

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

Veja-se noticia importante, pagina 89 d'este numero

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Aviso ao publico sobre carga e descarga de vagon's completos, do Sul e Sueste.

SUMMARIO

SOCIEDADE «PROPAGANDA DE PORTUGAL».....	85
CONCURSO DE HOTEIS, por Mello de Mattos.....	87
UMA CARTA INTERESSANTE, por C. Wissmann.....	88
PORTE OFFICIAL — Portarias de 28 de fevereiro e 9 e 10 de março de 1906, do Ministerio das Obras Publicas.....	89
CINCOENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL.....	89
NOTAS DE VIAGEM — XII — Pelo Northern Pacific — Comboio em back — Os «Lunch rooms» — Exposição de Portland — Animas de fructas secas — A cidade — Vias electricas em 332 kilometros — Volta para Seattle.....	89
COMMERCIO EXTERIOR, por O. S.....	90
UMA CONFERENCIA.....	91
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	92 e 93
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA.....	94
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	95
TRACÇÃO ELECTRICA.....	95
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha da Regoa a Chaves — Linha do Valle do Tamega — Tanques de cimento armado — Regoa a Villa Real — Algarve — Valle do Vouga — Caminho de ferro de Lourenço Marques — Loanda — Mossamedes — S. Thomé — Loulé a Faro.....	96
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia — Hollanda — China.....	96
NOTAS VARIAS.....	96
ARREMATACOES.....	96
AGENDA DO VIAJANTE.....	97
ANNUNCIOS.....	98
HORARIO DOS COMBOIOS.....	99
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	100

SOCIEDADE PROPAGANDA de PORTUGAL

Este o titulo com que, em definitivo, ficou a nova aggremação que, segundo aqui dissémos no numero passado, foi fundada em 28 de fevereiro.

Não é vaidade de quem a iniciou dizer já que este facto deve ser considerado um dos mais notaveis do nosso paiz, nos ultimos tempos. Já o tem dito toda a imprensa que da nova sociedade se tem occupado, em termos os mais elogiosos; reconhece-o todo o publico que vê, com entusiasmo uma reunião de homens recrutados entre as mais importantes classes, decididos a trabalhar com um empenho pelo rejuvenescimento do paiz, pelos seus progressos materiaes e moraes, que operarão, num conjun-

cto admiravel, a sua transformação, dentro de poucos annos.

Identicas instituições existem já em todas as outras nações; e os beneficos effeitos que ellas teem produzido, de anno para anno se vão accentuando por tal fórma, que outras nações, mais remissas, se teem apressado em imitar o exemplo.

E note-se que, forçoso é dizê-lo, em parte alguma uma sociedade, no genero da que Portugal vem de fundar, era tão necessaria como aqui, e em parte alguma ella tem a cumprir tão alta missão, tão vasto programma de iniciativas e actividades a pôr em prática.

Porque bem pouco temos pensado em exercer o cargo que a nossa posição geographica nos garante, em utilizar as vantagens que o nosso bello clima nos dá, em tirar proveito das bellezas que o paiz encerra, nos seus pontos de vista admiraveis, na sua vegetação, em que toda a flora mundial se ostenta exhuberante; porque re-traidos no nosso viver modesto, filho de um espirito pouco dado a grandes expansões, considerando-nos pouco—muito pouco, muito menos do que somos—temos limitado quasi que a viver de nós proprios, numa orbita acanhada de aspirações que não vão além de uma existencia quasi que isolada.

A nossa terra, como a nossa casa, não tem por nós sido considerada em estado de receber visitas.

Como o honesto aldeão que fica vexado ao receber o senhor que vem da cidade, nós temo-nos sentido acanhados com a visita do estrangeiro, achando que o tapete de verdura que as nossas montanhas lhe offerecem não está bem tratado, e que o panorama que das nossas janellas se disfructa não é bastante vasto.

E não obstante, elle, que tem visto tudo, que tem percorrido os paizes mais adeantados; elle que a custo se amolda á falta de commodidades que, de facto, os nossos alojamentos lhe dão; elle perdôa essas deficiencias e diz-nos aqui, e proclama lá fóra, que Portugal é um paiz encantador.

Pois a Sociedade «Propaganda de Portugal» tem essa dupla missão a cumprir—missão internacional, mostrando aos estrangeiros que o ignorem o que o nosso paiz tem de attrahente—missão nacional, fazendo sair o nosso povo do marasmo em que tem vivido, para que melhore todos os serviços publicos e particulares que implicam com uma larga expansão de excursionismo nacional e estrangeiro; para que entre francamente no caminho do progresso, que a nova associação vem apontar-lhe, ou melhor, que ella vem incitá-lo a percorrer, arrancando-o dos seus costumes de modestia injustificavel.

São estas as bases do seu programma, é esse o lema da sua bandeira que tão sympatica se torna, por isso, que de todas as partes chegam, á nascente iniciativa, adhesões importantes e incitamentos os mais valiosos.

Como critica popular dos seus intuitos e dos seus effeitos, ha já, consagrada, na rua, nas conversas dos clubs,

nas discussões da arcada, nos dialogos familiares, a bella expressão do accordo que por toda a parte a ideia tem encontrado:

«Não se comprehende como isto já não está feito ha uito».

E' a repetição do problema do ovo de Colombo.

Tem razão a observação, como explicação tem o facto: E' que quem nisso pensou ha mais de 17 annos, (desde 1888) não podia prevêr—e não o imaginava mesmo agora, ha quinze dias, comquanto os seus receios d'um pallido resultado fossem hoje menos justificados—que o espirito publico recebesse a ideia com tanto entusiasmo; e mais do que isso, porque todo o bom exito d'uma empresa depende da actividade e dedicação dos que a realizam não podia prevêr que encontraria a secundar-lhe o esforço, aptidões tão devotadas, vontades tão firmes, energias tão prontas a pôr-se ao serviço da boa causa, ao serviço do paiz, em geral.

A esse punhado de benemeritos ha de o futuro fazer justiça, sempre que auflra os lucros d'esta empresa a que esses, aos quaes pouco tempo lhes deixam as suas occupações diarias e impreteriveis, sacrificam as poucas horas que deviam consagrar ao descanso, trabalhando com afincio na preparação de todo o necessario para a fundação da sociedade.

Tem sido este também o caracteristico d'esta aggre-miação.

Caso novo no paiz, ninguem se escusa ao trabalho; ninguem falta á comparencia, ninguem, por uma intransigencia de espirito, deixa de prestar o seu accordo ás idéas da maioria, ninguem por uma indolencia de vontade deixa de emitir o seu parecer dependente de estudo acurado e util.

Algarismos não são demais, como exemplo:

Na primeira reunião, de que demos aqui noticia, foram convidados 80 individuos das mais distinctas classes sociais; acodem 52 com a sua presença e 14 communicam o seu accordo por escripto. Na reunião da Grande Comissão Installadora, de 30 vogaes comparecem 22, justificam 6 a sua ausencia por escripto, e um verbalmente—um unico vogal deixou de comparecer. Nas reuniões da comissão de estatutos, de 11 individuos apresentam-se 10, poucos minutos depois da hora!

Que todos os que tem feito parte de comissões e assembleias no nosso paiz digam se já assim viram dedicações mais acrisoladas por uma causa, e mais auspiciosas esperanças de um futuro de obra séria e util como resultado de uma ideia.

Seria longo enumerar a quantidade de adhesões, algumas de grandiosa importancia, que a nova associação já tem e que todos os dias chegam ao conhecimento da comissão.

Neste caudal de sympathias um amigo dedicado tira dos medianos recursos uma verba—que seria modesta dadiwa d'um milionario mas que é valioso donativo da mão de quem não o é—e depõe 503000 réis na mão do iniciador, para as primeiras despesas; um distincto lente da Universidade de Coimbra vem offerecer-se para propagar a ideia naquella importante cidade academica. A parte os jornaes de Lisboa, que todos tem tido pela Sociedade os maiores disvelos, occupando-se d'ella, alguns, no seu logar de honra, a mais popular folha portuense enche columnas com entusiasticos incitamentos e saudações a tão patrióticos intentos.

Bem comprehende o Porto, e bem o faz perceber por esse seu orgão na imprensa, quanto bem lhe advirá da «Propaganda de Portugal».

O Porto a que podemos chamar «a capital do pittoresco portuguez», o Porto da actividade e da industria; o Porto do trabalho e da tenacidade na lucta pelos seus melhoramentos, tem que ser um centro importantissimo de irradiação da nova ideia.

Não se limitará, num futuro proximo, cremo-lo, a uma simples delegação o que a Sociedade deverá ter, no Porto, mas como que uma segunda sede, onde se agremiem as actividades que a cidade invicta é sempre a primeira a exemplificar.

Vão longa esta exposição, mas como o assunto tão intimamente se liga com a especialidade da nossa *Gazeta* e como a «Propaganda de Portugal» não tem ainda

o seu orgão na imprensa, não podemos deixar de acompanhar aqui os primeiros actos d'essa sociedade, compendiando-os num registo facil de consultar.

As bases de fundação da Sociedade foram approvadas em reunião da Comissão Installadora de 14 do corrente são as que constam do seguinte

Programma

Com o titulo Sociedade Propaganda de Portugal, é fundada uma associação tendo por fim, pela sua acção propria, pela intervenção junto dos poderes publicos e administrações locais e pela collaboração com estes e com todas as forças vivas da nação, promover o desenvolvimento intellectual, moral e material do paiz e, principalmente, esforçar-se por que seja visitado, admirado e amado por nacionaes e estrangeiros.

A sociedade é absolutamente alheia, no desempenho dos seus fins patrióticos, ás questões politicas e religiosas. Os seus meios de acção são os seguintes:

Ação propria:

a) Organizar e divulgar o inventario de todos os monumentos, riquezas artisticas, curiosidades e logares pittorescos do paiz, e de todas as praias, thermas e logares de montanha adaptaveis ás curas de ar ou ao alpinismo, sua exposição, clima, acção therapeutica, alojamentos e communicações terrestres, fluviaes ou maritimas;

b) Publicar itinerarios, guias e cartas roteiras de Portugal;

c) Organizar ou auxiliar excursões e passeios terrestres, maritimos ou fluviaes, e collaborar nesse sentido com as sociedades congeneres;

d) Promover, por meio de congressos, exposições, diversões e festas, a concorrência dos estrangeiros, e uma circulação cada vez mais activa dos nacionaes dentro do proprio paiz;

e) Ministras, na sua sede ou por intermédio dos seus delegados ou representantes nos diversos pontos do paiz, a todos os excursionistas, nacionaes e estrangeiros, as indicações necessarias a quem viaja por curiosidade, distracção ou saude;

f) Fornecer a hoteis, casinos, estabelecimentos balneares e hydrotherapicos, companhias de transportes, commerciantes, etc., plantas de installações, tabellas de preços, indicações hygienicas e listas de objectos de uso corrente nos grandes centros de villegiatura e excursionismo;

g) Promover as reformas e melhoramentos de installação e regimen de hoteis, empresas de transporte e serviços locais necessarios aos excursionistas, auxiliando com a sua publicidade os que se tornarem e mantiverem dignos de recommendação;

h) Estudar todas as questões de interesse geral conexas com os fins da sociedade (Regulamentos administrativos, viação terrestre e maritima, iluminação, alfandegas, medidas sanitarias, hygiene publica e privada, portos francos, etc.)

i) Fundar uma revista, orgão official da sociedade, contendo todas as informações uteis aos seus fins;

j) Promover para os seus associados, junto das companhias de caminhos de ferro, empresas de navegação, administrações publicas e locais, hoteis e estabelecimentos hydrotherapicos, casas commerciaes, etc., quaesquer concessões ou vantagens.

Ação junto dos poderes publicos e administrações locais:

a) Pedir aos poderes publicos e administrações locais a remoção de todas as difficuldades oppostas á livre entrada, circulação e saída de nacionaes e estrangeiros;

b) Collaborar com o Estado e com as corporações locais em tudo quanto possa valorizar as bellas naturaes do paiz, conservar o seu patrimonio artistico, augmentar o seu conforto material e facilitar as communicações, tornando as excursões commodas e apraziveis;

c) Promover a installação de postos de soccorro nos logares isolados, postes indicadores nas estradas e seus cruzamentos informando sobre logares e monumentos interessantes, á entrada de descidas perigosas e em ge-

ral a balizagem clara, expedita e completa das vias de comunicação e a iluminação das costas marítimas.

Ação internacional:

Cooperar com todas as associações similares estrangeiras (Sociétés de développement, sindicatos de iniciativa touring-clubs, etc.) e com as agências de viagens, recebendo e prestando todos os serviços que, de accordo com os seus fins, puder receber e retribuir.

b) Promover uma larga propaganda no estrangeiro a favor do paiz, por intermédio das legações, consulados, camaras de commercio, agências, privativas da sociedade, ou pela acção individual ou colectiva dos seus socios.

Sede da Sociedade:—Lisboa, com expansão em todo o paiz por meio de filiaes, secções ou delegações locais.

Condições de admissão na Sociedade:

Haverá cinco classes de socios:

a) Socios «effectivos», os quaes pagarão a quota annual que elles proprios fixarem no acto da inscrição, não podendo porém a referida quota ser inferior a 1\$200 réis. As quotas de 2\$000 réis ou mais poderão ser pagas em prestações semestrais;

b) Socios «auxiliares», os que pagarem por uma só vez quantia não inferior a 50\$000 réis, ou não inferior a 50\$000 réis annuaes;

c) Socios «benemeritos», os que pagarem por uma só vez quantia não inferior a 500\$000 réis;

d) Socios «honorarios», os que houverem prestado á Sociedade serviços excepçoes e relevantes;

e) Socios «correspondentes», os portuguezes ou estrangeiros, não domiciliados em territorio portuguez, que prestarem serviços á Sociedade, ou que a direcção julgar aptos para os prestar.

Os socios effectivos que pretenderem remir a sua contribuição, pagarão vinte e cinco vezes a quota minima, ficando isentos de qualquer pagamento futuro. Nas mesmas condições ficarão todos os socios que houverem contribuido por uma só vez com quantia não inferior áquella.

Podem ser socios quaesquer individuos nacionaes ou estrangeiros, maiores, dos dois sexos, e os menores devidamente autorizados. Poderão tambem inscrever-se como socios, em qualquer das tres primeiras categorias, as collectividades legalmente constituídas.

São considerados socios fundadores os que se inscreverem em qualquer das tres primeiras categorias até a approvação dos estatutos.

Lisboa, 10 de Março de 1906.

Antonio d'Oliveira Bello, delegado da Associação Commercial de Lisboa.

Elysio Mendes.

Jayme Neves.

S. de Magalhães Lima.

Antonio Ferreira de Serpa.

Antonio Carrasco Bossa.

João de Caires.

Cunha e Costa.

Jayme Victor.

José Fernando de Sousa.

L. de Mendonça e Costa, secretario.

Este programma vae ser distribuido, em muitos milhares de exemplares, por todo o paiz.

Concurso de hoteis

Em tempos noticiou a *Construcção Moderna* que o *Touring Club* de França tinha formulado o programma de um concurso relativo a installação de hoteis.

Agora sabemos que aquella sociedade e o *Automovel Club* de França vão tratar do mesmo assunto.

Na ultima sessão decidiu-se que uma commissão internacional estabelecesse o regulamento. Um dos membros da commissão, que desejou ficar anonymo, annunciou que para dar a maxima importancia a esta manifestação acrescentará a quantia necessaria para elevar o total dos premios a 1.000 francos.

Esperamos, commenta o nosso collega parisiense *Le*

Bâtiment, que se não applicarão a dar origem ao apparecimento de grandes *caravanserais* cosmopolitas, mas que preferirão a completa reconstrucção das velhas hospedarias de provincia que geralmente deixam a desejar sob o ponto de vista da limpeza e do conforto.

Muitos proprietarios de estes estabelecimentos desejariam certamente progredir, mas faltam-lhes os capitales necessarios.

Conviria portanto suscitar a creação de um banco que faça os adeantamentos necessarios a estes donos de hospedarias, se se querem conseguir resultados praticos.

Demais este banco não teria que lastimar-se das suas operações, porque se reconheceu que o dinheiro collocado na industria da hospedagem dá rendimento excellento.

Tambem se deveriam estabelecer fóra das cidades, nos sitios pitorescos, albergues que seriam frequentados apenas por excursionistas. A necessidade de fugir annualmente durante algumas semanas da existencia agitada que se tem nas cidades modernas garantiria uma clientela numerosa a estes estabelecimentos.

Mas a primeira condição que deve impôr-se é a de dar á construcção, ao mobiliario e divisões uma simplicidade alegre junta com um conforto racional e com preços moderados.

Glosando sobre o que escreveu *Le Bâtiment* notaremos que conta o nosso paiz pelo menos uma associação de excursionismo, o *Real Automovel Club de Portugal*, mas legitima é a presumpção de que mais algumas haja.

Ora andamos sempre a elogiar o nosso clima, a belleza azul do nosso ceu, o pitoresco das nossas montanhas, a poesia das nossas praias e todos a gastar todas as figuras de rethorica que o assunto pôde suggerir. Mas praticamente... nada ou pouco menos.

Quem isto escreve tem percorrido mais de uma vez regiões do paiz que deviam passar por civilizadas, todavia ainda não esqueceu que em Serpa esteve numa hospedaria, a melhor da localidade nesse tempo, em que teve de fugir da cama, tamanha era a quantidade de parasitas que o assaltaram logo que apagou a luz.

Certo é que nunca deixou de viajar com uma lata de pós de Keating, mas naquella occasião demorára-se por fóra de casa mais tempo do que de costume e tinha-se-lhe acabado a provisão.

De outra vez, na Calheta, na ilha da Madeira, chegou a persuadir-se que estava na costa da Guiné, nalgum dos portos menos frequentados. Embarcára no vapor, ao tempo pertencente á casa Blandy, Brothers & C.º e que talvez hoje ainda seja o mesmo. O mar estava um tanto picado. De terra veio um homem a nado que apenas trazia uma tanga e um cabo atado a um braço ou á cintura. Este pormenor da posição do cabo não tem de resto importancia. De bordo atiraram-lhe outro cabo, que dada a agitação do mar, o homem não pôde apanhar senão á terceira tentativa. Nadando então apenas com as pernas pôde fazer um nó de mar com os dois cabos e, estabelecido assim o vae-vem, lá foi para terra. Desceu então dos turcos o barco de serviço do vapor que foi indo para terra levando de cada vez um numero limitado de passageiros. Ao chegar proximo á praia, toda de calhau rolado, os remadores pararam, aguardaram uma vaga, embicaram o barco a ella e deixaram-o ir assim para terra, alado rapidamente pelo cabo. Ali uns homens já para isso destinados pegaram nos passageiros ás cavalleiras e lá foram fugindo a nova leva de mar. A pratica do arraes para escolher a vaga que lhe convinha demorára o desembarque extraordinariamente.

Quem isto escreve, mais de uma vez esfregou os olhos para se convencer que a vista o não enganava e que aquellos homens não eram *fulas*, nem *biafadas*, nem *papeis* nem outros personagens de carapinha e grossos beiços.

Ainda na ilha da Madeira, no Paul da Serra, disse-lhe o empregado que o acompanhava que tinha principiado num dado sitio a Estrada Real n.º 26, se bem se recorda, do Paul da Serra para S. Vicente. Olhou quem isto conta para todos os lados, pesquisou de perto, poz a mão em vizeira ao nivel das sobranceiras, puxou por um binoculo e com elle nos olhos fez o *tour d'horison*, abriu-os, fechou-os, concentrou a sua attenção, o mais

que poudes em todas as intermescencias do terreno e por fim não teve remedio senão perguntar onde estava a estrada. Foi-lhe indicada uma especie de larga parede de pedra secca medindo cerca de um metro acima do terreno adjacente. Era isso que se tinha condecorado com o nome de Estrada. Descendo ainda essa supposta estrada para S. Vicente topou com um sitio denominado *As voltas* onde se seguem umas após outras curvas com tres e quatro metros de raio se tanto, algumas das quaes teem a sua convexidade voltada para a ribanceira, que mede ali algumas centenas de metros de altura.

Mas ainda no continente vemos cousa parecida. Descendo numa occasião na Serra da Estrella o caminho do Sanatorio para Aldeia do Carvalho, succedeu que num certo ponto quem narra esta veridica historia aconselhou a um collega, e outros amigos com quem ia e aos guias que enumerassem bem os ossos para conferirem se chegavam todos lá baixo, proximo da ribeira. E isto era um caminho trilhado e frequentado.

Mas, para quê ir tão longe? Bem perto de Lisboa e de Setubal existem as ruinas do castello dos freires de S. Thiago. E' lastimoso o que ali se vê e comtudo o panorama que se desfructa do castello de Palmella é admiravel. Ao norte, o estuario do Tejo e a extensa planura que se desenrola até o mar e se perde nos confins do horizonte a leste. Ao sul, a bacia do Sado, Setubal, o mar, as dunas da Comporta, as ruinas de Troia. Orlando o Tejo a casaria de Lisboa.

Pois bem, não ha quem olhe para o que resta do castello da ordem de S. Thiago e o que ali se patenteia é asqueroso de porcaria e de desleixo.

Se considerarmos ainda que em Cascaes não ha um hotel capaz e se formos para os lados de Alemquer, ou Villa Franca ou de Mafra achamos cousas parecidas no tocante a hospedagem.

Se já numa capital de districto quem isto escreve teve a perfeita noção do que era não ter morada certa e se fosse chamado a perguntas pelo serviço policial poderia dizer o cargo official que exercia mas não designar a morada em que habitava!!

O sr. conselheiro Espregueira que conhece o paiz a valer tinha apresentado em camaras uma proposta para promover a construcção de hoteis isentando-os temporariamente do pagamento de contribuições de registo, predial, industrial e de sello.

Era talvez um meio de emendar as deficiencias apontadas, certamente, não o mais perfeito porque o capital de bom grado concorreria para o desenvolvimento da industria da hospedagem, se ali visse condigna remuneração e essa só se evidencia pela concorrência permanente de viajantes e não pelos eventuaes que acodem às festas, romarias e feiras.

Ao Real Automovel Club de Portugal e às diversas sociedades excursionistas competiria fazer alguma cousa no sentido de atrair concorrência a localidades nossas. Organizar festas e correr *records* é talvez mais bonito mas certamente menos util.

De resto, a falta de hoteis capazes no paiz está bem comprovada pela carta que o locatario do hotel do Bussaco escreveu ao ter conhecimento da reunião de 28 de fevereiro ultimo promovida pelo nosso director, inserta no presente numero da *Gazeta dos Caminhos de ferro* e ainda ella demonstra com algarismos e com valores, isto é com os unicos argumentos realmente convincentes quanto um paiz pôde lucrar com a exploração do seu clima, das suas paisagens, de todas as suas manifestações de actividade.

Da reunião promovida por Mendonça e Costa já resultou para quem isto escreve saber com não pequeno jubilo que a *União Velocipedica Portuguesa* conta delegados em muitas terras do reino¹ e que em bastante outras existem estabelecimentos que offerecem vantagens aos socios d'aquella agremiação². Conseguiu pois a *União Velocipedica Portuguesa* já bem mais do que o

Real Automovel Club para que se appella noutra passagem de este escrito.

A Sociedade *Propaganda de Portugal* originada da reunião de 28 de fevereiro passado, já tem pois a vantagem de tornar conhecidos esforços que só eram sabidos pelos iniciados; porque, por mais que se diga, em Portugal temos todos medo de dar nas vistas; somos todos propositalmente modestos e decerto obedecendo a esses intuitos é que a *União Velocipedica* não dava a conhecer os seus trabalhos e agora talvez se zangue por fallarmos de elles aqui.

Pois tenha paciencia por deixar cair o seu segredo nos ouvidos de um linguareiro, que não gosta de modestias descabidas e que a considera quasi como uma doença nacional.

De resto, já um professor de medicina que foi um primoroso romancista escreveu pouco mais ou menos que foi preciso que os inglezes valorizassem o vinho do Porto e que os allemães apreciassem Camões, para nós nos envaidecermos por produzirmos um e deixarmos de lér o outro apenas em familia. E o mais curioso é que esse mesmo romancista deu uma das mais brilhantes provas de que a modestia é um defeito organico portuguez, porque, chamando-se Gomes Coelho, escreveu sempre com o pseudonymo de Julio Diniz.

Mello de Mattos.

Uma carta interessante

Bussaco, 3 de março de 1906.—Sr. Mendonça e Costa.
—Lisboa.

Recebi a sua carta e por ella vi o projecto de organização da Sociedade de Propaganda, projecto pelo qual o felicito.

Com effeito o que v. intenta crear em Portugal existe em quasi todos os paizes onde o excursionista estrangeiro vae deixar o seu dinheiro e animar o commercio sob todas as fórmãs.

Ha já muito tempo que as auctoridades, as corporações e associações de todo o genero consideram a *industria dos estrangeiros* de grande interesse vital não só para determinadas localidades como para o paiz em geral visto que o dinheiro despendido pelos excursionistas vae augmentar a riqueza nacional, e porque aquella industria exige menos capitães e fadigas do que outra qualquer.

Assim como a Suissa capitaliza as suas montanhas, pôde Portugal *vender* o seu sol de ouro, o seu incomparavel clima, as suas bellas naturaes, que não teem rival na Europa.

Tudo isto precisa ser conhecido. Ha por toda a parte gente rica que se dará por satisfeita vindo a Portugal trocar o seu dinheiro pelo prazer de ver as suas ridentes paisagens, aquecer-se ao seu bello sol, gozar a doçura do seu clima.

As necessidades da minha industria teem-me obrigado a percorrer uma grande parte do globo, e posso affiançar-lhe que em paiz algum d'aquelle onde se reune a multidão cosmopolita dos excursionistas se encontra bellas naturaes superiores às que Portugal pôde mostrar aos estrangeiros.

V. conhece a Suissa; pois sabe como aquelle modesto paiz organizou, ou antes, provocou a onda do excursionismo internacional?

Primeiro, foram creadas em todos os grandes centros, como Paris, Berlim, Londres, Nova York, etc., agencias de informações, onde gratuitamente fornecem todos os esclarecimentos que interessam aos excursionistas que se propõem visifar o paiz, taes como sobre estradas, caminhos de ferro, hoteis e preços.

A estas agencias, juntaram as commissões locaes em todas as cidades, que chegam até a fornecer guias para acompanhar os viajantes.

Como resultado de todos estes esforços, as companhias de navegação e de caminhos de ferro organizam viagens especiaes que levam áquellas paragens milhares e milhares de viajantes de todos os paizes.

(1) V. *União Velocipedica Portuguesa* - Boletim official mensal. Numero 3. de 1905 p. 7.

(2) V. Boletim cit. Numero 4 de 1905 p. 2 e 3.

Verdade é que na Suíça o viajante encontra por toda a parte hotéis que lhe proporcionam todo o conforto desejável.

E d'isso não ha ainda em Portugal.

E' principalmente na Suíça que se encontram as sociedades de proprietarios de hotéis, e onde as municipalidades mais se occupam em desenvolver as vantagens que certos sitios offerecem sob o ponto de vista do interesse geral. E como é a principal industria do paiz, as auctoridades prestam naturalmente o seu concurso, ajudando a iniciativa particular neste campo tão productivo.

Estes esforços combinados produziram approximadamente 2.000 estabelecimentos de primeira ordem dispondo de mais de 100.000 quartos. A estação propria para visitar a Suíça compreende cem dias, isto é, dez milhões de alugueres de quartos cada anno.

A despesa média de cada viajante está calculada em 12 fr. 50, o que dá uma receita bruta de 125 milhões de francos. No anno passado a receita passou de 200 milhões.

Note-se que isto é apenas a despesa no hotel. Em transportes e compras dispende o viajante outro tanto com o que aproveita o commercio local.

A Italia procede de maneira identica, tirando identicas vantagens.

Portugal possui reunidos os encantos do clima alpestre da Suíça e os do sol do Mediterraneo. Falta-lhe apenas que os seus habitantes explorem essas nascentes de ouro.

Portugal podia como qualquer outro paiz tirar vantagens para a riqueza nacional das condições naturaes tão favoraveis. Para isso bastava apenas que as auctoridades secundassem a iniciativa privada, ajudando-a a vencer quaesquer difficuldades que defrontarem.

O projecto do sr. conselheiro Espregueira era uma das medidas destinadas a ajudar poderosamente a industria dos hotéis em determinadas regiões do paiz. Porque é preciso repeti-lo, o que mais falta nos faz são hotéis onde o viajante estrangeiro encontre o conforto a que está habituado, e a prova d'esta affirmacão está em que o movimento de viajantes estrangeiros concentra-se apenas nos pontos onde ha hotéis que lhes proporcionem esse conforto.

Os hotéis de provincia não estão á altura das exigencias modernas; a não ser o do Bussaco, que é uma excepção.

Quando tomei conta d'este hotel, ha sete annos, o movimento de viajantes estrangeiros era absolutamente nullo. E assim continuou no primeiro anno; mas pouco a pouco, e graças a uma propaganda constante, no anno passado esse movimento chegou a oitocentas pessoas.

Apesar d'isso este augmento crescente do movimento é ainda insufficiente para tirar interesses, porque é grande a despesa feita com reclamos, que aproveitam não só ao Bussaco, mas a todo o paiz, enviando d'aqui o maior numero de estrangeiros a Coimbra, Thomar, Batalha, Alcobaça, etc.

Se houver capitalistas que queiram collocar os seus capitales numa empresa de hotéis, estabelecendo em Valença, Vianna, Porto, Bussaco, Batalha, Thomar, Cintra, Lisboa, Evora e Faro uns hotéis a principio modestos, com 50 a 100 quartos, dirigidos por pessoas com pratica da clientela estrangeira, creio bem que prestariam um verdadeiro serviço ao paiz ao mesmo tempo que tiraram importantes lucros logo ao fim de dois ou tres annos.

Assim poderiam os estrangeiros visitar todo o paiz, encontrando por toda a parte o conforto a que estão habituados, visitar os pontos mais interessantes e gosar em qualquer epoca do anno do maravilhoso clima d'este bello Portugal.

Pela minha parte, ponho-me á sua disposição para quaesquer informações de que a sua empresa tenha necessidade, devendo notar que tenho meios de obter toda a ordem de esclarecimentos entre os proprietarios de hotéis de todos os pontos do globo, com todos os quaes estou mais ou menos relacionado.

Fazendo votos pelos bons resultados da sua iniciativa, sou de V. etc.

C. Wissmann.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que nos bilhetes de identidade dos socios da Associação Academica de Coimbra a que se refere a portaria de 16 do corrente mez, seja applicado o sello branco da Universidade sobre o retrato do portador e que a assignatura do presidente da associação seja authenticada com o sello branco da mesma, ficando assim completadas e modificadas as prescrições do n.º 2.º da referida portaria.

Paço, em 28 de fevereiro de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Sua Majestade El-Rei a quem foram presentes as modificações, propostas pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, a introduzir na tarifa geral dos mesmos caminhos de ferro, approvada por portaria de 18 de março de 1904, afim de a tornar applicavel ás linhas de via reduzida: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho de tarifas de 16 de fevereiro proximo passado, approvar as referidas modificações.

Paço, em 9 de março de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento da estação de Machede, ao kilometro 127,432 da linha de Evora, elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, com data de 27 de novembro de 1905: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 22 de fevereiro proximo passado, approvar o referido projecto e orçamento na importancia de 8:340\$000 réis, devendo na sua execução serem tidas em conta as indicações do citado parecer.

Paço, em 10 de março de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

O Cincoentenário dos caminhos de ferro em Portugal

A Associação dos engenheiros civis resolveu tomar a iniciativa da commemoração do 50.º anniversario da abertura á exploração do primeiro troço do caminho de ferro em Portugal, e vae para esse fim solicitar a valiosa cooperação da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a fim de preparar o respectivo programma.

E' portanto d'esperar que essa commemoração tenha a solemnidade e luzimento devidos a um facto tão memoravel da historia contemporanea do nosso paiz.

A nossa *Gazeta* não pôde senão felicitar-se de ver assim acceita por tão auctorizada corporação a sua ideia para a realização d'esta commemoração, e assegurado o brilhante exito de uma festa tão importante.

NOTAS DE VIAGEM

XII

Pelo Northern Pacific.—Comboio em back.—Os «Lunch rooms».—Exposição de Portland.—Animaes de fructas seccas.—A cidade.—Vias electricas em 332 kilometros.—Volta para Seattle.

Quem, no anno passado, viajava no norte dos Estados Unidos, tinha um ponto obrigatorio que o chamava — a exposição de Portland, no Oregon — e quem vem do Yellowstone tem uma linha mais directa que todas, a do Northern Pacific, e não deve preferir outra porque esta é uma das mais interessantes d'aquelle paiz.

Atravessa ella as Montanhas Rochosas nas difficeis passagens em que a orographia d'estas o permite, á custa de numerosas obras d'arte.

Todo o dia, desde as proximidades de Logan, onde se acorda, até os arredores de Spokae onde a noute começa ao passar do comboio, a viagem é sempre encantadora, de interessantes pontos de vista.

Ao lado da linha seguem rios de pittorescas margens, que frequentes vezes temos que atravessar sobre grandiosas pontes; outros nos apresentam imponentes gargantas, no alto das quaes se erguem elevadas pyramides de pedra como castellos ou como cathedraes collosaes.

Pelo anoitecer achamo-nos sobre a enorme ponte do rio Pend d'Oreille, que nos lembra um lago da Suissa, pelas casinhas que lhe guarnecem as margens, e onde a agua bate ciciando afagos.

O seguinte dia de viagem é, na sua manhã, menos interessante em panoramas; mas de tarde passado o tunnel, começamos a caminhar entre plantações bem cultivadas e entramos numa região toda jardins e regatos de uma suavidade encantadora.

Então paramos em Tacoma, cidade original porque é toda em grande elevação sobre a linha e na montanha que limita a bahia do Columbia.

E' um dos mais importantes portos do Oeste, de onde saem os grandes vapores que servem os portos do Japão e China, e outros que frequentam toda a costa do Pacifico.

Recuado o comboio, deixando a estação, que é num alto, afastada da linha e d'ella separada por uma grade, o material avança pelas ruas da cidade, subindo ingremes ladeiras, como qualquer tremvia electrico.

Poucas horas depois paramos em Kalama, onde, dividido o comboio em dois grupos, duas machinas o levam rapidamente á ponte, e d'ahi a um *back* que o transporta á outra margem do Columbia, onde as mesmas locomotivas levam os troços do comboio desde a ponte até o cays, subindo em forte rampa que parece uma montanha russa.

Este *back* é um vasto barco, com tres vias á largura, em cada uma das quaes pôdem ir 10 carruagens de 20 metros de comprimento e as respectivas machinas. Tem portanto, os seus 240 metros de comprimento. Dos dois lados das vias são alojadas as potentes machinas motoras e dois restaurantes *Lunch-room*, instituição americana que ainda não descrevemos aqui, o que faremos em breves linhas:

São uma especie de bufete, mas em que nunca ha mesas. Come-se ao balcão, sobre o qual estão as eguarias já em porções servidas em pratos, e os logares marcados com prato, talher e guardanapo (quasi sempre de papel) correspondendo aos assentos que estão de fóra e são firmes no chão, constituindo-os uma columna de ferro sobre a qual gira um assento de madeira polida, como nos bancos de piano.

O freguez toma logar, serve-se do que quer e se quer bebidas (não alcoolicas, porque não se servem) pede-as ás creadas. Estas, no principio da comida, põem ao pé do prato do freguez um pequeno *coupon*, em que, por meio de uma tenaz, perfuram uma das verbas nelle impressas, a do minimo que o commensal pôde gastar. No fim da comida, feita a conta rapidamente, de memoria, novo furo indica a despesa total que o freguez vae, com esse bilhete, pagar á caixa.

E' pratico, simples, rapido e certo, como tudo que o americano inventa.

Durante os 20 minutos de trajecto do vapor muitos passageiros preferem servir-se no bufete, por ser mais barato do que o jantar no vagon-restaurante.

Uma hora depois e com 52 horas de viagem, chegamos a Portland que estava então cheia de brilhantes iluminações em todas as suas ruas principaes, por motivo da exposição.

Esta era realizada como celebração do centenario da fundação do territorio do Oregon pelos dois capitães Lewis e Clark, depois d'uma viagem de exploração que principiou em 14 de maio de 1804 e terminou em 23 de setembro de 1806.

A exposição cobria uma area de mais de 800.000 me-

tros quadrados de terra e 900.000 de lago, tomando parte nella quinze estados norte-americanos e dezoito governos estrangeiros.

Se era uma exposição pequena em relação aos grandes certamens internacionaes, era todavia notavel a installação de varios estados, como o da California com os seus primorosos fructos installados das formas mais originaes: um urso de amendoas; um elefante de nozes; e figos; columnas de laranjas; arcos triumphaes de maçãs e outros fructos — um encanto de bellos exemplares fructiferos e de aromas com que elles enchiam as salas.

De flôres havia uma immensidade: 40.000 rosas dizia o prospecto, e não mentia; sobretudo tornavam-se notaveis os vasos que adornavam as balaustradas, onde se ostentavam promiscuamente, como num ramilhete, variadas qualidades de flôres formando um conjuncto admiravel.

Tambem muito notavel era o pavilhão florestal, todo em madeira tosca, e formando, no interior, tres naves, separadas por columnas formadas por troncos de arvores collossaes, com o aspecto de uma grande cathedral.

Portland é uma bonita cidade, de pouco movimento (145.250 habitantes) com alguns grandiosos edificios de entre os quaes se destaca o monumental hotel; tendo parte da sua area montada sobre a encosta do monte, o que, sendo tudo servido pelos bellos carros electricos que nos levam em meia hora á maior altura, nos offerece passeios de um aprasimento admiravel.

As linhas d'estes carros prolongam-se, na cidade e suburbios, numa extensão de 207 milhas (a enormidade de 332 kilometros) atravessando, por diversas pontes, o Willamette, e seguindo até Vancouver, (que nada tem com a ilha, nem com a cidade continental do Canadá, do mesmo nome) passeio muito interessante atravessando-se o Columbia para a outra margem num vapor muito original e muito primitivo.

Voltando de Portland pela mesma linha ferrea até além de Tacoma, a Auburne, mudamos ahi de direcção, seguindo ao norte para Seattle, numa viagem tambem muito interessante porque se segue ao lado das bahias do Puget Sound e do Elliot, entre estas e o lago Washington, onde temos bellos pontos de vista.

Esta cidade apenas renascida, se pôde dizer, porque tem apenas 52 annos de fundada e 16 de restaurada depois do grande incendio que a destruiu, está em plena florescencia sendo centro importante do commercio regional e deposito de todas as riquezas que veem do Alaska.

D'ella nos occuparemos no artigo seguinte.

Commercio exterior

Foi publicado pelo ministerio da fazenda um novo volume de estatistica especial, relativa ao commercio e navegação no anno de 1904.

Ordenado como os anteriores, o que facilita o estudo e as comparações, trouxe esta nova publicação um novo elemento ellucidativo para a apreciação da importancia do commercio maritimo, porque compreende indicações sobre a tonelagem em carga effectiva transportada pelos navios.

Assim como não basta saber qual o numero de comboios e o numero de vagonos que circulam com determinados *percursos*, para se conhecer a importancia da tonelagem effectiva ou do *rendimento* em trabalho dos transportes, sendo essencial saber qual é a tonelagem da carga; tambem nos transportes maritimos se tornava indispensavel saber qual a tonelagem de carga effectiva e não bastava saber qual a tonelagem de capacidade.

Foi portanto um melhoramento util esta modificação na estatistica.

Outros ainda se tornam necessarios.

A pauta engloba na mesma rubrica varios objectos e a estatistica envolve-os a todos no mesmo sommatorio. Em muitos casos convém destrinçar, sem que isto seja possivel. Quem quizer saber qual o valor das pennas de aço ou dos lapis que se importam, não chega a reconhe-

cê-lo. Por isso, ao lado dos quadros ordinarios, convinha que houvesse quadros secundarios em que a distincção se fizesse mais pormenorizadamente. E ha muitos artigos que estão no caso que apontamos para os lapis e pennas.

A cifra que representa a somma das importações e exportações em 1904, accusa um maximo. Attingiu 131.381 contos, tendo sido de 126.357 contos em 1903, 125.438 contos em 1900, e inferior nos annos de 1902 e 1901.

A subida deu-se tanto na importação que passou de 76.880 contos a 81.214 contos, como na exportação que passou de 49.477 contos a 50.167 contos.

O desequilibrio foi todavia menor em 1903 do que em 1904, pois que neste ascendeu a 31.046 contos e em 1903, apenas foi de 27.403 contos.

Na exportação entram 31.439 contos de mercadorias nacionaes e nacionalizadas, pouco menor do que em 1903: na importação 62.043 contos de mercadorias para consumo, ou mais 3.183 contos do que em 1903.

O movimento commercial entre as colonias e a metropole tende a subir, embora lentamente.

De facto, em 1902, 1903 e 1904 a somma da importação e exportação é accusada pelos numeros: 14.862,5 contos, 19.564,6, 20.699,4, sendo da importação 9.662,2 contos, 12.711,6, 13.092,3 e da exportação 5.200,3, 6.853,0, 7.605,5.

Estamos porém muito longe ainda do que deve ser, para que a metropole seja o entreposto dos productos coloniales a exportar, e a fornecedora de todos os mercados coloniales em condições que não aggravem o commercio das nossas possessões ultramarinas, isto é, em condições de protecção que não asphyxiem as colonias e apenas auxiliem a industria nacional e o respectivo commercio.

Para confirmação do que dizemos basta vêr-se, que concorrendo a provincia de S. Thomé e Príncipe com 7.719,3 contos para a cifra da importação e exportação reunidas em 1904, Angola tão grande e tão rica apenas concorre com 9.688,1 e Moçambique com 2.037,8.

Isto demonstra tambem como são necessarias as carreiras de navegação sob bandeira portugueza; o meio mais efficaz de prendermos nas nossas mãos o commercio ainda existente e de crear o commercio que d'outra forma irá parar á posse de estranhos.

Mercê do pouco que se fez para a navegação destinada a Moçambique, já augmentou o movimento commercial que em 1900 era de 1.813,5 contos e passou a 2.037,8.

Na Guiné o movimento commercial estaciona ou baixa, na India decresce, em Macau e Timor pouco augmenta e em Cabo Verde pelas torturas da fome, abandono e falta de administração, decresce sempre.

Um dos segredos do desenvolvimento commercial da Allemanha, que dá preocupações grandes á Inglaterra, desalentos á França, estímulos á Italia, inquietação á Austria, está no impulso que soube imprimir á navegação.

Não tinha portos, creou-os. Não tinha marinha, adquiriu-a. Não tinha marinheiros, educou-os. Fez arsenaes, esquadras, estaleiros, portos, docas, canaes.

Auxiliou e formou companhias poderosas para a navegação de longo curso em formidaveis barcos modernos, commodos, rapidos e de fretes baratos. O pavilhão allemão começou a tremer ao vento nos portos onde se ostentava principalmente a bandeira encarnada da Inglaterra.

O commercio seguiu o pavilhão. Dizem-o as estatísticas de todos os portos do mundo, de todos os paizes.

Confirma-o a estatística portugueza pelo augmento gradual e côstante da cifra representativa das nossas importações desde 1901 a 1904, e para annos anteriores. Assim em 1904, foi de 11.516,5 contos, em 1903, de 10.667,1, em 1902, de 9.929,9, em 1901, de 9.787,1.

Estacionou quasi a Inglaterra que attingiu o maximo á roda de 20.500 contos, 20.213,6 em 1903, 20.352,2 em 1902, 20.538,3 em 1901.

Mas a Allemanha continua a subir, a ponto de se prevêr que, com alguns annos mais, conseguirá attingir a cifra da Inglaterra.

E, o que é mais importante, é que a Allemanha fornece-nos 11.516,5 contos sendo 10.454,9 para consumo, contra apenas 2.421,0 que lhe exportamos, enquanto que a Inglaterra, que occupa o primeiro lugar quanto ás nossas importações que sommam 18.148,8 contos para consumo, occupa tambem um lugar proeminente quanto ás nossas exportações, pois chegam a 6.994,4, sendo assim o desequilibrio muito menor para a Inglaterra do que para a Allemanha guardadas as devidas proporções.

Tambem, continuando considerações feitas já neste lugar a respeito de estatísticas anteriores, devemos frisar as circumstancias que se notam relativamente ao nosso commercio com os Estados Unidos do Brazil.

O movimento commercial longe de crescer, diminuiu. Foi de 8.584,5 em 1900, está em 7.751,1 em 1904.

Constitue este facto um verdadeiro perigo. Com este paiz as nossas exportações prevalecem sobre as importações.

Recebemos para consumo 2.127,2 contos, e exportamos 5.008,8 em 1904. Já exportamos 5.537,9 em 1900 e importamos 2.878,7.

Sabemos que os principaes generos de exportação da rica nação brasileira são fornecidos tambem pelas nossas colonias. Mas isto não é razão para que deixemos em desprezo o commercio com o Brazil, mercado unico exterior para muitos productos agricolas e industrias de Portugal.

A navegação portugueza para o Brazil tem de se realizar a breve trecho em condições praticas, ou as nossas exportações diminuem consideravelmente, sendo batidas por outros paizes com colonias cada vez mais florescentes naquella republica.

Temos tambem de dar vantagens aos productos do Brazil, cuja politica commercial se está orientando excellentemente.

Não fecharemos estas considerações sem duas palavras ainda, relativas á republica Argentina, de que tanto se tem fallado agora por causa da sua carreira de navegação para a Europa em que o porto de Lisboa é preferido.

O movimento commercial quanto ás importancias por consumo tem tendencia para subir desde 1901 em que foi de 271,4 contos, pois que em 1902 passou a 416,1, e em 1904 chegou a 1.931,7. Mas a exportação longe de subir decresce, estando em 31,9 no anno de 1905 e tendo attingido o maximo, de 72,6 apenas, em 1903.

As facilidades que dêrmos á navegação no nosso primeiro porto, o estreitamento e o desenvolvimento que soubermos conseguir para as nossas relações entre os dois povos, o cuidado e a attenção que pozermos em tornarmos mutuamente conhecidos os productos de ambos os paizes, poderão contribuir para que, num periodo curto, a florescente confederação, seja um factor de importancia na nossa actividade commercial, fornecendo-nos as materias primas que tanto enriquecem a sua economia agricola e dando consumo aos nossos vinhos e aos productos das pequenas industrias portuguezas.

O. S.

Uma conferencia

O nosso director realizou, no dia 5 de fevereiro uma palestra na Sociedade de Geographia a respeito da sua ultima viagem pelos Estados Unidos, Mexico e Canadá, em que tratou largamente dos caminhos de ferro d'aquelles paizes.

Todavia este jornal nem na mais leve noticia se referiu a esse facto; assim no-lo observa um leitor americano extranhando o nosso silencio.

Temos por isso que explicar, a esse e a quantos tenham tido igual extranhese, que nada se disse aqui porque reproduzir essa palestra ou conferencia era impossivel, visto que d'ella não havia uma só palavra escrita, e era inútil porque muitas das ideias ali verbalmente expandidas já foram, ou vão sendo, registadas nos artigos «Notas de Viagem».

Dar simples noticia de que a conferencia se realizára, de que fôra muito concorrida e o orador muito applaudido, e as projecções electricas com que a direcção da benemerita sociedade entendeu acompanhar essa exposição, muito tinham agradado, era perder tempo e espaço com uma noticia sem interesse senão para lisongear vaidade que não nos assoberba.

Ahi está a razão por que se justifica o proverbio «em casa de ferreiro espeto de pau».

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Amortização suplementar do exercicio de 1905 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alinea d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização suplementar do exercicio de 1905:

Obrigações de 3% privilegiadas do 2.º grau

7.877 — 9.009 — 11.480 — 14.039 — 14.040 — 15.659 — 24.106 a
24.115 — 27.239 — 27.240 — 32.389 a 32.399 — 37.011 a 37.018 —
56.437 a 56.440 — 58.366 — 58.367 — 75.885 — 92.227 — 103.265 —
108.439 a 108.444 — 114.725 — 124.288 — 124.289 — 128.468 a 128.486 —
128.825 — 128.826 — 129.327 — 129.328 — 130.477 — 131.911 a 131.913 —
140.421 a 140.424 — 140.804 — 143.098 — 145.644 — 146.106 a 146.117 —
146.245 — 146.246 — 148.495 — 161.681 — 161.682 — 164.550 a 164.559 —
164.700 a 164.702 — 164.705 — 164.873 a 164.899 — 170.099 a 170.101 —
170.383 — 175.314 a 175.319 — 181.308 — 181.963 a 181.973 — 183.608 —
185.499 — 185.500 — 186.928 a 186.932 — 186.935 — 186.936 — 186.968 a
186.971 — 189.057 — 189.058 — 189.400 a 189.402 — 193.581 — 193.582 —
194.714 — 203.649 — 203.650 — 209.409 — 209.613 — 209.614 — 209.800 a
209.812 — 210.007 — 210.427 — 210.428 — 212.396 a 212.398 — 212.404 a
212.409 — 216.273 — 218.595 a 218.599 — 220.134 — 220.323 — 220.324 a
223.604 a 223.606 — 223.622 a 223.625 — 229.311 a 229.314 — 236.164 a
236.166 — 250.765 — 250.766 — 252.618 — 258.392 — 261.083 — 274.245 —
276.861 — 276.862 — 293.864 a 293.875 — 296.051 a 296.053 — 304.783 a
304.786 — 305.116 — 307.668 a 307.670 — 307.704 — 307.708 a 307.726 —
307.808 — 307.845 — 308.065 a 308.069 — 308.670 — 308.671 — 309.009 —
309.010 — 309.846 — 310.027 a 310.031 — 310.569 a 310.574 — 310.592 —
310.739 a 310.742 — 313.796 a 313.798 — 317.371 a 317.376 — 317.757 a
317.760 — 319.544 — 324.410 a 324.412 — 329.836 a 329.848 — 335.922 a
335.931 — 340.254 — 340.255 — 343.303 — 343.304 — 343.718 a 343.721 —
350.959 a 350.965 — 353.749 — 356.699 — 356.700 — 361.638 a 361.642 —
361.738 a 361.747 — 363.001 — 364.213 — 364.931 — 364.932 — 365.117 a
365.120 — 365.970 — 367.599 — 368.644.

Total 402 obrigações, todas com o coupon n.º 6 e seguintes.

Obrigações de 4% privilegiadas do 2.º grau

1.560 a 1.564 — 1.835 — 3.075 — 4.234 — 4.477 — 4.683 — 4.684 — 18.602 —
18.634 — 50.881 — 50.882 — 56.336 a 56.343 — 56.708

Total 24 obrigações, todas com o coupon n.º 6 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2% privilegiadas do 2.º grau

1 titulo de 5 obrigações — 1.931.

4 titulos de 1 obrigação — 5.922 — 6.710 — 6.711 — 13.346. Todas com o coupon n.º 6 e seguintes.

Todas estas 435 obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de fevereiro de 1906. — O Presidente da Comissão Executiva, Victorino Vaz Junior.

(Continúa).

Companhia Nacional dos Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, virificar-se-ha no dia 17 do corrente á 1 hora da tarde, no escriptorio da companhia, rua de S. Nicolau, 88, o sorteio para amortização de obrigações da série «Mirandella-Vizeu», relativo ao 2.º semestre de 1905. — Lisboa, 12 de março de 1906. — O director de serviço, Manuel Maria de Oliveira Bello.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1906

O assunto de mais palpitante interesse durante a quinzena foi, sem duvida, a emissão de um novo emprestimo portuguez — que se annunciou interno, mas que foi também subscripto em Frankfort e vae lá ter cotação, — amortizavel, do juro de 4 1/2 p. c., livre d'impostos, na importancia de 3.371.310.000 réis, divididos em 37.759 obrigações de 90.000 réis cada uma, garantido pela consi-

gnação da parte necessaria das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

O preço da emissão em Portugal foi de 85.000 réis, pagaveis em duas prestações: 55.000 réis no acto da subscrição e 30.000 réis em 18 do corrente mez.

Da forma como esta emissão foi recebida no nosso meio e das criticas que teem incidido sobre as condições em que érealizado o emprestimo damos em seguida breve resenha.

Já pozemos acima em evidencia, referindo-nos ás condições do emprestimo, que este, apesar de interno, foi subscripto e vae ser cotado em Frankfort.

Ninguém desconhece a gravidade d'este facto, pois está ainda na memoria de todos o quanto, ainda ha poucos annos, nos custou a livrar do controle internacional que á viva força nos queriam impôr os governos dos paizes onde se acha collocada a nossa divida externa.

E o facto é tanto mais grave quanto é certo não estar a emissão d'este emprestimo, no estrangeiro, no espirito da lei que o auctoriza.

A internacionalização forçada dos titulos — cujo texto é escrito em portuguez e em allemão — se para os subscriptores constitue mais uma garantia, para o paiz é de uma significação deprimente, conhecidos os antecedentes, relativamente a reclamações dos crédores externos, apoiados sempre pelos seus governos.

Outro ponto dos mais debatidos foi o que se referia á garantia do emprestimo.

Dizia o prospecto da subscrição que o emprestimo é garantido pela consignação da parte necessaria das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, sem outra declaração.

Segundo a lei de 1 de julho de 1903 pode o governo emittir emprestimos até 7.000 contos, com a consignação do referido fundo.

Pela forma por que foi feito o annuncio d'esta emissão, de duas uma: ou o governo fica impossibilitado de contratar qualquer outro emprestimo com garantia do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado pelo que fica disponivel até o limite auctorizado, ou terá de arcar com as reclamações dos portadores do emprestimo agora emittido, caso tente lançar uma nova série d'obrigações com a mesma garantia.

A tudo isto ha a juntar uma circumstancia de alta gravidade pelo que tem de prejudicial para os interesses do paiz. E vem a ser que tendo, dentro d'alguns mezes, de proceder-se á conversão das obrigações dos Tabacos de 4 1/2 p. c. para 4 p. c., o facto de ir lançar-se agora no estrangeiro um emprestimo de capitalização superior á das futuras obrigações dos Tabacos muito ha de influir para que a projectada operação dos Tabacos produza para o Theouro beneficios muito inferiores áquelles que era licito exigir.

São em resumo estes os principaes aspectos sob que tem sido apreciado o novo emprestimo do governo não só na imprensa de varios matizes, mas também no nosso meio financeiro.

*

Recebemos o relatorio de 1904 da Companhia de Seguros «Fidelidade».

Os premios que esta importante collectividade cobrou em 1905, foram: de seguros terrestres 279.441.200 réis, de seguros maritimos 6.666.256 réis.

Os prejuizos liquidados foram: em seguros terrestres 64.095.297 réis e em seguros maritimos 3.706.583 réis, importancias estas a que ha a juntar os resseguros pagos: terrestres 15.970.711 réis e maritimos 174.5045 réis.

O valor da carteira de papeis de credito da Companhia era no fim de 1905 de 271.008.801 réis, e o do Fundo de reserva, de réis 446.809.340.

Do saldo da conta de «Ganhos e Perdas», na importancia de 94.193.223 réis, propõe a Comissão do exame de contas sejam applicados 94.080.000 réis a um dividendo de 70.000 réis por acção, livre de imposto de rendimento.

*

Correu um pouco mais animada, pelo que respeita a operações bolsistas, a quinzena que hoje finda.

Os valores preferidos pela especulação foram as accções da companhia da Zambezia e as da companhia do Assucar de Moçambique.

Dos diferentes papeis do Estado foram as inscrições que tiveram maior movimento.

O mercado cambial esteve frouxo, baixando os preços das principaes divisas.

As libras venderam-se a 45700.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 16 9/32.

	EM 15 DE MARÇO		EM 28 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 3/8	51 1/4	51 1/4	50 1/8
» 90 d/v.	51 7/8	—	51 3/4	—
Paris cheque	557	559	558	560
Berlim »	228	229	228	229
Amsterdan cheque	385	387	386	388
Madrid cheque	800	810	800	805

J. C.

Legislação estrangeira

(Continuado do n.º 434)

34. Pontes da segunda categoria:

a) Galeras de 4 rodas, cada uma com o peso de 8 toneladas, tendo 5^m,40 de comprimento, 2^m,40 de largura, 2^m,80 de distancia entre os eixos, 1^m,5 de espalho, com uma atrelagem de 2 cavallos do peso de 1,5 total em 3^m,6 de comprimento;

b) Uma carga humana de 400 kilogrammas por metro quadrado;

c) Um cilindro compressor a vapor com o peso total de 14 toneladas (6 toneladas no rôlo da frente 4 em cada um dos de traz), 5^m,3 de comprimento, 2^m,4 de largura total, 3^m,0 de embasamento, 1^m,10 de espalho entre os rôlos de traz, 1^m,20 de largura de cada rôlo da frente, 0,4 de largura de cada rôlo de traz.

35. Pontes da terceira categoria:

a) Galeras de 4 rodas, cada uma com o peso total de 3 toneladas tendo 4^m,8 de comprimento (fora a lança), 2^m,3 de largura, 2^m,4 de distancia entre os eixos, 1^m,4 de espalho, atreladas a dois cavallos com o peso total de 1 tonelada sobre 3^m,20 de comprimento.

b) Uma carga humana de 340 kilogrammas por metro quadrado.

36. As guardas serão calculadas admitindo-se uma pressão lateral, actuando horizontalmente sobre os seus pilares, de 40 kilogrammas por metro linear.

37. Para se considerar a distribuição das cargas pelas rodas, admite-se que num taboleiro balastrado ou de formigão se reparte a pressão, a partir da altura média h da camada, sobre uma largura de $10 + 2h$ centímetros, ou, quando esta cobertura está sob uma calçada da largura b , sobre uma largura $b + 2h$ centímetros. No caso de se empregarem pistas de ferro, h será metade da sua altura.

E.—Sobrecarga das pontes-estradas existentes

38. As administrações das vias ferreas deverão verificar pelo calculo todas as pontes e passadiços construidos antes de entrar em vigor este regulamento, tomando por base a sobrecarga mais desfavoravel que se apresentar na realidade e as outras cargas indicadas acima.

39. Nos calculos que porventura já existam, applicar-se-hão as disposições do art. 29.º d'este §.

§. 8. — Cargas limites dos materiaes e terrenos de construcção

1. As cargas mais elevadas do ferro e do aço nas pontes das vias ferreas, não poderão ultrapassar os limites indicados no quadro que segue, expressas em kilogrammas por centimetro quadrado da secção util, isto é, da que fica depois de deduzidos os ferros de rebites e das partes que não trabalham.

Designação da carga e valor do esforço	Esforço maximo admissivel por c. q.	
	Ferro forjado	Ferro fundido
a) Tomando por base as cargas fixadas no § 7 para as pontes de vias ferreas, não se compreendendo as accções provocadas pelo vento, as oscillações lateraes e os esforços de travamento. ¹		
1.º Trabalho á tracção ou á compressão: para vãos de 0 a 10 metros ²	700 + 2 l	750 + 5 l
" " " 10 a 20 metros.....	700 + 2 l	760 + 4 l
" " " 20 a 40 metros.....	700 + 2 l	800 + 2 l
" " " 40 a 80 metros.....	720 + 1,5 l	840 + 1
" " " 80 a 120 metros.....	760 + 1	840 + 1
" " " 120 e acima.....	820 + 0,5 l	840 + 1
no maximo.....	900	1,00
2.º Trabalho de tesouramento, exceptuando os rebites.....	500	600

3.º Dito nos rebites:		
d) numa direcção unica.....	600	700
B) em mais sentidos:		
Este coeфициente applica-se tam-		
bem aos rebites das juntas das		
vigas do taboleiro.....	500	600
4.º Pressão exercida na parede dos fu-		
ros de rebite (diametro do rebite X		
espessura da chapa).....	1,400	1,600

b) Tomando por base todas as cargas fixadas no § 7 para pontes de vias ferreas.

5.º Trabalho á tracção ou á compressão	1,000	1,200
6.º Trabalho de tesouramento, exceptuando rebites.....	600	700
7.º Dito nos rebites.....	700	800
8.º Pressão exercida na parede dos fu-		
ros de rebite.....	1,600	1,800

Gusa

9.º Trabalho das peças de gusa (entendendo-se que este metal se não pôde applicar em nenhum diametro de construcção entre apoios

d) á compressão.....	700
B) á tracção somente.....	200
j) á tracção com flexão.....	250

Aço fundido

10.º Trabalho das peças d'aço moldado dos apoios de ponte do corte, ou á compressão com flexão.....

1,000

2. Nas pontes-estradas, passadiços e passeios das pontes de vias ferreas, as cargas limites do ferro e do aço em kilogrammas por c. q. de secção util, isto é da secção que fica depois de deduzidos os furos de rebites e as secções das partes que não trabalham, são as seguintes:

Designação da carga e valor do esforço	Esforço maximo de kg. por c. q.	
	Ferre forjado	Ferro fundido
a) Tomando por base as cargas fixadas no § 7 para as pontes-estradas, e passadiços, não compreendidas as accções provocadas pelo vento.		
1.º Trabalho á tracção ou á compressão e no maximo ¹	750 + 2 l	800 + 3 l
2.º Trabalho de tesouramento, á excepção dos rebites ..	900	1,050
3.º Idem dos rebites.		
d) numa só direcção.....	600	700
B) em mais (este coeфициente applica-se tam-		
bem aos rebites de		
junta das vigas do taboleiro) ..	500	600
4.º Pressão exercida sobre a parede dos furos de rebite (diametro do rebite X espessura da chapa).....	1,400	1,600
Para considerar a fadiga das construcções de parapeito, applicar-se-hão os valores maximos fixados no 1.º do presente quadro.		
b) Tomando por base as cargas fixadas no § 7 para as pontes-estradas.		
5.º Trabalho á tracção e á compressão..	1,000	1,200
6.º Trabalho ao tesouramento á excepção dos rebites.....	600	700
7.º Dito dos rebites.....	700	800
8.º Pressão exercida nas paredes dos furos (d X e).....	1,600	1,800
		Gusa
9.º Trabalho das peças de gusa (entendendo-se que este metal não poderá ser empregado em qualquer elemento de construcção entre apoios.		
d) á compressão ..		700
B) á tracção apenas ..		200
j) á tracção com flexão.....		250
		Aço fundido
10.º Trabalho das peças d'aço moldado dos apoios de ponte, á tracção, ou á compressão com flexão.....		1,000

¹ Ferro fundido não é o que geralmente é costume denominar assim. A esse chama-se gusa. Significa ferro fundido com ferro que se obtem por um processo siderurgico differente do simples ferro forjado. E' então um ferro mais proximo do aço macio, pouco carbonado do que da gusa que é muito carbonada.

N. do T.

² Nestas formulas l representa o distanciamento dos apoios do taboleiro em metros. Nos pilares e columnas l é a média das distancias dos apoios dos elementos de ponte vizinhos. Nas travessas e longrinas, tomar-se-ha como l o distanciamento d'estas peças e nos cachorros o duplo do seu comprimento.

¹ Nestas formulas l representa o distanciamento dos apoios do taboleiro em metros. Nos pilares e columnas l é a média das distancias dos apoios dos elementos de ponte vizinhos. Nas travessas e longrinas tomar-se-ha como l o distanciamento d'estas peças, e nos cachorros, o duplo do seu comprimento.

3. Quando se tratar de pontes que sirvam simultaneamente para vias ferreas e o trafego da viação ordinaria, applicar-se-lhes-hão d'uma maneira racional as prescripções das alíneas 1 e 2 do presente §.

4. Nas pontes de vias ferreas com tracção electrica ou por machinas, os esforços admissiveis serão determinados segundo o quadro do artigo 1; naquellas em que a tracção fôr animal ou funicular, segundo o quadro do artigo 2 do precedente §.

5. Deve ter-se em consideração nos elementos do taboleiro das pontes de vias ferreas ou pontes estradas e passadiços que trabalhem á compressão, a resistencia d'estes elementos ao esbraseamento. (flambagem).

6. Os esforços accessorios causados nas pontes metallicas pela rigidez dos nós d'articulação, pela ligação rigida dos suportes da via entre si e com as longrinas principaes, pelos attritos nas articulações e nos apoios, ou por outras circumstancias, não devem, em regra geral, ser contados. Mas, se isso parecer necessario em certos casos, será fornecido um mappa dos esforços que d'ahi resultem, sendo precisa uma auctorização especial para que os valores das cargas admissiveis nos artigos 1 e 2 d'este § possam ser ultrapassados por causa d'estes esforços accessorios.

7. As construcções metallicas cuja flexa elastica determinada pelo calculo, se elevar sob a acção da sobrecarga a mais de um millesimo do vão, não devem em regra, applicar-se a pontes de vias ferreas.

(Continúa).

Publicações recebidas

Le Touriste.—Recebemos o ultimo numero d'esta interessante Revista, unica no seu genero, e que se torna recommendavel não sómente pelo esmero da parte litteraria e artistica mas pelas grandes vantagens que offerece aos seus assignantes, taes como economias consideraveis em todas as viagens, e esplendidos brindes, entre elles um bilhete para percorrer 12.000 kilometros em primeira classe nas linhas espanholas.

Com todos estes attractivos não é para extranhar que a bella revista, *Le Touriste*, tenha conquistado as sympathias do publico.

Brindes e Calendarios.—Da Imprensa Africana, rua de S. Julião 58, 60, recebemos um artistico calendario, cuja nitidez de impressão é o melhor reclamo para aquella casa.

Agradecemos.

Boletim do Mercado Central de Productos Agricolas.—Recebemos o primeiro numero d'esta magnifica revista de interesses commerciaes.

A variedade dos assuntos de que se occupa, o interesse que despertam em lavradores e negociantes, e a maneira superiormente pratica como são tratados, tornam o *Boletim* o repositório interessante de informações valiosas que a todos convém conhecer.

Agradecemos.

Carta corographica de Portugal.—E' um beilo mappa de Portugal coordenado e gravado por Augusto de Carvalho, na escala de $\frac{1}{1,000,000}$, impresso a cores.

A nitidez do trabalho dá honra ás officinas da Editora d'onde saiu, e a minuciosidade de detalhes e exactidão topographica honram quem o coordenou.

Agradecemos.

O Vira.—Recebemos a visita d'este engraçado semanario de caricaturas.

A parte litteraria, correcta e espiituosa, está a par da fina verve do lapis de Pedro Cid, um distincto caricaturista.

Desejamos prosperidade e longa vida.

Tracção electrica

Italia

Foi inaugurado no mez passado um serviço de trem vias electricos entre Roma e Frascati.

As carruagens são divididas internamente em dois planos. O inferior é por sua vez dividido em duas partes; a anterior é para passageiros de primeira classe e tem 12

cadeiras forradas de veludo vermelho; a posterior é para passageiros de segunda classe e tem dezoito cadeiras de madeira.

A parte superior é só para passageiros de segunda classe, e é aberta lateralmente.

*

Vae ser construida uma nova linha electrica ligando Varese com a linha ferrea de Luino.

O projecto foi já approved e brevemente começarão os trabalhos.

Nova York

Na 5.^a avenida foi inaugurado um serviço de omnibus electricos.

As carruagens automotoras pesam sete toneladas e são accionadas por dois motores que recebem a corrente de um grupo gerador com motor de essencia da força de 40 cavallos.

Teem uma pequena bateria de accumuladores que serve para começar a fazer mover o motor e para a iluminação.

Os omnibus teem 28 a 50 logares e caminham com a velocidade de 24 kilometros por hora.

*

Muito brevemente a «New York Central» vae estabelecer a tracção electrica nas suas linhas.

A primeira em que vae ser applicada é na de Nova York a Croton. Depois será na de Albany a Hudson e por ultimo será na de Rhinebek a Garrison.

Logo que esta rede esteja terminada, começarão os trabalhos nas outras secções para que fiquem ligadas pela tracção electrica Chicago, Cleveland e Buffalo, a Nova York.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha da Regoa a Chaves.—Foi adjudicada á Empresa Industrial Portuguesa a empreitada de fornecimento e assentamento dos tabolleiros metallicos das pontes do Tourencinho e do Corgo.

Linha do Valle do Tamega.—Foi submettido ao Conselho Superior de Obras Publicas novo projecto do viaducto do Baia, em que os arcos de alvenaria e as cortinas externas das avenidas entre as quaes ficava uma viga de 60" são substituidos uma viga continua de 130" em 3 vãos, sendo 2 de 40" e 1 de 60", o que dará logar a uma economia de cerca de 6:000\$000 réis.

Tanques de cimento armado.—A empresa Hermebi-que foi encarregada de construir 6 tanques para estações do Sul e Sueste, sendo 4 de 100 metros cubicos e 2 de 150 metros cubicos.

Os suportes são tambem de cimento armado.

Regoa a Villa Real.—Espera-se que este troço possa abrir á exploração no começo de abril, embora a inauguração official se faça mais tarde.

Pela mesma occasião deverá ser aberto o troço de Tavira a Villa Real de Santo Antonio.

Algarve.—A camara municipal de Lagos representou ao governo pedindo que mande proceder á conclusão do ramal do caminho de ferro para aquella cidade.

Valle do Vouga.—Brevemente vão começar os trabalhos de construcção d'esta linha.

Caminho de ferro de Lourenço Marques.—Está sendo muitissimo consideravel o movimento commercial de aquella praça. Só na ultima quinzena de janeiro desembarcaram 28.000 toneladas de mercadorias.

Não corre no entanto parellas o trafego dos caminhos de ferro porque a falta de material circulante difficulta a saída das mercadorias, que se accumulam nos *hangares* do caes sem que possam seguir aos seus destinos, com manifesto prejuizo do commercio.

A direcção do caminho de ferro tem ultimamente posto

em circulação muitos vagons velhos, que foram convenientemente reparados, mas aquelle expediente não basta.

A agravar o mal vem a demora na remessa dos vagons vãos.

A falta de material circulante era notoria já de ha muito, mas o constante augmento do movimento commercial do porto mais a tem accentuado agora.

Loanda.—A direcção superior da companhia dos caminhos de ferro de Loanda a Ambaca estuda um projecto para a construcção de uma linha, que, correndo marginalmente desde a estação central até o morro de S. Miguel, e de ahí, atravessando a bahia, sobre uma ponte, entre na ilha e siga até se encontrar com o caes que a Empresa Nacional de Navegação ali está construindo.

Mossamedes.—Vão seguindo com regularidade os trabalhos da linha ferrea, achando-se construidos já 34 kilometros.

A linha parte de Mossamedes, atravessando o rio Béro e as fazendas agricolas de Quipolla, tomando a direcção do Sacco do Girane; d'alli segue em direcção a léste, principiando uma subida que vae até a serra do Girane, descendo depois para o rio e valle do mesmo nome. Ao cabo do 27.º kilometro entra-se numa enorme planície, que se prolonga até a Pedra Grande. E' nella que se trabalha actualmente.

S. Thomé.—Brevemente vão começar os trabalhos de construcção de caminhos de ferro nesta colonia.

O projecto que foi apresentado ao parlamento na ultima sessão legislativa soffre algumas modificações.

O custo da construcção está orçado em 2.000 contos de réis.

Loulé a Faro.—Foi pedida a concessão para a exploração d'uma linha, para transporte de passageiros e mercadorias, a qual partindo da estação do caminho de ferro de Loulé, seguirá por esta villa, S. Romão, S. Braz de Alportel, Estoy e Conceição, indo terminar em Faro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi auctorizada pelas córtes a concessão de uma linha ferrea com um metro de largura, sem subvenção do Estado, de serviço particular e uso publico, somente para mercadorias, entre Cornellana na provincia de Oviedo, e Lleiroso, em Sato de los Infantes.

FRANÇA

A Companhia P. L. M. poz em serviço na linha de Dijon a Epinay uma carruagem automotora a vapor que tem dado excellentes resultados.

Em planicies desenvolve a velocidade de 68 kilometros por hora; em rampas de 2 % a velocidade desce a 20 kilometros.

Gasta no percurso o mesmo tempo que d'antes gastava o comboio, obtendo assim uma economia de 33 %.

ITALIA

Foi apresentado o pedido de concessão de uma linha que partindo de Abbiategrosso, e tocando em Magenta, Inveruno, e Legnano, vá terminar em Busto Arizis, com um percurso de 26 kilometros.

HOLLANDA

Fundou-se em Nova York uma sociedade que se propõe a construir na Hollanda uma rede de caminhos de ferro electricos com o desenvolvimento de 500 kilometros approximadamente.

A linha principal será a de Wykanse, na costa do Mar do Norte ao Rheno, no ponto em que este rio marca a fronteira entre a Hollanda e a Allemanha. Esta linha passará por Zaadam, Amsterdam e Utrecht.

CHINA

O governo chinês trata de dar o maior desenvolvimento possível ás linhas ferreas do imperio.

N'esse intuito procura entrar em negociações para tomar conta dos caminhos de ferro propriedade das companhias estrangeiras e fazer contratos com engenheiros belgas para o estudo de linhas novas.

Notas varias

As locomotivas do Simplão.—As locomotivas electricas que vão funcionar no Simplão tem o comprimento de 12^m.30 e pesam sessenta e duas toneladas.

Tem dois motores com a força de 600 cavallos, mas que pôde elevar-se a 2.500. A força de tracção é de 14.000 kilos. A velocidade é de 38 kilometros para os comboios de mercadorias, e 68 para os comboios de passageiros.

No tunel os comboios de mercadorias serão de 400 toneladas, os de passageiros de 500.

Todos osapparelhos electricos de alta tensão, ligados á linha, serão movidos pelo ar comprimido.

Os automoveis na Turquia.—Na Turquia e nos paizes sob o dominio do Sultão, não são permittidos os automoveis, por serem considerados machinas explosivas.

Ainda ultimamente, um viajante desembarcando em Beyrouth com o seu automovel, preparava-se para seguir em direcção a Damasco, mas os gendarmes obrigaram-o a embarcar immediatamente a carruagem.

Um unico automobilista obteve licença, na Turquia, para andar de *teuf-teuf*. Foi a recompensa de ter offerlado tres carruagens automoveis ao Sultão, que quiz vê-las em movimento.

Uma d'ellas ainda chegou a funcionar um dia nos jardins de Jildés Kiosk, mas depois ficou abandonada, sendo por muito tempo motivo de curiosidade para os eunucos que acabaram por destrui-la para verem o que era que a fazia andar.

Como ficaram sem perceber nada, isso ainda mais fez crescer o temor supersticioso que os automoveis causam ás gentes do Islam.

As empregadas de caminhos de ferro.—Gradualmente vae crescendo o numero de mulheres empregadas nos caminhos de ferro da Russia.

Segundo a ultima estatistica, nas vinte e cinco linhas ferreas do Estado, estão empregadas 22.000 mulheres.

Umas são guardas de barreiras, outras escripturarias, outras telegraphistas.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Lanço da estação de Mosteirô á estrada real n.º 34

Pelo presente se faz publico que no dia 26 do corrente mez pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação de uma empreitada de um troço do lanço da estrada districtal n.º 81, entre Mosteirô e a estrada real n.º 34.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante a esta empreitada será de 178.000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso na thesouraria da Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

O deposito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação, que deverá ser feito na mesma thesouraria, no praso de oito dias, contados da data da notificação da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º da condição 7.ª do respectivo programma do concurso.

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

Porto, 3 de março de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 13500 réis a 23000 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.

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

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

HAMBURGO Sautler & C.^a — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — 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 1200 a 3000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg: Highlife — Lisboa.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 1000 réis por dia até 1500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros: muito central — Propr. Ionez Munhós.

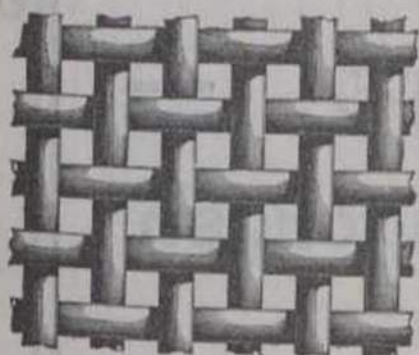
PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1200 a 2500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

para o tratamento de MINERAES, TECIDOS METALLICOS
para todas as applicações INDUSTRIAES

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

CASA FUNDADA

em 1854

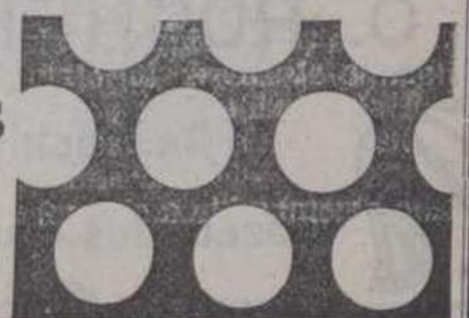
RONDA DE SAN PEDRO, 58

BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÊDE,
CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFURADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA

para MINAS



ARQUIVO



Dactyle

MACHINAS * * DE ESCREVER

Modelo n.º 3, Preço 300 francos

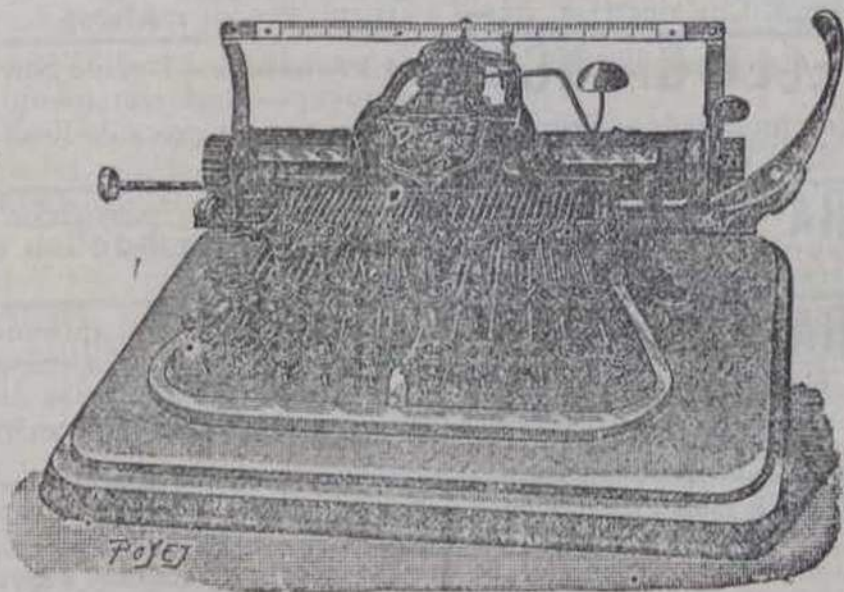
Modelo n.º 2, Preço 250 francos

Rapidez na escrita

Duração garantida

LIGEIREZA

ESCRITA A' VISTA. — Sem fita de tinta — Alinhamento á vontade. — Mudança instantanea de caracteres. — Teclados portuguezes e para todas as linguas.



A DACTYLE n.º 3 reúne todos os aperfeiçoamentos das melhores machinas de escrever.



Machinas de calcular

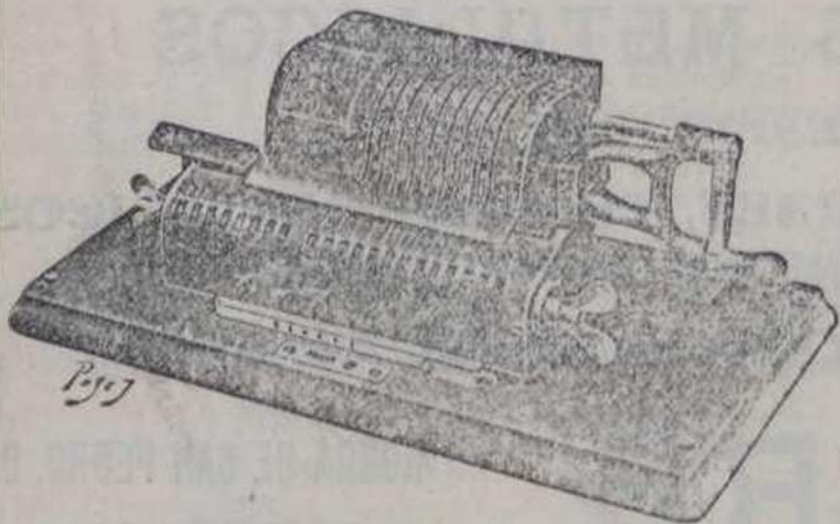


Preço 425 francos

Somma, Subtracção, Multiplicação e Divisão

* * * RAIZ QUADRADA * * *

= RAPIDEZ =
Exactidão rigorosa



A manobra d'este aparelho verdadeiramente extraordinario aprende-se em poucos minutos.

O. ROCHEFORT

Engenheiro das artes e manufacturas * * * * *
46, BOULEVARD HAUSSMANN — PARIS

As machinas DACTYLE pódem ser vistas a funcionar e adquiridas na redacção da
"Gazeta dos Caminhos de Ferro" — R. Nova da Trindade, 48, LISBOA

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

		3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 millímetros		11\$400	11\$800	12\$600	13\$400
De 5 a 5 1/2 "		11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6 a 6 1/2 "		11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7 a 7 1/2 "		13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8 a 9 "		14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 1/2 a 10 "		15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Março 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.		
5:50 m.	6:04 m.	6:23 m.	6:38 m.		
6:35 m.	6:49 m.	6:45 m.	7:00 m.		
7:00 m.	7:14 m.	7:39 m.	7:54 m.		
7:20 m.	7:34 m.	7:53 m.	8:08 m.		
8:30 m.	8:44 m.	8:18 m.	8:33 m.		
8:50 m.	9:04 m.	9:25 m.	9:40 m.		
9:35 m.	9:49 m.	10:50 m.	10:45 m.		
10:00 m.	10:14 m.	10:54 m.	11:08 m.		
10:25 m.	10:39 m.	11:15 m.	11:30 m.		
11:00 m.	11:14 m.	12:00 m.	12:15 m.		
11:30 m.	11:44 m.	12:23 m.	12:38 m.		
11:50 m.	12:04 m.	12:45 m.	1:00 m.		
12:35 m.	12:49 m.	1:30 m.	1:45 m.		
1:00 m.	1:14 m.	1:54 m.	2:08 m.		
1:20 m.	1:34 m.	2:15 m.	2:30 m.		
2:30 m.	2:44 m.	3:00 m.	3:15 m.		
2:50 m.	3:04 m.	3:23 m.	3:38 m.		
3:35 m.	3:49 m.	3:45 m.	4:00 m.		
4:00 m.	4:14 m.	4:30 m.	4:45 m.		
4:20 m.	4:34 m.	5:15 m.	5:30 m.		
5:30 m.	5:44 m.	6:00 m.	6:15 m.		
5:50 m.	6:04 m.	6:23 m.	6:38 m.		
6:25 m.	6:39 m.	6:59 m.	7:14 m.		
6:55 m.	7:09 m.	7:39 m.	7:54 m.		
7:20 m.	7:34 m.	8:18 m.	8:33 m.		
8:30 m.	8:44 m.	9:00 m.	9:15 m.		
8:50 m.	9:04 m.	9:23 m.	9:38 m.		
9:30 m.	9:44 m.	9:45 m.	10:00 m.		
9:50 m.	10:04 m.	10:33 m.	10:48 m.		
10:00 m.	10:14 m.	10:51 m.	11:06 m.		
11:30 m.	11:44 m.	12:23 m.	12:38 m.		

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8:30 m.	8:43 m.	8:52 m.	9:07 m.		
12:30 m.	1:03 m.	9:45 m.	10:16 m.		

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:15 m.	7:20 m.	6:18 m.	7:24 m.		
7:45 m.	8:50 m.	7:18 m.	8:47 m.		
9:10 m.	9:46 m.	8:26 m.	9:23 m.		
9:15 m.	10:20 m.	9:10 m.	10:00 m.		
10:40 m.	11:16 m.	9:36 m.	10:32 m.		
10:45 m.	11:50 m.	10:48 m.	11:54 m.		
12:15 m.	1:20 m.	11:26 m.	12:31 m.		
1:40 m.	2:16 m.	12:18 m.	1:24 m.		
1:45 m.	2:50 m.	1:48 m.	2:51 m.		
3:10 m.	3:46 m.	2:26 m.	3:21 m.		
3:15 m.	4:20 m.	3:18 m.	4:24 m.		
4:40 m.	5:16 m.	3:56 m.	4:32 m.		
4:45 m.	5:50 m.	4:48 m.	5:34 m.		
5:20 m.	6:55 m.	5:26 m.	6:21 m.		
6:10 m.	6:45 m.	6:18 m.	7:24 m.		
6:15 m.	7:20 m.	6:56 m.	7:32 m.		
7:40 m.	8:16 m.	7:8 m.	8:8 m.		
7:45 m.	8:58 m.	7:48 m.	8:54 m.		
9:15 m.	10:20 m.	9:18 m.	10:24 m.		
10:40 m.	11:16 m.	9:36 m.	10:32 m.		
10:45 m.	11:50 m.	10:48 m.	11:54 m.		
12:25 m.	1:15 m.	11:26 m.	12:31 m.		

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:50 m.	10:21 m.	10:36 m.	11:6 m.		
11:50 m.	12:21 m.	12:33 m.	1:3 m.		
1:50 m.	2:21 m.	2:33 m.	3:3 m.		
3:50 m.	4:21 m.	4:33 m.	5:3 m.		
7:20 m.	7:51 m.	8:33 m.	9:3 m.		
9:50 m.	10:21 m.	11:45 m.	12:15 m.		

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:35 m.	7:38 m.	5:00 m.	5:57 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.		
10:35 m.	11:39 m.	9:5 m.	10:3 m.		
11:21 m.	12:1 m.	11:0 m.	12:3 m.		
12:50 m.	1:50 m.	1:4 m.	2:3 m.		
3:3 m.	4:7 m.	3:4 m.	4:3 m.		
4:35 m.	5:32 m.	4:40 m.	5:15 m.		
5:25 m.	6:18 m.	5:45 m.	6:35 m.		
6:20 m.	7:24 m.	6:44 m.	7:39 m.		
8:50 m.	9:48 m.	7:40 m.	8:3 m.		
1:00 m.	12:1 m.	9:10 m.	10:3 m.		
2:20 m.	1:24 m.	10:45 m.	11:37 m.		

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:40 m.	7:54 m.	9:40 m.	10:24 m.		
8:15 m.	8:59 m.	10:30 m.	11:14 m.		
9:42 m.	10:26 m.	11:44 m.	12:28 m.		
10:42 m.	11:26 m.	12:0 m.	12:44 m.		
11:42 m.	12:26 m.	1:40 m.	2:24 m.		
1:42 m.	2:26 m.	3:40 m.	4:24 m.		
2:42 m.	3:26 m.	4:40 m.	5:24 m.		
3:42 m.	4:26 m.	5:40 m.	6:24 m.		
4:42 m.	5:26 m.	6:40 m.	7:24 m.		
5:42 m.	6:26 m.	7:40 m.	8:24 m.		
6:42 m.	7:26 m.	8:40 m.	9:24 m.		
7:42 m.	8:26 m.	9:40 m.	10:24 m.		
8:42 m.	9:26 m.	10:40 m.	11:24 m.		

Lisboa-Rocio		Povoas		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8:45 m.	9:35 m.	7:2 m.	8:0 m.		
12:42 m.	1:40 m.	2:35 m.	3:24 m.		

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:37 m.	5:0 m.	5:25 m.	6:35 m.		
4:42 m.	5:0 m.	5:25 m.	6:48 m.		
5:12 m.	5:7 m.	5:25 m.	6:44 m.		
6:0 m.	6:7 m.	6:25 m.	7:47 m.		
10:42 m.	12:6 m.	8:0 m.	9:23 m.		

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12:30 m.	2:45 m.	7:8 m.	8:58 m.		
		9:2 m.			

Setil		Vendas Novas		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:15 m.	7:40 m.	4:5 m.	6:32 m.		
8:20 m.	10:12 m.	11:0 m.	2:3 m.		
5:17 m.	7:0 m.	7:40 m.	9:25 m.		

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3:30 m.	5:1 m.	8:40 m.	11:0 m.		
12:30 m.	3:41 m.				

Lisboa-R.		Entroncamento		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:20 m.	9:15 m.	5:10 m.	9:2 m.		
		9:13 m.	12:12 m.		

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2:20 m.	4:27 m.	9:35 m.	8:9 m.		

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:15 m.	1:16 m.	7:16 m.	11:25 m.		

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:0 m.	7:59 m.	4:38 m.	5:42 m.		
9:20 m.	12:11 m.	10:52 m.	11:56 m.		
11:15 m.	12:11 m.	11:52 m.	13:51 m.		
4:30 m.	10:26 m.	1:50 m.	5:15 m.		
7:5 m.	11:35 m.	4:20 m.	10:2 m.		
9:30 m.	7:21 m.	8:5 m.	5:40 m.		

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3:55 m.	6:39 m.	7:4 m.	9:45 m.		
10:15 m.	1:2 m.	6:6 m.	8:44 m.		
4:13 m.	7:39 m.				

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:30 m.	9:17 m.	10:11 m.	11:57 m.		
2:10 m.	3:56 m.	4:41 m.	6:33 m.		
7:6 m.	8:56 m.	12:31 m.	2:21 m.		

Esmoriz		Porto		Esmoriz	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4:30 m.	5:47 m.				

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7:0 m.	8:7 m.	5:41 m.	6:44 m.		
9:50 m.	10:57 m.	8:21 m.	9:21 m.		
1:40 m.	2:48 m.	11:54 m.	12:58 m.		
4:35 m.	5:39 m.	3:6 m.	4:17 m.		
8:40 m.	9:47 m.	7:16 m.	8:9 m.		
11:3 m.	12:33 m.	9:29 m.	10:31 m.		

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:0 m.	7:46 m.	5:50 m.	7:34 m.		
9:30 m.	10:41 m.	7:35 m.	9:29 m.		
1:25 m.	3:13 m.	11:0 m.	12:36 m.		
		12:30 m.	3:5 m.		
		10:0 m.	11:40 m.		

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	8:43 m.	5:35 m.	3:42 m.		
11:15 m.	7:5 m.	6:40 m.	5:11 m.		
9:30 m.	6:30 m.				

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
11:15 m.	6:30 m.	8:45 m.	3:42 m.		
7:5 m.	7:3 m.	5:25 m.	5:14 m.		
9:30 m.					

Lisboa		Guarda		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9:20 m.	2:50 m.	4:51 m.	5:14 m.		
11:15 m.	7:5 m.	3:42 m.	5:45 m.		
7:5 m.	9:40 m.	12:20 m.			

Lisboa		Caldas		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-5 m.	1-59 t.	4-59 m.	8-41 m.		
Caldas		Figueira		Caldas	
2-35 t.	6-30 t.	8-29 n.	12-14 n.		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 26 de Março sairá o paquete **Aragon** 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 á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Gouverneur**. Sairá a **26** de março.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asunción**. Sairá a **23** de março.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques n.º 4**. Sairá a **28** de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá a **22** de março.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires e Montevideo, vapor allemão **Cap Ortegat**. Sairá a **25** de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. fr. **Cordillere**. Sairá a **19** de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32.



Espanha e Filippinas, vapor espanhol **Alicante**. Sairá a **22** de março. Agentes, Henry Burnay Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Glasgow e Liverpool, vap. inglez **Fortuny**. Espera-se a **16** de março. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo e Vlissigen, vap. allemão **Präsident**. Sairá a **18** de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vap. allemão **São Paulo**. Sairá a **21** de março.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo e Rotterdam, vapor all. **Prinz Eitel Friedrich**. Sairá a **26** de março. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vap. allemão **La Plata**. Sairá a **20** de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a **19** de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Algerian**. Espera-se a **17** de março. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool e Nova-York, vap. espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a **29** de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a **18** de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



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



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Explorer**. Sairá a **16** de março. Agentes Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Pernambuco**. Sairá a **28** de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Cabedello, vap. inglez **Gladiator**. Sairá a **30** de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cabo Verde**. Sairá a **22** de março. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Africa**. Sairá a **1** de abril. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a **19** de março. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



Tanger, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Thomas n.º 5**. Sairá a **23** de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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





CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço Directo Combinado com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

AVISO AO PUBLICO

Carga e descarga dos wagons completos

TARIFA ESPECIAL P N.º II DE PEQUENA VELOCIDADE

A partir da data do presente aviso e por accordo das linhas interessadas, fica annullada a condição 4.^a da tarifa especial P n.º 11, segundo a qual não seria permittida a applicação d'aquella tarifa combinada 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 WAGONS COMPLETOS, quer se encarreguem de realizar as operações em questão, quer deixem qualquer d'essas operações ou ambas ellas a cargo do caminho de ferro, pagando, porém, no segundo caso, pela operação ou operações que não realisarem, os direitos respectivamente fixados nas tarifas de despesas accessorias em vigor.

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

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1906.

O Engenheiro-Director,

António Lourenço da Silveira.