de varias casas para pessoal; compra de machinas, ferramentas, etc.

Como se vê, durante o corrente anno alguns melhoramentos de certa importancia para os passageiros e bastantes modificações de tarifas de não menos valor para os transportadores, vão aparecer na exploração das linhas da Companhia Real, pelo que teremos que felicitar a activa direcção e a commissão executiva que lhe approva as propostas.

PARTÉ FINANÇEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portugueses

Administração

Amortização do 2.º semestre de 1905 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5º do artigo 3º e alíneas b) e d) do artigo 61º dos estatutos, em seguida se publica a numeracão das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do 2.º semestre de 1905.

Obrigações de 3 % priviligiadas de 1.º grau

| | | | | | | |
|------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2.510 a | 2.517 | 3.798 a | 3.800 | 4.201 a | 4.205 | 11.120 a |
| 11.147 | — | 17.477 | — | 17.478 | — | 18.302 a |
| 25.597 a | 25.599 | — | 25.762 a | 25.774 | — | 26.472 a |
| 26.650 | — | 27.042 | — | 28.699 | — | 29.104 |
| 37.874 a | 37.877 | — | 38.341 | — | 38.342 | — |
| 42.522 | — | 43.669 | — | 44.408 a | 44.410 | 48.625 a |
| 50.383 | — | 53.390 | — | 54.904 a | 54.915 | 48.628 |
| 53.673 | — | 55.261 a | 55.263 | 55.369 a | 55.378 | 50.382 |
| 56.418 a | 56.120 | — | 57.001 | — | 57.289 a | 57.291 |
| 59.016 | — | 59.017 | — | 60.757 | — | 62.941 a |
| 70.082 | — | 70.083 | — | 83.296 a | 83.299 | 62.944 |
| 140.836 | — | 141.252 | — | 141.253 | — | 141.635 |
| 153.661 a | 153.663 | — | 153.828 | — | 154.157 | — |
| 168.253 | — | 169.317 | — | 169.339 | — | 169.541 a |
| 169.984 | — | 176.408 | — | 182.446 | — | 182.449 |
| 190.012 a | 190.018 | — | 198.523 | — | 199.698 a | 199.703 |
| 203.173 a | 203.480 | — | 203.944 | — | 212.012 a | 212.021 |
| 213.389 a | 213.394 | — | 214.246 a | 214.248 | — | 214.260 |
| 225.312 a | 225.320 | — | 226.657 a | 226.660 | — | 228.133 a |
| 229.778 a | 229.787 | — | 230.710 a | 230.717 | — | 232.090 |
| 233.932 a | 233.945 | — | 233.950 a | 233.964 | — | 234.890 |
| 234.923 | — | 236.142 a | 236.182 | — | 238.412 a | 238.416 |
| 241.628 | — | 243.558 a | 243.567 | — | 244.360 a | 244.367 |
| 253.747 | — | 253.748 | — | 254.165 a | 254.178 | — |
| 260.244 | — | 263.167 | — | 263.411 a | 263.414 | — |
| 268.869 | — | 270.309 | — | 271.571 | — | 272.679 a |
| 275.456 | — | 275.469 | — | 276.452 | — | 278.543 a |
| 283.454 | — | 283.820 | — | 285.257 | — | 285.258 |
| 287.436 | — | 287.702 | — | 287.883 | — | 287.884 |
| 288.034 | — | 288.423 | — | 288.424 | — | 288.803 a |
| 289.623 | — | 289.887 | — | 292.046 | — | 296.523 a |
| 298.035 a | 298.037 | — | 298.826 | — | 298.827 | — |
| 302.338 | — | 310.298 | — | 310.358 a | 310.361 | — |
| 310.905 | — | 314.159 | — | 314.393 a | 314.396 | — |
| 330.910 | — | 331.701 | — | 331.702 | — | 332.530 |
| 337.580 | — | 338.718 | — | 339.075 a | 339.078 | — |
| 348.690 | — | 348.691 | — | 350.583 a | 350.585 | — |
| 352.772 | — | 355.092 | — | 355.374 | — | 355.375 |
| 361.120 | — | 362.289 a | 362.292 | — | 362.885 a | 362.887 |
| 366.024 | — | 369.498 a | 369.500 | — | 369.734 | — |
| 373.230 | — | 374.134 | — | 378.684 | — | 380.850 |
| 383.115 | — | 384.983 | — | 386.041 | — | 386.182 |
| Total, 900 obrigações. | | | | | | |

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 24 e seguintes.

(Continua).

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa. 15 de fevereiro de 1906.

Mais uma vez ficou addiada a solução da importantíssima questão dos tabacos, que para a maioria representava a redempção financeira do paiz, mas que pelo aspecto que as cousas vão tomando, parece estar destinada a ser um calvario de ignominia.

Reillacs de fóra, Reillacs de dentro, Reillacs da direita, Reillacs da esquerda, todos parecem conspirar para que o Estado se veja obrigado a abdicar dos seus legítimos direitos e interesses a favor de conspicuos financeiros que ahi andam de nariz no ar ao cheiro de... negocio da China.

Falta um anno apenas para o reembolso das obrigações e a questão está hoje como ha dois annos.

Não se tem avançado um passo; d'ahi o dizer-se com insistencia que ha todas as probabilidades de tudo ficar como actualmente está, isto é, continuar a vigorar o contrato de 1891 até o fim do prazo, nelle estipulado.

Depois do que se tem visto já nada é impossivel neste minusculo territorio de Gerolstein.

Durante a quinzena foi publicado o relatorio da gerencia de 1905 do Banco de Portugal.

Aos principaes capítulos de tão importante documento faremos algumas referencias.

A «Carteira Commercial» do Banco ficou constituída no fim do anno, pela seguinte forma:

Letras descontadas, 15.096 contos; Letras tomadas sobre o reino, 16 contos; Letras a receber no reino, 2.089 contos; Letras do estrangeiro a receber, 3 contos; Bilhetes do thesouro, 3.656 contos; Total, 20.860 contos;

Durante o anno de 1905 o Banco descontou 62.938 letras, ou sejam mais 4.158 do que em 1904, e tomou 180.068 letras sobre o reino, isto é, mais 1.449 do que no anno anterior.

A «Carteira de titulos de credito» do Banco aumentou em 1905, 382.145 \$367 réis, ficando representada no fim do anno pelo valor efectivo de 4.860 contos.

No capitulo «Operações cambiaes» o movimento em 1905 diminuiu 1.801 contos em relação ao anno anterior.

Um dos capítulos mais importantes do relatorio do Banco de Portugal é sem duvida o que se refere aos debitos do Thesouro.

O estado d'esses debitos era, no fim de 1905, o seguinte: Conta corrente, 25.915 contos; classes inactivas (1887), 5.580 contos; classes inactivas (1897), 3.585 contos; contrato de 14 de janeiro de 1893, 8.000 contos; contrato de 4 de dezembro de 1891, 5.500 contos; contratos diversos, 192 contos; Bilhetes, 3.618 contos; suprimentos garantidos, 700 contos; total, 53.091 contos.

A circulação fiduciaria aumentou em 1905, 6.463 \$425 réis, ficando em 67.813 contos.

A reserva metallica do Banco ficou constituída no fim do anno por 4.837 contos, em moeda de ouro e em barra, e 6.877 contos em moeda de prata.

Os lucros geraes do anno attingiram a somma de 2.646,9 contos, e os encargos 572 contos, sendo os lucros liquidos de 2.074 contos.

A applicação proposta é em resumo a seguinte: 2 p. c. para honorarios á direcção, 41,5 contos; fundos de reserva 406,6 contos; dividendo (9,5 p. c.) 1.282,5 contos; para o Governo 340,8 contos; para o fundo de pensões aos empregados 3 contos.

Recebemos os seguintes relatorios de 1905:

Banco do Douro. — Lucros geraes 46:516 \$553; despesas 11:586 \$230; lucros liquidos 34:930 \$323. A Direcção propõe a seguinte applicação: 5,5 p. c. para dividendo, 2:500 \$000 réis para fundo de reserva, 300 \$000 réis para gratificar os empregados do Banco e o saldo de 10:380 \$023 réis para passar a conta nova de lucros de 1906.

Companhia de Seguros «Tagus». — A receita de seguros terrestres foi em 1905 de 86:578 \$430 réis e a de seguros marítimos de 14:761 \$430 réis. Os prejuizos por indemnizações de sinistros importaram em 42:936 \$235 réis.

Os saldos da conta de ganhos e perdas, na importancia de réis 49:670 \$910 propõe a direcção seja applicada a dividendo a somma de 32:500 \$000 réis, ou seja 6 \$500 réis por accão.

A carteira de titulos de credito da companhia fica representada no balanço pela verba de 147:367 \$070 réis.

Companhia de Seguros «Probidade». — A companhia effectuou, durante o anno de 1905, 1.675 contratos marítimos que produziram o premio de 18:224 \$315 réis e 937 contratos terrestres que deram o premio de 6:288 \$915 réis.

A receita total foi de 60:759 \$425 réis, incluindo os citados premios de seguros novos, annuidades e juros de papeis de credito e de depositos.

O saldo dos lucros do anno foi de 20:101 \$182 réis dos quaes a direcção propõe sejam applicados a dividendo 9:000 \$000, na razão de 15 p. c.

Não melhoraram as condições do mercado bolsista durante a quinzena que hoje finda. Continua a mesma frouxidão de preços, a mesma falta de animação que registámos nos ultimos boletins.

Os cambios que ha dias sofreram uma importante reacção no sentido da baixa, voltaram a breve trecho ás suas cotações anteriores.

O cambio do Rio sobre Londres ficou a 17 5/16. As libras vendiam-se a 4 \$690.

| | EM 15 DE FEVEREIRO | | EM 31 DE JANEIRO | |
|------------------------|--------------------|----------|------------------|----------|
| | Comprador | Vendedor | Comprador | Vendedor |
| Londres cheque | 51 | 50 7/8 | 51 1/16 | 50 15/16 |
| » 90 d/v..... | 51 1/2 | — | 51 9/16 | — |
| Paris cheque | 561 | 563 | 560 | 562 1/2 |
| Madrid cheque | 773 | 780 | 229 | 230 |
| Berlim | 229 1/2 | 230 1/2 | 387 | 389 |
| Amsterdam cheque | 388 | 390 | 758 | 764 |

J. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

FEVEREIRO

| BOLSAS | 1 | 2 | 3 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 12 | 13 | 14 | 15 | — |
|---------------------------------------|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| Lisboa : Inscrições de assent. | 43,40 | — | 43,45 | 43,45 | 43,47 | 43,40 | 43,40 | 43,40 | 43,35 | 43,40 | 43,20 | 43,20 | 43,10 | — |
| ” coupon .. | 43,20 | — | 43,30 | 43,40 | 43,40 | 43,40 | 43,40 | 43,35 | 43,25 | — | 43,20 | 43,15 | 43,10 | — |
| Obrig. 4 % 1888 | — | — | 20.500 | — | — | 20.500 | 20.500 | — | — | — | 20.600 | 20.600 | — | — |
| ” 4 % 1890 assent | — | — | — | 54.000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ” 4 % 1890 coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ” 4 1/2 % assent | 63.000 | — | — | — | — | — | — | — | 62.800 | 63.000 | 63.300 | 62.300 | 63.300 | — |
| ” 4 1/2 % coupon int | — | — | 62.500 | — | 62.500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ” externo 1.ª série | 65.200 | — | — | — | — | — | — | — | — | 65.200 | 65.200 | 65.200 | 65.300 | — |
| ” 3 % 1905 | 9.350 | — | 9.350 | 9.350 | 9.350 | — | 9.350 | — | 9.350 | 9.350 | 9.350 | 9.350 | 9.350 | — |
| ” Tabacos coupon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções B. de Portugal | — | — | — | — | 180.000 | 180.000 | — | 179.500 | 180.000 | — | — | 180.000 | 180.000 | — |
| ” ” Commercial | — | — | — | — | 134.000 | 130.500 | 134.000 | — | — | — | — | — | — | — |
| ” ” Nac. Ultramarino | — | — | 99.000 | 98.500 | 98.000 | — | 97.500 | 97.500 | — | — | 97.000 | 96.500 | 96.000 | — |
| ” ” Lisboa & Açores | 119.000 | — | — | 119.000 | 119.000 | 115.500 | — | — | — | 119.500 | — | 116.000 | — | — |
| ” ” Tabacos coupon | 102.500 | — | 104.500 | 104.500 | 104.000 | 105.100 | 105.000 | 105.000 | 105.200 | 105.200 | 104.900 | 105.000 | 105.300 | — |
| ” ” Comp. Phosphoros | 67.500 | — | 67.300 | 67.000 | 66.500 | 67.100 | 67.300 | 67.300 | 67.700 | 67.500 | 67.500 | 67.300 | 67.300 | — |
| ” ” Real | — | — | — | — | — | — | 67.500 | — | — | — | — | — | 66.500 | — |
| ” ” Nacional | 11.400 | — | — | — | 11.300 | — | — | — | — | — | 11.000 | — | — | — |
| Obrig. prediaes 6 % | 93.500 | — | — | — | — | — | 94.150 | 94.000 | 94.000 | 94.000 | 94.000 | — | — | — |
| ” ” 5 % | 87.150 | — | — | 87.150 | 87.000 | 86.900 | 87.000 | — | 87.150 | 87.150 | — | — | 86.900 | — |
| ” ” C.ª Beira Alta | — | — | — | — | — | — | 33.900 | — | — | — | — | — | — | — |
| ” ” Real 3 % 1.º grau | — | — | 70.700 | — | — | — | 71.400 | — | — | — | — | — | — | — |
| ” ” 3 % 2.º ” | 56.800 | — | 56.800 | — | 56.700 | — | 56.800 | 56.950 | — | — | 59.950 | — | 57.000 | — |
| ” ” Nacional 1.ª série | — | — | — | 71.500 | 71.500 | 71.500 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ” ” Atravez d'Africa | — | — | 87.600 | 87.600 | 87.600 | — | 87.600 | 87.600 | 87.600 | — | — | — | 87.600 | — |
| Paris : 3 % portuguez 1.ª série | 68,65 | 68,90 | 68,95 | 69,20 | 69,15 | 69,15 | 68,95 | 69,00 | 68,65 | 68,72 | 68,82 | 68,75 | — | — |
| Accções Comp. Real | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 356 | — | — | — |
| ” ” Madrid-Caceres | — | — | 41 | 40 | 38,50 | 38 | 39 | 39,50 | 40 | — | 39 | 39,75 | — | — |
| ” ” Madrid-Zaragoza | 321 | 322 | 322 | 325 | 324 | 327 | 332 | 329 | — | — | — | — | — | — |
| ” ” Andaluzes | 202 | 202 | 204 | 252,50 | 199 | 202 | 205 | 211 | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | 381 | 381 | 379 | — | — | — | 382 | — | 381 | — | 331 | — | — | — |
| ” ” 2.º ” | 302 | 302 | 303 | 302 | 302,25 | 302 | 301 | 303 | 303 | 304 | 303 | 302 | — | — |
| ” ” Beira Alta | 184 | 181 | 182 | 181 | 182 | 180 | 180 | 179 | — | — | — | — | — | — |
| ” ” Madrid-Caceres | 128 | 135 | 135 | 134,50 | 128 | 133 | 135 | 135 | 135 | — | 135 | — | — | — |
| Londres : 3 % portuguez | 69 | 69,12 | 69,12 | 69,12 | 69,12 | 69,12 | 69,12 | 69,12 | 69 | 69 | 69 | 69 | — | — |
| Amsterdam : Obr. Atrav. Africa | — | — | — | 93,12 | 92,93 | 92,93 | — | 93,25 | — | — | — | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

| Linhas | Período de exploração | 1905-906 | | 1904-905 | | Totais desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|--|-----------------------|----------|------------|----------|------|---------------------------|---------|----------------------|---------------|
| | | Kil. | Totas | Kilom. | Kil. | Totas | Kilom. | 1905-906 | 1904-905 |
| COMPANHIA REAL | de a | 693 | 89.644.000 | 129.356 | 693 | 84.591.249 | 122.065 | 342.482.000 | 338.364.996 |
| Antiga rede e nova não garantida | 22 28 Jan | 693 | 83.048.000 | 119.838 | — | 82.822.504 | 119.513 | 425.530.000 | 421.187.500 |
| Nova rede garantida | 22 28 Jan | 380 | 12.842.000 | 33.795 | 380 | 11.853.751 | 31.194 | 47.714.000 | 47.415.004 |
| Vendas Novas | 29 4 Fev | — | 11.737.000 | 30.887 | — | 11.699.496 | 30.788 | 59.451.000 | 59.114.500 |
| Sul e Sueste | — | 573 | — | — | 535 | — | — | — | — |
| Minho e Douro | 21 30 Nov | 343 | 46.107.496 | 134.424 | 343 | 36.223.948 | 105.609 | 1.372.708.287 | 1.289.479.446 |
| Beira Alta | 24 31 Dez | 253 | 13.614.193 | 53.811 | 253 | 14.011.910 | 55.383 | 449.290.350 | 446.530.967 |
| Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança | 1 7 Jan | — | 5.663.516 | 22.385 | — | 5.987.408 | 23.665 | 5.663.516 | 5.987.408 |
| Guimarães | 8 14 " " | — | 6.295.697 | 24.884 | — | 6.798.938 | 26.873 | 11.959.213 | 12.786.346 |
| Porto à P. e Famalicão | 10 16 Dez | 134 | 2.849.860 | 21.267 | 105 | 1.653.146 | 15.744 | 102.575.441 | 96.777.663 |
| Norte de Espanha | 17 24 " | 148 | 3.097.536 | 20.929 | — | 2.088.354 | 19.889 | 101.965.512 | 98.866.017 |
| Madrid — Zaragoza — Alicante | 25 31 " | — | 2.562.598 | 17.815 | — | 2.216.554 | 21.110 | 104.528.110 | 91.082.571 |
| Zafra a Huelva | 1 10 " | 34 | 2.597.426 | 76.394 | 34 | 2.292.476 | 67.425 | 94.116.851 | 93.479.466 |
| Andaluzes | 11 20 " | — | 2.813.345 | 68.039 | — | 2.277.855 | 66.995 | 96.430.196 | 95.757.321 |
| Madrid-Caceres e Oeste | 15 21 Jan | 3650 | 1.981.976 | 543 | 3650 | 1.805.505 | 494 | 5.629.403 | 5.318.584 |
| Zafra a Huelva | 22 28 Jan | 777 | 129.748 | 167 | 777 | 120.929 | 155 | 524.644 | 496.247 |
| Andaluzes | 29 4 Fev | — | 1 | | | | | | |

Aos nossos assignantes

Bilhetes kilometricos em Espanha

Com o fim de procurar aos nossos assignantes a maior economia nas suas viagens, obtivemos poder fornecer-lhes bilhetes kilometricos para viagens em Espanha, os quais pôdem requisitar nesta redacção nos impressos que pômos á sua disposição aqui.

Estes bilhetes teem tais reduções de preços que se pôdem realizar viagens ao preço infimo de 8 réis por kilometro, em 1.ª classe, ou menos de 50 por cento do preço ordinario.

Além d'isso estes bilhetes dão ao passageiro a mais ampla liberdade, podendo utilizá-los na direcção que melhor entender, sem ter que se obrigar a um determinado itinerario.

Até mesmo para o caso de duas pessoas que vão a França querendo demorar-se ahi mais de um mez, os bilhetes kilometricos offerecem economia. Exemplo:

| | |
|---|---------|
| Dois bilhetes simples de Lisboa a Fuentes de Oñoro..... | 16\$060 |
| Bilhete kilometrico para o percurso de ida e volta em Espanha, servindo para as duas pessoas 247 pesetas..... | 37\$050 |
| Dois bilhetes de Hendaya a Bayonna e volta 21,60 | 4\$100 |
| Dois bilhetes simples de Villar Formoso a Lisboa | 16\$040 |
| | 73\$250 |
| Dois bilhetes de ida e volta a Bayonna custam | 71\$200 |
| Ampliação para mais um mez | 7\$120 |
| Diferença a mais..... | 4\$870 |

com a vantagem dos passageiros terem 3 meses em vez de 2 para realizar a viagem.

Se os passageiros quizerem ir ou regressar por Madrid, fazem maior percurso, visitam a capital de Espanha e ainda obtem maior economia; exemplo:

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Bilhetes a Fuentes, como acima..... | 16\$060 |
| Kilometrico 256 pesetas, réis..... | 39\$750 |
| Valencia d'Alcantara a Lisboa | 10\$600 |
| | 66\$410 |

A economia é, neste caso, de 12\$000 réis.

Para as viagens de familia os preços attingem a redução de mais de 50 por cento, como vamos demonstrar na seguinte comparação, calculada a viagem da fronteira de Villar Formoso á de Hendaya e volta:

| Pessoas | Tarifa ordinaria | Com bilhete kilometrico | Diferença | Por cento |
|---------|------------------|-------------------------|-----------|-----------|
| 3 | 457,50 | 293 | 164,50 | 36 |
| 4 | 610 | 348 | 262 | 43 |
| 5 | 760,50 | 403 | 357,50 | 47 |
| 6 | 915 | 467 | 448 | 49 |
| 7 | 1067,50 | 523 | 544,50 | 51 |

Uma ou mais pessoas, percorrendo 10.000 kilometros pagam, por tarifas geraes, 1.200 a 1.400 pesetas ou 180\$000 a 210\$000 réis; o bilhete kilometrico para esta distancia custa 569 pesetas, ou uns 85\$000 réis, isto é a economia atinge 60 por cento.

As casas de trabalho

Um dos meios mais efficazes para extinguir o pauperismo é facilitar o trabalho.

Nesta ordem d'ideias, e á semelhança do que ha já muito tempo existe em todos os paizes cultos, foi creada ultimamente entre nós a instituição das *Casas de trabalho*.

Para estas casas são mandadas as pessoas válidas que

são encontradas mendigando pela cidade. Se era a falta de trabalho que as obrigava a estender a mão á caridade, ali facilitam-lhe meios de ganhar a vida, afastando-os do meio desmoralizador dos que vivem explorando a caridade publica, como modo de vida rendoso e pouco fatigante.

E grande o serviço que presta a nova instituição, limpando a cidade de pedintes andrajosos e saneando-a moralmente pondo cobro á exploração da caridade.

Mas luta com dificuldades inherentes a instituições d'esta ordem quando não são mantidas pelas estações officiaes, e é um dever de todas as almas bem formadas ajudar a benefica instituição. A caridade proporcionando o trabalho é mais util do que a caridade facilitando a ociosidade.

Que a esmola do rico e do pobre se conjuguem num esforço comum, e levantem a benemerita instituição a ponto de poder espalhar por toda a parte os benefícios da sua iniciativa.

Na redacção da *Gazeta* desde hoje fica aberta a lista de inscrição para quem queira subscrever para tão moralizador melhoramento.

Da Redacção 5\$000

Tracção electrica

Lisboa

As companhias Lisbon Electric Tramways Limited e Carris de ferro de Lisboa assignaram já o contrato com a empresa do ascensor do Carmo para a aquisição d'este.

Madrid

Foi requerida a concessão de um tremvia electrico, partindo da Praça dos Ministerios, percorrendo a rua da Encarnación, Praça Izabel II, rua do Arenal, Puerta del Sol, Praça Castellar, Prado, e terminando na rua Afonso XII.

Italia

Começaram os trabalhos de construção da linha Thiene-Rocchetta-Asiago.

O primeiro troço de Thiene a Rocchetta, será inaugurado na proxima primavera.

Está quasi terminado o primeiro troço da linha ferrea aerea dos Alpes.

E o troço de Wetterhorn, que passa sobre o valle e a planicie de Gleesthein.

Argentina

O governo auctorizou a abertura ao serviço publico da linha de Lagunilla a Chucul, do Central Argentino e da linha de Alta Vista a Avestruz, da Companhia do Sul de Buenos Aires.

O ministro das Obras Publicas nomeou uma commissão para proceder aos estudos necessarios para a construção de uma linha que partindo do Valle de Lerma, termine em Huitiquina, ou qualquer outro ponto proximo d'este, na fronteira do Chili.

Bolivia

O governo está em negociações com o governo argentino para o prolongamento do Central Argentino até Tupsia, no sul da Bolivia.

O porto de Lourenço Marques

Teem continuado com grande actividade as obras do porto de Lourenço Marques, melhoramento de grande importancia para chamar a concorrença do commercio, e que vae torná-lo o porto sem rival da Africa do Sul. Pelo relatorio ultimamente chegado ao ministerio da

marinha vê-se que no anno findo ficou concluida toda a 1.ª secção numa extensão total de 554 metros.

Esta secção e mais a parte da 2.ª, que já está feita permite a acostagem de 4 dos maiores navios que entram no porto e, quando a 2.ª alcançar a ponte neerlandesa, haverá então uma extensão acostável de 1.300 metros.

Está já concluída a ligação do caes antigo da alfandega com o caes Gorjão por meio de um talude de alvenaria, completando-a também o grande aterro da margem do Caes Gorjão da área de 40.000 m², a maior parte da nova ponte para formar a doca das lanchas de descarga, novas linhas ferreas de ligação, vedações do recinto do porto, edifícios para a direcção das obras, armazens de materiais, novas ligações eléctricas para os guindastes, dragagens junto do caes, etc.

O porto já dispõe de armazens comportando 1.900 metros cúbicos de mercadorias e estão sendo construídos mais dois com 1.800 metros cada um. E para mercadorias expostas ao tempo ha espaço para 12.000.

Para a descarga das mercadorias ha já 9 guindastes eléctricos, que carregam directamente para os vagões.

O plano geral das obras do porto comprehende um muro de alvenaria na 2.ª secção para montante da parte já feita com estacaria, com 30 pés em baixa mar; instalações para carvão com apparelos próprios para descarga; doca para descarga de madeiras; doca de abrigo para a capitania; docas secas para concertos de navios; outra para barcos de pesca, etc.

Automobilismo

Em Lima, cidade do Perú, ha já meses que funcionam os omnibus automóveis, fazendo carreiras com a máxima regularidade.

São carruagens fechadas, pesando cinco toneladas, com assentos para trinta e dois passageiros.

Fazem um percurso de 40 quilometros, vencendo rampas com 8% de inclinação, com a velocidade de 7 quilometros por hora.

Durante o anno findo as cem fabricas de automóveis dos Estados Unidos, produziram 26.600 carruagens no valor de 34.650.000 dollars.

Só na cidade de Nova York ha 14.000 automóveis avançando-se o numero total de automóveis existentes nos Estados Unidos em 90.000.

O preço dos automóveis de aluguer em Paris é o seguinte:

Automóveis de dois logares, 1,25 francos, para o primeiro quilometro e 50 centimos por cada um dos seguintes.

Automóveis de quatro logares, 1,50 francos pelo primeiro quilometro, e 60 centimos por cada um dos seguintes.

Automóveis de seis assentos, 2 francos pelo primeiro quilometro e 80 centimos por cada um dos seguintes.

De noute acresce um franco, dentro da cidade, e dois saíndo das fortificações.

Isto é o preço maximo autorizado; a concorrência pode levar os emprezarios ou as companhias a baixarem estes preços.

Caminho de ferro japonês na Manchuria

No caminho de ferro de via reduzida de Antung-Mukden que entronca na linha de Fenghwangcheng Moteling, o unico troço que ainda falta a ser construído é o que fica entre Hiamatang e Mukden, o qual se espera esteja concluído muito brevemente.

A linha já foi toda inspecionada a fim de ver se pode ser transformada em via larga com um metro de afastamento de carris.

O caminho de ferro japonês entre Mukden e Sinmin-tun está sendo também construído com a mesma largura.

A ligação com a linha chinesa a oeste de Lião e a linha japonesa a leste do rio terá lugar em Sinmin-tun aonde o rio será atravessado por uma ponte com 830 metros de comprimento em vez de sé-lo em Jingkow aonde o rio tem a largura de 1 legua.

Os caminhos de ferro espanhóis em 1905

Durante o anno findo foram inauguradas em Espanha as seguintes linhas:

Entre Barcelona e Mataró uma segunda via, na extensão de 29 quilometros.

Entre Madrid e Jetase uma segunda via, na extensão de 14 quilometros.

A linha de Durango ás minas de Arrazla e Elorrio, na extensão de 12 quilometros.

As linhas de Villaodrid a Ribadeo; Lugo; de Mollerusa a Ballader; das minas de Cala a S. Juan de Arnalfache.

A linha de Oviedo a Santander, na extensão de 217 quilometros.

Foram renovados os carris na linha de Durango a Zumarraga, 52 quilometros; no tunnel de Archanda, 1.352 metros e no da Collada, 860 metros.

LINHAS PORTUGUEZAS

Regoa a Villa Real. — Chegaram já á estação da Regoa vinte vagons para transporte de mercadorias nesta linha, construídos nas officinas dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Também ali estão já quatro máquinas Compound.

Brevemente devem chegar á Regoa treze carruagens para passageiros, de diferentes classes, construídas na Bélgica e que teem estado em Barca d'Alva esperando a conclusão das formalidades aduaneiras para poderem seguir ao seu destino.

No domingo 11 chegou a primeira máquina ao apeadeiro d'Avelleda, a 7 quilometros de Villa Real.

A entrada da máquina nas agulhas as filarmónicas tocaram o hymno nacional, subindo ao ar girandolas de foguetes, soltando a enorme multidão de povo reunida na estação entusiasticamente vivas a El-Rei, ministro das obras públicas e reino, conde de Villa Real, conselheiros Povoas, Azevedo, Sousa e mais transmontanos residentes em Lisboa.

Ao engenheiro sr. Sarmento, encarregado da construção foi oferecido um jantar, assistindo as pessoas mais gradas da villa, entre as quais o vice-presidente da câmara, administrador do concelho, vereador Moraes, muitos proprietários, presidente e membros da comissão dos festejos da inauguração da linha, etc.

Coimbra á Louzã. — Proseguem com actividade os trabalhos da construção d'esta linha ferrea, achando-se já construídos 12 quilometros de via e completas várias estações. Esta linha terá duas tomas de água e uma placa giratoria de 14 metros de diâmetro no seu limite.

Estação do Sul e Sueste em Lisboa. — Deu entrada no Conselho de Administração o projecto do estudo fluvial elaborado pelo distinto engenheiro sr. A. dos Santos Viegas; vai ser submetido ao exame do Conselho Superior de Obras Públicas.

Alverca á Ericeira. — Pelos habitantes do concelho de Mafra foi entregue á câmara municipal uma representação com o fim de obter que a vereação tenha como objectivo principal durante a sua gerencia envidar todos os esforços, perante El-rei, o governo e o parlamento, para que a projectada linha ferrea de Alverca por Bucelas, Malveira e Mafra á Ericeira, que faz parte da rede complementar de caminhos de ferro entre o Mondego e o Tejo, seja a primeira a ser construída e no mais breve prazo possível.

Linhado Valle do Tamega. — Na arrematação da empreitada para a construção de cerca de oito quilómetros da linha ferrea da Livração a Cavez foram apresentadas as seguintes propostas:

Rodrigo Fernandes dos Santos, que se prontifica a fazer a obra por 81:400\$000 réis; Zeferino Antonio Fernandes, 81:250\$000; Joaquim Lavandeira, 81:000\$000; Manuel Correia Martins, 80:100\$000; José Joaquim da Silva, José Ferreira e Manuel Martins da Rocha, 80:000\$000; Manuel Joaquim Ferreira da Silva, 79:500\$000; e Victor Augusto Dourado, 78:800\$000.

A empreitada foi adjudicada e este ultimo concorrente.

Povoa. — Verificou-se a experiência oficial de uma locomotiva Compound que a Companhia do caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão adquiriu na Alemanha.

A experiência a que assistiram vários técnicos e alguns convidados deu satisfatório resultado.

Mercê honorífica. — O sr. Luciano Mathiotte, chefe das oficinas da Companhia Real, e um dos mais antigos empregados da companhia, recebeu do governo francês as palmas da Academia d'instrução. A distinção é merecida e por ella felicitamos o agraciado, com o prazer da amizade que nos merece.

Horario de verão do Sul e Sueste. — O horário do próximo verão será sem alteração o de 1905.

Swazilandia. — Por notícias telegráficas recebidas de Lourenço Marques, foi o ministério da marinha informado de que estão muito adiantados os trabalhos de construção d'aquela linha.

Mossamedes. — Teem progredido com desusada actividade os trabalhos nesta linha, estando os carris já assentes até o quilómetro 32.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Os trabalhos da linha de Guadix a Baza continuam com extraordinária actividade, chegando já as locomotivas à estação de Górliz.

Apesar d'isso torna-se impossível fazer a inauguração da linha antes de abril ou maio, por causa das reparações a fazer na ponte de Górliz, um dos estribos da qual desceu uns quarenta centímetros.

Tem que se proceder à construção d'um novo estribo.

*
As cortes auctorizaram o governo a ratificar a convenção franco-espanhola dos caminhos de ferro transpyrenaicos.

SUÍSSA

Por ter aumentado a circulação de comboios na linha de S. Gotardo vai ser estabelecida uma segunda via nas secções de Lucerna, Immensee, Brunnen, Fluelen, Giubiasco-Chiasso.

Com o estabelecimento d'esta segunda via, em algumas secções tem que vencer grandes dificuldades, o conselho federal decidiu que por enquanto se estabelecesse apenas na secção de Giubiasco-Chiasso, e se construa um desvio entre Lucerna e Meggen.

JAPÃO

O governo japonês encomendou a uma fábrica de Philadelphia cem locomotivas para comboios e cincuenta para comboios de mercadorias.

São destinadas ao serviço das linhas na Mandchuria que o Japão vai explorar.

COREIA

Estão tendo actualmente grande desenvolvimento os trabalhos de caminhos de ferro neste país.

Para se fazer ideia da actividade que ali reina bastará dizer se que em uma linha de trezentas milhas de extensão trabalham três mil operários.

*
Consta que o governo japonês decidiu construir um caminho de ferro entre Seoul e Gensan.

A distância é de 129 milhas e o custo está calculado em 20 milhões de yens.

ESTADOS-UNIDOS

O comboio expresso de Mobile e Ohio que fará o trajecto uma vez por semana entre S. Luiz e Mobile, foi inaugurado no dia 5

de janeiro. Este comboio parte de S. Luiz às 9:15 da noite e chega a Mobile às 3 horas da tarde do dia seguinte.

O trajecto até a Havana é feito em 53 horas.

MEXICO

As linhas nacionais do México acabam de montar um serviço de comboios rápidos bi-setanais entre S. Luiz e a cidade do México via Laredo, devendo fazer o trajecto em 59 horas.

O material circulante será todo novo e do melhor tipo possível. Foi também inaugurado um serviço de carros turísticos. Isto é feito com o fim de colonizar o sul do México.

Aos nossos colegas

A todos os nossos colegas da imprensa agradecemos o favor das referências amáveis que teem feito ao nosso director a propósito da iniciativa que tomou para a formação de uma sociedade com o fim de propagar o excursionismo pelo nosso paiz.

E não só as referências amáveis agradecemos, como também o seu leal e valioso concurso para que possa ser realizado em breve tão útil intento.

Publicações recebidas

El Automovilismo Ilustrado. — Recebemos o primeiro número d'este ano, d'esta revista que se publica em Barcelona.

O nosso collega apresenta-se modificado, tendo aumentado o formato.

E' uma publicação interessantíssima como se pôde ver do sumário que é o seguinte:

Los Príncipes de Baviera, Infantes de España. — 1905-1906. — Automóviles Dürkopp 1906. — Crónica Madrileña. — El Automovilismo en España. — Opiniones de un extranjero. — Trianto Sanchis. — Exposiciones. — Carreras y Concursos. — Ferrocarriles y Trenes. — Notas al record. — Notas Bibliográficas.

Os Echos Theatraes. — Recebemos o primeiro número d'este hebdoadário, dedicado exclusivamente, como o seu nome está dizendo, apenas a questões theatrais.

Traz na primeira página a phototypia d'um dos novos que se dedica ao teatro.

Agradecemos.

Seguros e Finanças. — Recebemos o primeiro número d'esta publicação quinzenal que se destina a tratar de assuntos financeiros e muito principalmente a advogar as vantagens dos seguros.

Cuidadosamente redigido, é segura garantia do seu valor o nome dos seus directores, pela auctoridade que teem no assunto.

Brindes e calendários

Brinde Baeta Dias. — É um luxuoso calendário formado a moiré amarelo impresso a prata.

As páginas interiores ostentam mimosissimas poesias de Accacio Paiva appropriadas ao mês que figura ao lado.

A impressão, que é a vermelho e ouro, não pode ser mais artística.

Agradecemos.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

2.ª modificação da tarifa especial interna n.º 2 — grande velocidade para transporte de grupos de colegas e seus professores

Desde 10 de fevereiro de 1906 é elevado a 18 o limite máximo de 15 anos, estabelecido pela condição 3.ª da tarifa especial in-

terna n.º 2 de grande velocidade para os collegaes a quem devem aproveitar as vantagens da mesma tarifa. Lisboa, 5 de fevereiro de 1906.

Carga e descarga dos vagons completos

Tarifas especiaes P. n.º 7, 11 e 12 de pequena velocidade

A partir de 10 de fevereiro de 1906 e por acordo entre as linhas interessadas, fica annullada a condição (2.ª da tarifa especial P. n.º 12 e 4.ª das tarifas especiaes P. n.º 7 e 11), segundo a qual não seria permittida a applicação d'aqueellas tarifas combinadas quando os expedidores e os consignatarios se não encarregassem, respectivamente, das operações de carga e descarga.

Ficam, pois todos os expedidores e consignatarios com direito á applicação dos preços estabelecidos para *vagons completos*, quer se encarreguem de realizar as operações em questão, quer deixem de qualquer d'essas operações ou ambas elles a cargo do caminho de ferro, pagando, porém, no segundo caso, pela operação ou operações que não realizarem, os direitos respectivamente fixados nas tarifas de despesas accessorias em vigor.

Para a boa e facil execução d'esta regra, se recomenda aos remettentes que declarem bem explicitamente, nas respectivas notas de expedição, por quem devem ser feitas tanto a carga como a descarga dos *vagons completos* que expeçam, ficando entendido que a ausencia de declaração significa que a operação ou operações ficam a cargo do caminho de ferro.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1906.

Ampliação á tarifa especial M. L. n.º 5 de pequena velocidade para transporte de sal commun por vagons completos

A partir do dia 15 de fevereiro de 1906, é ampliada ás estações de Alcantara (Terra ou Mar) e Braço de Prata, pelos preços applicáveis a Lisboa, a tarifa especial M. L. n.º 5 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de fevereiro de 1903, para o transporte de sal commun por vagons completos de 10.000 kilogrammas ou que paguem por este pezo, de varias estações d'esta Companhia para varias estações da Companhia espanhola.

Lisboa, 5 de fevereiro de 1906.

Transportes de caça para o estrangeiro

Dadas as restricções impostas pela legislação espanhola e francesa, relativamente aos transportes de caça, previne-se o publico de que esta Companhia só aceitará expedições d'esta natureza, em serviço combinado internacional sob condição de que o expedidor assuma inteira responsabilidade pelas consequencias que possam provir de qualquer transgressão da referida legislação.

Nas remessas expedidas de qualquer estação d'esta Companhia, deverá o remettente declarar por escrito nas notas de expedição o seguinte:

«Assumo toda a responsabilidade pelas multas, demoras e quaisquer outros prejuizos que possa sofrer o transporte d'esta remessa em consequencia dos regulamentos vigentes em Espanha e França (ou simplesmente em Espanha, segundo o caso) sobre circulação de caça.»

Esta declaração deverá ser assignada pelo expedidor, sem o que não será aceite a remessa.

O presente annulla o Aviso ao Publico B. 1280 de 19 de novembro de 1903 — Lisboa, 12 de fevereiro de 1906.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de esponjas

No dia 5 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas apresentadas para o fornecimento de esponjas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e, em Paris nos escriptorios da Companhia 28, rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 9 de fevereiro de 1906.

Concurso para o fornecimento de vinho

No dia 2 de março, pelas 3 horas da tarde, no edificio da estação de Santa Apolonia, perante a Delegação da Comissão Admi-

nistrativa da Caixa de Soccorros, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de vinho tinto, por um anno, aos Armazens de Viveres da Caixa de Soccorros.

As propostas, que serão formuladas na conformidade do modelo fornecido pela «Caixa de Soccorros» deverão todas conter a clausula expressa de que o proponente conhece e se sujeita ás condições respectivas, que estarão patentes todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, na repartição da Caixa de Soccorros e serão enviadas a quem as requisitar; e bem assim incluirão o recibo do deposito provisório de 20.000 réis, efectuado na mesma Caixa, ou em alguma das estações de caminho de ferro á ordem da caixa central da Companhia, e serão acompanhadas da respectiva amostra contida em duas garrafas brancas lacradas, de 6 a 7 decelitros.

As propostas, em carta fechada, devem ser dirigidas «A Delegação da Caixa de Soccorros» e ter no sobre scrito a designação de: «proposta para o fornecimento de vinho aos Armazens de Viveres».

Os proponentes, devem indicar como referencia firmas comerciaes de respeitabilidade.

Lisboa, 10 de fevereiro de 1906.

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro da Livração a Cavez, lanço da Livração a Amarante

Pelo presente se faz publico que no dia 13 de março proximo futuro, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação d'uma empreitada de construcção de uma estação de 2.ª classe, tipo da linha do Douro; tres caes cobertos; quatro caes descobertos; duas casas de guarda; tres guaritas para agulheiro; uma estação de 2.ª classe; retrete de 1.ª classe; uma estação de 4.ª classe com caes coberto e caes descoberto; uma retrete de 2.ª classe; uma cocheira de machinas e uma cocheira de carruagens, no caminho de ferro da Livração a Cavez, lanço da Livração a Amarante.

O deposito provisório para ser admittido como licitante a esta empreitada será 712.500 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso na thesouraria de qualquer das Direcções do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, na repartição do serviço de construcção d'esta direcção, na Rua da Estação n.º 106, em Campanhã e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 10 de fevereiro de 1906.

Caminho de ferro da Regoa a Chaves 2.ª Secção Villa Real a Pedras Salgadas

Pelo presente se faz publico que no dia 15 de março do corrente anno, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construcção das seguintes obras para as estações da secção acima mencionada:

Construcção de dois edificios de passageiros em duas estações de 2.ª classe; de quatro em quatro estações de 4.ª classe e um em apeadeiro; duas retretes de 1.ª classe, cinco retretes de 2.ª classe; dois caes cobertos; tres caes descobertos; oito casas de guarda; doze guaritas para agulheiro; plataforma, pateo, vedação e avenida de acesso nas duas estações de 2.ª classe; vedação e obras accessorias em duas estações de 4.ª classe; uma cerceia de carga; uma cocheira de carruagens; uma cocheira de machinas e um caes de carvão.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 1.250.000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

Porto, 12 de fevereiro de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-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 excelente Carros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

CINTRA Hotel **Nunes**.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 2500 réis.—Proprietario, João Nunes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA High-life Pension — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1.200 a 3.000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar, 600 réis.—Teleg : Highlife — Lisboa.

MAFRA Hotel **Moreira**.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodaçes desde 1.000 réis por dia até 1.500.—Reduçao de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Vias Aéreas

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

Carris aéreos substituindo vantajosamente as vias portateis-sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

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

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

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

NUMERADORES AUTOMATICOS, para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes — caracteres em aço duro.

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis

» 4 » » 13\$750 » 17\$000
» 5 » » 15\$000 » 18\$250
» 6 » » 16\$250 » 19\$000

segundo o tamanho das letras

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES, nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | | Algés | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada |
| 5-30 m. | 5-44 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 7-10 m. | 7-34 m. |
| 5-50 m. | 6-4 m. | 6-23 m. | 6-38 m. | 8-15 m. | 8-39 m. |
| 6-35 m. | 6-49 m. | 6-45 m. | 7-0 m. | 9-26 m. | 10-30 m. |
| 7-0 m. | 7-14 m. | 7-30 m. | 7-45 m. | 10-26 m. | 11-44 m. |
| 7-20 m. | 7-34 m. | 7-53 m. | 8-8 m. | 11-42 m. | 12-10 t. |
| 8-30 m. | 8-44 m. | 8-18 m. | 8-33 m. | 12-26 t. | 14-40 t. |
| 8-50 m. | 9-4 m. | 9-25 m. | 9-40 m. | 2-26 t. | 3-40 t. |
| 9-35 m. | 9-49 m. | 10-30 m. | 10-45 m. | 3-42 t. | 4-40 t. |
| 10-0 m. | 10-14 m. | 10-53 m. | 11-8 m. | 6-42 t. | 7-26 t. |
| 10-25 m. | 10-39 m. | 11-15 m. | 11-30 m. | 8-5 n. | 9-27 n. |
| 11-5 m. | 11-19 m. | 12-0 m. | 12-15 t. | 9-42 n. | 10-11 n. |
| 11-30 m. | 11-44 m. | 12-23 t. | 12-38 t. | 10-26 n. | 11-5 n. |
| 11-50 m. | 12-4 t. | 12-45 t. | 1-0 t. | 11-5 n. | 11-50 n. |
| 12-35 t. | 12-43 t. | 13-30 t. | 1-45 t. | 12-6 n. | 13-1 n. |
| 1-0 t. | 1-14 t. | 1-53 t. | 2-8 t. | 12-42 t. | 1-40 t. |
| 1-20 t. | 1-34 t. | 2-45 t. | 2-30 t. | 1-40 t. | 2-56 t. |
| 2-5 t. | 2-19 t. | 3-0 t. | 3-45 t. | 2-42 t. | 3-26 t. |
| 2-30 t. | 2-44 t. | 3-23 t. | 3-38 t. | 3-42 t. | 4-40 t. |
| 2-50 t. | 3-4 t. | 3-45 t. | 4-0 t. | 6-42 t. | 5-27 t. |
| 2-35 t. | 3-49 t. | 4-30 t. | 4-45 t. | 7-26 t. | 7-40 t. |
| 4-0 t. | 4-14 t. | 4-53 t. | 5-8 t. | 8-5 n. | 8-24 n. |
| 4-20 t. | 4-34 t. | 5-15 t. | 6-30 t. | 9-42 n. | 10-11 n. |
| 5-30 t. | 5-44 t. | 6-0 t. | 6-45 t. | 10-26 n. | 11-5 n. |
| 5-50 t. | 6-4 t. | 6-23 t. | 6-38 t. | 11-5 n. | 12-15 t. |
| 6-25 t. | 6-39 t. | 6-50 t. | 7-5 t. | 12-6 n. | 13-1 n. |
| 6-55 t. | 7-9 t. | 7-30 t. | 7-45 t. | 12-42 t. | 1-26 t. |
| 7-20 t. | 7-34 t. | 8-15 n. | 8-30 m. | 1-40 t. | 2-56 t. |
| 8-5 t. | 8-19 t. | 9-0 n. | 9-15 n. | 2-42 t. | 3-26 t. |
| 8-30 n. | 8-44 n. | 9-23 n. | 9-38 n. | 3-42 t. | 4-40 t. |
| 8-50 n. | 9-4 t. | 9-45 n. | 10-0 n. | 6-42 t. | 7-47 t. |
| 9-35 n. | 9-19 t. | 10-33 n. | 10-48 n. | 7-0 t. | 8-0 n. |
| 10-0 n. | 10-14 n. | 10-53 n. | 11-8 n. | 8-0 n. | 9-23 n. |
| 11-30 n. | 11-14 n. | 12-23 n. | 12-38 n. | 9-25 n. | 10-45 n. |

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

| C. Sodré | | P. Arcos | | C. Sodré | |
|----------|---------|----------|----------|----------|---------|
| 8-5 m. | 8-33 m. | 8-52 m. | 9-20 m. | 8-5 m. | 8-33 m. |
| 12-30 n. | 1-3 n. | 2-45 m. | 10-16 m. | 12-30 n. | 1-3 n. |

Mais os de Cascaes, excepto os a

| C. Sodré | | Cascaes | | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 6-15 m. | 7-29 m. | 6-18 m. | 7-24 m. | 6-15 m. | 7-29 m. |
| 7-45 m. | 8-30 m. | 7-48 m. | 8-47 m. | 8-30 m. | 9-46 m. |
| 8-10 m. | 9-46 m. | 8-26 m. | 9-2 m. | 9-10 m. | 10-20 m. |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-10 m. | 10-0 m. | 10-10 m. | 11-16 m. |
| 10-15 m. | 11-16 m. | 9-56 m. | 10-32 m. | 11-15 m. | 11-50 m. |
| 11-20 m. | 11-50 m. | 10-48 m. | 11-54 m. | 12-10 t. | 12-26 m. |
| 12-15 t. | 12-26 t. | 12-2 t. | 12-2 t. | 1-26 t. | 1-26 t. |
| 1-40 t. | 2-16 t. | 12-18 t. | 1-24 t. | 2-50 t. | 2-51 t. |
| 4-45 t. | 2-50 t. | 1-48 t. | 2-32 t. | 3-16 t. | 3-26 t. |
| 3-10 t. | 3-46 t. | 2-26 t. | 3-2 t. | 3-15 t. | 4-20 t. |
| 3-15 t. | 4-20 t. | 3-18 t. | 4-24 t. | 3-56 t. | 4-32 t. |
| 4-10 t. | 5-16 t. | 3-56 t. | 4-32 t. | 4-10 t. | 5-16 t. |
| 4-15 t. | 5-30 t. | 4-18 t. | 5-54 t. | 5-30 t. | 6-54 t. |
| 5-20 t. | 6-5 t. | 5-26 t. | 6-2 t. | 6-10 t. | 6-46 t. |
| 6-15 t. | 6-46 t. | 6-18 t. | 7-24 t. | 7-20 t. | 7-56 t. |
| 7-15 t. | 7-20 t. | 7-56 t. | 7-32 t. | 8-16 n. | 8-8 n. |
| 8-15 t. | 8-16 n. | 7-8 t. | 8-8 n. | 8-16 n. | 7-8 t. |
| 9-15 t. | 8-30 n. | 7-48 n. | 8-54 n. | 9-15 n. | 9-18 n. |
| 10-20 n. | 9-16 n. | 9-18 n. | 10-24 n. | 10-20 n. | 10-24 n. |
| 10-45 n. | 11-16 n. | 9-56 n. | 10-32 n. | 11-16 n. | 10-48 n. |
| 12-25 n. | 11-50 n. | 10-48 n. | 11-54 n. | 11-50 n. | 11-54 n. |
| 1-15 n. | 11-15 n. | 11-26 n. | 12-2 t. | 1-15 n. | 12-2 t. |
| 2-10 t. | 2-16 t. | 12-18 t. | 1-24 t. | 3-16 t. | 4-24 t. |
| 4-5 t. | 4-20 t. | 1-48 t. | 2-32 t. | 5-56 t. | 6-54 t. |
| 5-10 t. | 5-30 t. | 3-56 t. | 4-41 t. | 6-10 t. | 6-38 t. |
| 6-15 t. | 6-5 t. | 5-26 t. | 6-2 t. | 7-6 t. | 8-54 n. |
| 7-15 t. | 7-20 t. | 6-56 t. | 7-32 t. | 8-16 n. | 8-54 n. |
| 8-15 t. | 8-16 n. | 7-8 t. | 8-8 n. | 8-16 n. | 7-8 t. |
| 9-15 t. | 8-30 n. | 7-48 n. | 8-54 n. | 9-15 n. | 9-18 n. |
| 10-20 n. | 9-16 n. | 9-18 n. | 10-24 n. | 10-20 n. | 10-24 n. |
| 10-45 n. | 11-16 n. | 9-56 n. | 10-32 n. | 11-16 n. | 10-48 n. |
| 12-25 n. | 11-50 n. | 10-48 n. | 11-54 n. | 11-50 n. | 11-54 n. |
| 1-15 n. | 11-15 n. | 11-26 n. | 12-2 t. | 1-15 n. | 12-2 t. |

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

| | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 2-50 m. | 10-21 m. | 10-36 m. | 11-6 m. |
| 4-50 m. | 12-21 t. | 12-33 t. | 1-3 t. |
| 5-30 t. | 2-21 t. | 2-33 t. | 3-3 t. |
| 7-20 t. | 4-21 t. | 4-33 t. | 5-3 t. |
| 9-30 n. | 7-51 t. | 8-33 n. | 9-3 n. |
| 10-30 n. | 10-21 n. | 11-45 n. | 12-15 n. |

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

| | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 6-35 m. | 7-38 m. | 5-0 m. | 5-59 m. |
| 7-25 m. | 8-32 m. | 6-40 m. | 7-39 m. |
| 8-50 m. | 9-54 m. | 7-53 m. | 8-50 m. |
| 9-35 m. | 11-39 m. | 9-5 m. | 10-3 m. |
| 11-21 m. | 12-1 t. | 11-0 m. | 12-3 t. |
| 12-50 t. | 1-30 t. | 1-4 t. | 2-3 t. |
| 3-3 t. | 4-7 t. | 3-4 t. | 4-3 t. |
| 4-35 t. | 5-32 t. | 4-40 t. | 5-15 t. |
| 5-25 t. | 6-18 t. | 5-55 t. | 6-35 t. |
| 6-20 t. | 7-24 t. | 6-55 t. | 7-36 t. |
| 8-50 n. | 9-48 n. | 5-44 t. | 6-36 t. |
| 1-0 n. | 12-1 n. | 9-10 n. | 10-3 n. |
| 2-20 n. | 4-24 n. | 10-45 n. | 11-37 n. |

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

|
| |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 26 de Fevereiro sairá o paquete **Thames** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor inglez **Herzog**. Sairá a 26 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



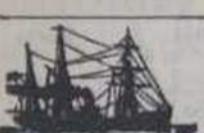
Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé** n.º 2. Sairá a 25 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeos, vap. francez **Cordillère**. Sairá a 22 de fevereiro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



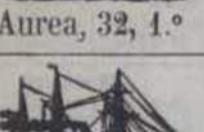
Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filippinas, vapor espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Cadiz, Malaga e Barcelona, vapor inglez **El Argentino**. Espera-se a 25 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Amazone**. Sairá a 19 de fevereiro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



Gibraltar, Genova, Leorne, Nopoles, Bari, Ancona, Brindisi, Trieste, Fiume e Veneza, vapor inglez **Assiont**. Espera-se a 16 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Rio Grande**. Sairá a 19 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos, vap inglez **Javary**. Sairá a 28 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool (directo), vapor inglez **Madeirense**. Sairá a 19 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas) Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 26 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Mormugão e Bombaim, vapor alemão **Leander**. Espera-se a 18 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



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



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



Paranaguá, São Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão **Paranaguá**. Sairá a 24 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º António do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mosamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 22 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 21 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 21 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º

• * * MATERIAES DE CONSTRUÇÃO * * *

• * * * * **J. LINO** * * * * *

TODO O PROPRIETARIO OU CONSTRUCTOR TEM NECESSIDADE DE PROCURAR ESTA CASA PARA SE FORNECER DE MATERIAES

• * * MADEIRAS EM BRUTO * APPARELHADAS E EM OBRA * TELHAS * TIJOLLOS * *

TUBOS DE GRÉS * AZULEJOS E LADRILHOS * CIMENTO PORTLAND * CIMENTO NACIONAL

• * POZZOLANA DOS AÇORES * VIGAS DE FERRO * CHAPA ONDULADA *

* DEPOSITOS DE FERRO GALVANIZADO * ORNATOS EM ZINCO, EM MADEIRA, EM BARRO E EM CARTON-PIERRE * PARQUETS *

SORLHOS EMBUTIDOS * SORLHOS APPARELHADOS E FORROS * PREGARIA D'ARAME * ESTATUAS * VASOS E BALAUSTRES

* * * * * FORNECEM-SE CATALOGOS * * * * *

• * * RUA DO CAES DO TOJO, 35 - LISBOA * * *



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL N.º 7 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 25 de janeiro de 1906)

DESDE 1 DE MARÇO DE 1906

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

| Procedências | Destinos | Dias de validade | Preços | | | Procedências | Destinos | Dias de validade | Preços | | |
|--------------|------------------|------------------|------------|------------|------------|--------------|----------------------------|------------------|------------|------------|------------|
| | | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | | | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
| LISBOA | Barreiro | 1 | 3200 | - | 150 | LISBOA | Faro | 7 | 93290 | 73290 | 53220 |
| | Moita | 1 | 3500 | 3450 | 3350 | | Olhão | 7 | 93570 | 73490 | 53370 |
| | Pinhal Novo | 1 | 3700 | 3600 | 3400 | | Fuzeta | 7 | 93820 | 73700 | 53510 |
| | Poceirão | 3 | 13250 | 13040 | 5750 | | Luz | 7 | 93980 | 73820 | 53600 |
| | Vendas Novas | 3 | 23050 | 13670 | 13200 | | Tavira | 7 | 103130 | 73950 | 53680 |
| | Cabrela | 3 | 23290 | 13840 | 13330 | | Conceição (*) | 7 | 103280 | 83050 | 53760 |
| | Montemór | 3 | 23620 | 23110 | 13520 | | Cacella (*) | 7 | 103460 | 83210 | 53870 |
| | Escural | 3 | 23870 | 23290 | 13650 | | Castro Marim (*) | 7 | 103630 | 83320 | 53950 |
| | Casa Branca | 3 | 33070 | 23160 | 13760 | | Villa Real S.º António (*) | 7 | 103780 | 83450 | 63040 |
| | Alcaçovas | 4 | 33220 | 23560 | 13840 | | Palmella | 1 | 3900 | 3750 | 3500 |
| | Vianna | 4 | 33450 | 23740 | 13960 | | Setúbal | 1 | 13000 | 3850 | 3600 |
| | Villa Nova | 4 | 33610 | 23880 | 23070 | | Evora | 4 | 33610 | 23880 | 23070 |
| | Alvito | 4 | 33840 | 33060 | 23190 | | Azaruja | 4 | 43160 | 33300 | 23370 |
| | Cuba | 4 | 43210 | 33340 | 23400 | | Valle do Pereiro | 4 | 43400 | 33450 | 23470 |
| | Beja | 4 | 43660 | 33690 | 23650 | | Venda do Duque | 4 | 43530 | 33580 | 23560 |
| | Outeiro | 4 | 53160 | 43080 | 23930 | | Evora-Monte | 4 | 43800 | 33800 | 23700 |
| | Figueirinha | 4 | 53390 | 43250 | 33050 | | Ameixial | 4 | 53100 | 43030 | 23880 |
| | Carregueiro | 4 | 53740 | 43540 | 33250 | | Extremoz | 4 | 53300 | 43190 | 33000 |
| | Casevel | 4 | 53890 | 43630 | 33320 | | Borba | 4 | 53610 | 43430 | 33170 |
| | Ourique | 4 | 53970 | 43710 | 33380 | | Villa Viçosa | 4 | 53750 | 43550 | 33260 |
| | Panoias | 4 | 53930 | 43670 | 33350 | | Serpa | 4 | 53490 | 43330 | 33100 |
| | Garvão | 4 | 63100 | 43810 | 33440 | | Pias | 4 | 53860 | 43620 | 33310 |
| | Amoreiras | 4 | 63270 | 43940 | 33520 | | Moura | 4 | 53970 | 43710 | 33380 |
| | Odemira | 4 | 63720 | 53290 | 33780 | | Algoz | 7 | 83420 | 63610 | 43740 |
| | Saboia-Monchique | 5 | 73040 | 53530 | 33960 | | Aleantarilha | 7 | 83560 | 63710 | 43810 |
| | S. Marcos | 5 | 73600 | 53960 | 43270 | | Poço Barreto | 7 | 83630 | 63780 | 43850 |
| | Messines | 7 | 73960 | 63250 | 43480 | | Silves | 7 | 83750 | 63870 | 43910 |
| | Tunes | 7 | 83280 | 63510 | 43660 | | Estombar | 7 | 83830 | 63990 | 53000 |
| | Albufeira | 7 | 83110 | 63600 | 43730 | | Portimão | 7 | 93000 | 73060 | 53050 |
| | Boliqueime | 7 | 83650 | 63790 | 43850 | | Loredo (*) | 4 | 33810 | 33030 | 23180 |
| | Loulé | 7 | 83860 | 63950 | 43980 | | Senhora da Graça (*) | 4 | 43020 | 33200 | 23280 |
| | Almansil-Nexe | 7 | 93090 | 73130 | 53100 | | Arrayollos (*) | 4 | 43340 | 33440 | 23460 |
| SETÚBAL | Lisboa | 1 | 13000 | 3850 | 5600 | SETÚBAL | Olhão | 7 | 93240 | 73190 | 53140 |
| | Barreiro | 1 | 3800 | 3650 | 3450 | | Tavira | 7 | 93800 | 73610 | 53440 |
| | Lavrário | 1 | 3700 | 3540 | 3360 | | Villa Real S.º António (*) | 7 | 103460 | 83140 | 53810 |
| | Alhos Vedros | 1 | 3600 | 3460 | 3320 | | Palmella | 1 | 3200 | 3150 | 3120 |
| | Moita | 1 | 3500 | 3400 | 3280 | | Evora | 4 | 33260 | 23540 | 13820 |
| | Pinhal Novo | 1 | 3350 | 3280 | 3200 | | Extremoz | 4 | 43920 | 33840 | 23750 |
| | Poceirão | 1 | 3800 | 3600 | 3400 | | Borba | 4 | 53270 | 43100 | 23930 |
| | Vendas Novas | 3 | 13680 | 13320 | 3930 | | Villa Viçosa | 4 | 53390 | 43190 | 33000 |
| | Cabrela | 3 | 13890 | 13480 | 13060 | | Moura | 4 | 53690 | 43430 | 33170 |
| | Casa Branca | 3 | 23670 | 23080 | 13490 | | Silves | 7 | 83410 | 63550 | 43680 |
| | Beja | 4 | 43340 | 33380 | 23420 | | Portimão | 7 | 83650 | 63730 | 43820 |
| | Faro | 7 | 83970 | 63980 | 43980 | | — | — | — | — | — |

| Procedencias | Destinos | Dias de validade | Preços | | | Procedencias | Destinos | Dias de validade | Preços | | |
|--------------|------------------|------------------|------------|------------|------------|--------------|----------------------------|------------------|------------|------------|------------|
| | | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe | | | | 1.ª classe | 2.ª classe | 3.ª classe |
| EVORA | ou vice-versa | | | | | EVORA | ou vice-versa | | | | |
| | Lisboa | 4 | 35610 | 25880 | 28070 | | Villa Real S.º Antonio (*) | 7 | 85820 | 65860 | 45900 |
| | Pinhal Novo | 3 | 23990 | 25270 | 15620 | | Setubal | 4 | 35260 | 25540 | 15820 |
| | Vendas Novas | 3 | 15830 | 15430 | 15030 | | Azaruja | 2 | 5610 | 5480 | 5360 |
| | Cabrela | 3 | 15620 | 15260 | 5900 | | Valle do Pereiro | 2 | 5770 | 5600 | 5440 |
| | Montemor | 3 | 15280 | 15000 | 5720 | | Venda do Duque | 2 | 15010 | 5790 | 5560 |
| | Escoural | 3 | 15010 | 5790 | 5560 | | Evora-Monte | 2 | 15250 | 5980 | 5710 |
| | Casa Branca | 3 | 5840 | 5640 | 5470 | | Anieixial | 2 | 15620 | 15270 | 5900 |
| | Aleagovas | 3 | 15190 | 5930 | 5680 | | Extremoz | 2 | 15800 | 15400 | 15010 |
| | Vianna | 3 | 15410 | 15090 | 5790 | | Borba | 2 | 25160 | 15680 | 15200 |
| | Villa Nova | 3 | 15620 | 15270 | 5900 | | Villa Viçosa | 2 | 25320 | 15810 | 15300 |
| | Alvito | 3 | 15860 | 15440 | 15040 | | Serpa | 3 | 35390 | 25640 | 15890 |
| | Cuba | 3 | 25230 | 15730 | 15240 | | Pias | 3 | 35770 | 25930 | 25090 |
| | Beja | 3 | 25740 | 25130 | 15520 | | Moura | 3 | 45240 | 35300 | 25359 |
| | Carregueiro | 3 | 35700 | 35000 | 25000 | | Silves | 7 | 65800 | 55290 | 35780 |
| | Messines | 7 | 65000 | 45680 | 35340 | | Pertimão | 7 | 75010 | 55460 | 35890 |
| | Tunes | 7 | 65320 | 45910 | 35510 | | Loredo (*) | 2 | 5230 | 5180 | 513 |
| | Faro | 7 | 75350 | 55730 | 45170 | | Senhora da Graça (*) | 2 | 5440 | 5340 | 5240 |
| | Olhão | 7 | 75590 | 55910 | 45230 | | Arrayollos (*) | 2 | 5770 | 5600 | 5440 |
| | Tavira | 7 | 85530 | 65640 | 45710 | | | | | | |
| BEJA | Lisboa | 4 | 45660 | 35690 | 25650 | BEJA | S. Marcos | 2 | 35480 | 25700 | 15930 |
| | Vendas Novas | 3 | 25980 | 25320 | 15670 | | Messines | 4 | 35870 | 35010 | 25160 |
| | Casa Branca | 1 | 15960 | 15520 | 15090 | | Tunes | 4 | 45210 | 35280 | 25340 |
| | Aleagovas | 1 | 15590 | 15240 | 5880 | | Boliqueime | 4 | 45600 | 35580 | 25560 |
| | Vianna | 1 | 15350 | 15040 | 5760 | | Faro | 4 | 55330 | 45140 | 25960 |
| | Villa Nova | 1 | 15170 | 5920 | 5660 | | Olhão | 4 | 55610 | 45370 | 35120 |
| | Alvito | 1 | 5580 | 5690 | 5500 | | Tavira | 4 | 65210 | 45830 | 35450 |
| | Cuba | 1 | 5530 | 5420 | 5290 | | Villa Real S.º Antonio (*) | 1 | 65160 | 55030 | 35590 |
| | Outeiro | 1 | 5530 | 5420 | 5290 | | Setubal | 4 | 45340 | 35380 | 25420 |
| | Figueirinha | 1 | 5800 | 5630 | 5450 | | Evora | 3 | 25740 | 25130 | 15520 |
| | Carregueiro | 2 | 15170 | 5920 | 5660 | | Extremoz | 3 | 45250 | 35300 | 25360 |
| | Casevel | 2 | 15440 | 15120 | 5800 | | Borba | 3 | 45590 | 35570 | 25550 |
| | Ourique | 2 | 15620 | 15270 | 5900 | | Villa Viçosa | 3 | 45700 | 35660 | 25610 |
| | Pancias | 2 | 15800 | 15400 | 15010 | | Serpa | 1 | 5920 | 5720 | 5520 |
| | Garvão | 2 | 25020 | 15570 | 15120 | | Pias | 1 | 15320 | 15030 | 5740 |
| | Amoreiras | 2 | 25220 | 15720 | 15230 | | Moura | 1 | 15790 | 15390 | 15010 |
| | Odemira | 2 | 25700 | 25110 | 15500 | | Silves | 4 | 45720 | 35670 | 25620 |
| | Saboia-Monchique | 2 | 25880 | 25240 | 15600 | | Portimão | 4 | 45980 | 35870 | 25770 |
| FARO | Lisboa | 7 | 95290 | 75290 | 55220 | FARO | Cacella (*) | 1 | 15350 | 15040 | 5760 |
| | Beja | 4 | 55330 | 45140 | 25960 | | Castro Marim (*) | 1 | 15520 | 15190 | 5850 |
| | Saboia-Monchique | 1 | 25610 | 25030 | 15450 | | Villa Real S.º Antonio (*) | 1 | 15720 | 15330 | 5950 |
| | S. Marcos | 1 | 15980 | 15540 | 15100 | | Setubal | 7 | 85970 | 65980 | 45980 |
| | Messines | 1 | 15560 | 15220 | 5870 | | Evora | 7 | 75350 | 55730 | 45170 |
| | Tunes | 1 | 15180 | 5920 | 5670 | | Extremoz | 7 | 85890 | 65920 | 45950 |
| | Albufeira | 1 | 15010 | 5820 | 5580 | | Borba | 7 | 95220 | 75170 | 55130 |
| | Boliqueime | 1 | 5770 | 5600 | 5430 | | Villa Viçosa | 7 | 95330 | 75260 | 55180 |
| | Loulé | 1 | 5500 | 5390 | 5280 | | Moura | 4 | 65510 | 55070 | 35610 |
| | Almancil-Nexe | 1 | 5290 | 5230 | 5160 | | Algoz | 1 | 15320 | 15030 | 5740 |
| | Olhão | 1 | 5310 | 5240 | 5180 | | Aleantarilha | 1 | 15460 | 15140 | 5820 |
| | Fuzeta | 1 | 5600 | 5180 | 5350 | | Poco Barreto | 1 | 15560 | 15220 | 5870 |
| | Luz | 1 | 5800 | 5620 | 5440 | | Silves | 1 | 15710 | 15330 | 5940 |
| | Tavira | 1 | 5970 | 5760 | 5510 | | Estombar | 1 | 15890 | 15470 | 15060 |
| | Conceição (*) | 1 | 15140 | 5880 | 5630 | | Portimão | 1 | 15980 | 15540 | 15100 |

(*) Só se venderão bilhetes de ou para estas estações quando for anunciada a sua abertura à exploração.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONDIÇÕES

CONTENDO LINHAS, TARIFAS, HORÁRIOS, ETC.

1.^a Estes bilhetes são vendidos para todos os comboios ordinarios e validos: para a ida pelos comboios para que foram vendidos e para a volta por qualquer comboio ordinario no prazo indicado no respectivo quadro, a saber:

Sendo o prazo de 1 dia o bilhete é só valido para a partida da estação de regresso no mesmo dia da venda.

Sendo o prazo de 2 dias

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| » | » | » | » | 3 | » |
| » | » | » | » | 4 | » |
| » | » | » | » | 5 | » |
| » | » | » | » | 7 | » |

o bilhete é valido para a partida da estação de regresso no dia da venda e

no dia seguinte.
nos 2 dias seguintes.

| | | | |
|---|---|---|---|
| » | 3 | » | » |
| » | 4 | » | » |
| » | 6 | » | » |

§ 1.^o Quando, segundo os horarios em vigor, o trajecto á ida entre duas estações não puder ser feito todo no mesmo dia, os bilhetes entre estas estações serão validos por mais 1 dia, além dos indicados na respectiva tabella.

§ 2.^o Estes bilhetes podem ser prorrogados duas vezes em metade da sua duração normal, mediante o pagamento de uma ou duas sobretaxas equivalentes, cada uma, a 10 % do custo total do bilhete. Para este effeito, as fracções de dia, serão contadas como dias inteiros. Estas ampliações serão legalisadas por meio de senhas especiaes, que podem ser adquiridas na estação de destino da viagem á ida. Todo o pedido de prorrogação deve ser feito; e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo sobre a qual a prorrogação é pedida.

Estes bilhetes, quando vendidos nos dias santificados e suas vesperas, são validos para o regresso até ao dia immediato ao santificado. Havendo dias santificados consecutivos, a validade será prorrogada até ao dia immediato ao ultimo dia santificado, inclusivè. Consideram-se, para este effeito, tambem como se fossem dias santificados a segunda e terça-feira de Carnaval e o sabbado de Alleluia.

2.^a O passageiro apresentará á ida as duas partes do bilhete (ida e volta). O passageiro que não apresentar senão a parte de ida terá de pagar por inteiro o preço da passagem na classe correspondente, segundo a tarifa geral, deduzida a importancia da parte do bilhete de ida.

3.^a O passageiro poderá apear-se á ida n'uma estação á quem da indicada no seu bilhete e regressar d'essa mesma estação ao ponto de partida sem pagamento supplementar.

4.^a Ao passageiro que á ida se apear n'uma estação situada além da indicada no seu bilhete, serão recolhidas as duas partes do bilhete de ida e volta, ficando este sem effeito, e terá o passageiro que pagar o seu lugar por inteiro, segundo a tarifa geral, desde o ponto de partida, deduzida a importancia do bilhete de ida e volta. No caso em que o preço do bilhete, segundo a tarifa ordinaria, seja inferior ao custo do bilhete de ida e volta de que o passageiro é portador, ser-lhe-ha apenas cassado o bilhete de ida e volta.

5.^a O passageiro que á volta se apear em qualquer estação antes da indicado no seu bilhete, não será obrigado a pagamento supplementar, mas o bilhete será recolhido e não poderá ser aproveitado pelo passageiro para continuar a viagem por outro comboio.

6.^a O passageiro que no regresso se apear n'uma estação além da designada no seu bilhete, pagará a diferença entre o preço do seu lugar pela tarifa ordinaria desde o ponto de partida e a importancia correspondente á parte da volta do bilhete.

7.^a O passageiro que ocupar uma classe superior á indicada no seu bilhete ficará sujeito a pagar a diferença de classe, segundo os preços da tarifa geral, quando tenha avisado préviamente o revisor.

8.^a Não serão concedidos meios bilhetes de ida e volta.

9.^a Estes bilhetes ficam sujeitos ás prescripções da tarifa geral, que não forem contrarias ás disposições da presente.

10.^a Fica substituida pela presente a tarifa especial A de grande velocidade de 1 de junho de 1904 e suas ampliações de 25 de Abril e 20 de julho de 1905.

Lisboa, 15 de Janeiro de 1906.

O ENGENHEIRO-DIRECTOR

Antonio Lourenço da Silveira