

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 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

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCI

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

Importantes notícias, pag. 106 d'este N.º

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial interna n.º 10 p. v. para transporte de máquinas e aparelhos agrícolas do Sul e Sueste.

SUMMARIO

	Páginas
PROPAGANDA DE PORTUGAL.....	
O PORTO DE LISBOA.....	101
PARTE OFICIAL — Portarias de 17 e 23 de março do Ministerio das Obras Públicas e decreto de 20 março do Ministerio da Marinha.....	103
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	104
VIAGENS A ESPANHA.....	105
CINCOCENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL	105
NOTAS DE VIAGEM — XIII — Seattle — Bons tremvias — Os totem-poles — O Alaska.....	106
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	106
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	107
SERVICOS FLORESTAIS.....	107 a 109
ALLEN'S NEW GUIDE TO PORTUGAL	110
A ENGENHARIA EM 1905.....	110
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA.....	111
LINHAS PORTUGUEZAS — Vale do Sado — Louzã — Algarve — Estação de Borba — Tavira a Villa Real — Mossamedes — Livração a Amarante — Pocinho a Miranda — Regoa a Chaves	111
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália — Indo China — Suíça	112
AVISOS DE SERVICO.....	112
ARREMATAÇOES	113
AGENDA DO VIAJANTE	114
HORARIO DOS COMBOIOS	115
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	116

PROPAGANDA de PORTUGAL

Vem perfeitamente a propósito, no actual momento em que uma boa e santa cruzada patriótica acaba de fundar em Portugal uma grande sociedade de propaganda das suas bellezas e attractivos, reproduzir as ideias d'aquelles que também, desde muitos annos, pensavam em que devíamos fazer o que hoje está feito

E' de toda a justiça que, quem hoje se vê aclamado, elogiado, louvado, como iniciador d'este sympathico movimento venha espontaneamente denunciar que outros mais tiveram igual ideia e para ella trabalharam, como o escriptor que, sob o modesto pseudónimo de *Nemo* escreveu em fevereiro de 1897 no *Correio Nacional* e que hoje todos sabem ser o sr. engenheiro Fernando de Sousa, redactor d'esta *Gazeta*, e um dos vultos mais proeminentes d'esta Sociedade, à qual tem dado o melhor do seu esforço intelligent e de uma actividade mais que extraordinaria.

Juntemos ainda os artigos publicados no *Seculo*, em

1903, pelo nosso collega Lambertini Pinto, em que se preconizavam eguaes ideias.

Se uns e outros artigos não tivessem passados desapercebidos mutuamente entre os respectivos autores, ha muito que a Sociedade de Propaganda estaria fundada e hoje já os seus beneficos effeitos estariam fructificando em todo o paiz.

Segue a transcrição dos tres artigos de *Nemo* que reunimos em um só e se intitulavam:

Viageis e Viajantes

Exaltamos á porfia a bellesa do nosso céu e a doçura do nosso clima, no que temos razão. Os nossos brios patrióticos sentem-se offendidos pela apologia systematica do que é estrangeiro, contraposto ao que temos de casa.

Enumeramos desvanecidos as mimosas paisagens do nosso Minho, o alcantilado das nossas montanhas beirôas, a vastidão de horizontes dos plainos alemtejanos, a louçania d'esse rincão de terra osculado pelas ondas do Oceano que se chama o Algarve, por entre cuja vegetação quasi africana alvejam inumeros casas.

Fazemos complacente resenha dos thesouros artisticos que escaparam á furia dos iconoclastas. Tributamos homenagem á lhaneza e hospitalidade do povo portuguez. Contemplamos com prazer no mappa do paiz a irradiação de numerosas estradas e caminhos de ferro, colleando nos valles, transpondo as montanhas, encurtando as distancias e apertando pouco a pouco as malhas da sua rede.

E quando nos chega notícia do constante formigueiro de viajantes que invade outras regiões menos favorecidas pelo clima e menos ricas de formosos panoramas, perguntamos admirados porque é votado ao ostracismo um paiz com o qual foi tão prodiga a natureza?

A resposta a esta interrogação encontrámo-la ha dias proficientemente formulada num artigo firmado por um distinctissimo official do nosso exercito, cuja brillante carreira jornalística foi uma demonstração de competencia para manejar a pena igual á dignidade com que cinje uma espada, o coronel Rodrigues da Costa.

Resumindo as impressões de uma viagem recente pela Italia, Suissa e França, em que teve ensejo de observar a sollicitude com que se procura por toda a parte atrair os forasteiros, o distincto escriptor estigmatiza o nosso desleixo, que não nos deixa proceder por forma igual, e appella para a iniciatiya particular a fim de remediar esta lamentavel lacuna de informações e de attractivos.

Entre outros factos que impressionaram tão intelligente observador é digna de menção a sollicitude com que as principaes cidades da Suissa mantêm repartições destinadas a esclarecer e informar gratuitamente os viajantes, dando-lhes mappas, horarios, tarifas, planos e orçamentos d'excursões, conselhos ácerca de itinerarios, tudo emfim quanto pôde remover as dificuldades e embarracos dos forasteiros. Para lhes tornar mais aprasivel a visita do paiz organizam-se festas e diversões.

O resultado d'estas diligencias é a concorrecia de centenas de milhares de viajantes e um affluxo constante de riqueza.

Assim é. E uma tal sollicitude encontra-se não só em cidades como Zurich, Lucerna, Berne, ou Genebra, mas até em pequenas localidades.

Na Suissa tudo está disposto para convidar o viajante a demorar-se. Uma rede primorosa de vias de communicação; excellentes diligencias federaes; serviço das linhas ferreas admiravelmente organizado; não menos perfeição e commodidade no serviço postal; o telegrapho installado nos mais insignificantes logarejos. Nas cidades, nas villas, nas aldeias, nos valles e nas montanhas mais alcatiladas, por toda a parte hoteis, que offerecem todas as gradações, desde o colossal e luxuoso *caravanserail* dos pontos d'excursão mais celebres até a modestissima hospedaria do pequenino casal. Varia o luxo, mas em toda a parte se encontra asseio irrepreensivel, alimentação convidativa, cortezia e obsequiosidade sem servilismo.

Estas commodidades são pagas sem constituir uma exploração. E' uma troca de serviços urbanamente prestados por dinheiro que o viajante dá por bem gasto.

Os suíssos, laboriosos como nenhum outro povo, são agricultores e industriaes, exploram todas as riquezas e forças naturaes do solo.

Entre os dons que a Providencia lhes concedeu liberalmente conta-se a formosura sem rival dos seus lagos e das suas montanhas. Cumpria-lhes facilitar o accesso dos pontos pittorescos e proporcionar aos forasteiros os commodos indispensaveis; isso diligenciam intelligentemente e assim fazem affluir ao paiz um verdadeiro caudal de riqueza.

E' bom que se note: não são as espectaculosas diversões, as casas de jogo monumentaes, os expedientes que poderiam ser taxados d'exploração condemnavel do vicio endinheirado, que enriquecem a Suissa e sim a enorme sommatoria de uma infinitade de modestos tributos d'excursionistas levados pelo estudo, ou pelo desejo de admirar as grandiosas paisagens alpinas.

Na epoca apropriada, a cada passo se encontram, isolados, ou em caravanas joviaes, viajantes ajoujados com a mochila e abordoados ao *alpenstock*, escalando as montanhas, percorrendo os vales, explorando os geleiros. Familias inteiras vão installar-se aqui e acolá num modesto logarejo do sopé de uma montanha ou á beira d'un lago. Uns pedem ao ar vivo e tonificante dos Alpes a restauração de um organismo deteriorado. Outros furtam-se á absorvente labuta habitual para gosar algumas semanas de socego em pittoresco retiro. Estes buscam nas viagens o complemento da educação, ou recebem assim nas ferias o premio dos labores escolares. Aquelles vão haurir, nos maravilhosos panoramas da Suissa, inspiração artistica ou accrescentam com observações methodicas o seu cabedal scientifico.

E' essa a origem da verdadeira chuva de ouro que enriquece até os logarejos mais reconditos do paiz. Para atrair essas legiões de visitantes pouco exigentes, economicos, previdentes, não são necessarias festas dispensiosas; bastam as bellezas naturaes, as facilidades de circulação e as commodidades que por toda a parte se encontram.

Não invejo as riquezas que ao nosso paiz traria a affluencia de alguns nababos viciosos que por aqui encontrassem derivativos para o seu vicio. Acho que podemos bem prescindir de fazer concorrecia aos Monte-Carlo. Nada d'exploração do vicio.

Podemos e devemos, porém, tornar commoda e aprazivel a visita do nosso paiz aos numerosos viajantes que a doçura do clima ou o amor das excursões poderia aqui atrair. Ganharia com isso a fama do paiz e o seu proveito, desmentindo-se o proverbio que diz não caberem no mesmo sacco.

Se queremos que o nosso paiz seja mais visitado, importa, primeiro que tudo, acabar com os vexames e importunitades de que são useiras e vezeiras as alfandegas portuguezas.

Seja-me licito narrar um facto por mim observado.

Em junho de 1894, enquanto jantava no restaurante de Valencia d'Alcantara, ouvi alguns estrangeiros, que

vinham no mesmo comboio, manifestarem as suas apreensões ácerca da importunidade dos nossos argus fronteiros. Não pude deixar de lhes assegurar, com toda a minha patriotica ingenuidade, que nada tinham a receiar e que a má reputação das nossas alfandegas era devida a lendas malevolas que se propalavam pelo mundo.

Pouco depois chegámos a Marvão. Com grande gau dio meu, entram nas carroagens os guardas, calçando luvas de alvura irrepreensivel e procedendo cortezmente á revisão das malas de mão, sem obrigar os passageiros a apear-se com elles, como é estylo quasi universal nas fronteiras.

Prematuro regosijo! Vinha commigo no mesmo com partimento um official belga, governador de um distrito do Congo, que regressava ao seu governo. Trazia num elegante estojo a sua carabina desarmada. O guarda, duvidoso do que lhe cumpria fazer, consultou um empregado superior da delegação, que acorreu açodado, declarando que não se podia permittir a entrada de um estrangeiro armado.

O official declarou cortezmente o seu nome e funcções, puchando pelo passaporte diplomatico, no qual se pedia ás auctoridades dos paizes amigos que o deixassem transitar livremente com as suas armas e bagagens; allegou o procedimento das alfandegas franceza e espanhola. Tudo foi inutil perante as apreensões do zeloso empregado, que via temeroso aquelle belga pisar em som de guerra o solo d'este jardim da Europa, talvez com o nebroso fito de o conquistar.

Tomou pois conta da carabina, sobre cuja caixa mandou collar um enorme rotulo com varios dizeres, emporelhandoo-a com a colla. Obrigou mais o viajante a ir á pressa despachá-la, pagando o respectivo transporte, apezar do direito, conferido pelas tarifas aos passageiros, de levarem consigo na carroagem armas descarragadas, e declarou-lhe que só poderia rehaver a carabina quando saisse de Portugal. Faltou apenas cantar-lhe o hymno da restauração. Por uma singular incoherencia, deixou-o na posse da sua espada, naturalmente por não ser presumivel a conquista do paiz com a arma branca nos tempos que vão correndo d'espingardas de repetição e de polvora sem fumo.

Depois d'esta série de disparates, partiu o comboio. O belga esbravejava, com razão, e eu, silencioso e arrependido de ter quebrado lanças em prol das nossas alfandegas, dizia para os meus botões, como o corvo da fabula:

«Envergonhado e confuso

«Velhaca! deixou-me em branco,
«Fui tolo em fiar-me nella,
«Mas este logro me livra
«De cair noutra esparrella».

Como este, dão-se a toda a hora muitos outros casos, que a imprensa por vezes tem verberado e que constituem solido fundamento da pessima fama das nossas alfandegas, semelhantes aos phariseus do Evangelho, que coavam um mosquito e engoliam um camello. (*)

Tal é o primeiro estorvo a remover. Portugal, embora seja um jardim das Hesperides, carece de moderar a fúria dos vigilantes dragões que o guardam.

E' preciso ainda organizar um serviço d'informações.

Bem podia juntar-se a Sociedade de Geographia com as associações commerciaes no proposito commun de promover a redacção de bons guias completos, minuciosos e exactos de planos e itinerarios d'excursões com indicação do tempo e do dispêndio por elles exigidos e dos meios de comunicação a aproveitar, de noticias das nossas aguas thermaes, todos os meios emfim de facilitar o conhecimento do paiz e das curiosidades naturaes ou artisticas que tornam interessante a sua visita.

Não basta isto, porém. E' ainda necessario fazer uma cruzada a favor de uma reforma radical dos hoteis e hospedarias disseminados pelas provincias.

Creio que em paiz nenhum se pôde viajar tão barato

(*) Pede a justica que observe não ser hoje a mesma situação. Os serviços teem melhorado consideravelmente.

como entre nós, onde os preços de hospedagem são muito modicos.

Falta, porém, o asseio, que não custa dinheiro, a cortezia e a solicitude que ha sempre direito de exigir, um certo apuro na comida, compativel com a escassez de recursos dos mais insignificantes logarejos.

Ha numerosas excepções, mas a regra é essa.

Poder-se-hia, pois, trabalhando methodicamente, colher informações ácerca dos logares que mais dignos são de serem visitados, organizando-se em cada um d'elles commissões, relacionadas com as entidades que tomassem em Lisboa a iniciativa da propaganda e encarregadas de promover a melhoria do regimen de hospedagem, de colligir indicações ácerca de distancias, de meios de transporte, de preços, de condições climatericas, etc.

Com todos esses elementos poderiam ser organizados bons guias e um serviço de publicidade que desenvolvessem o gosto pelas excursões ao nosso paiz.

Eis o que importa fazer.

E' tarefa improba e demorada mas que o interesse bem comprehendido aconselha a empreender.

Muito se pôde fazer com esse fim; importa, porém, não nos illudirmos.

A situação de Portugal no extremo occidental da Europa torna longa, demorada e dispendiosa a viagem emprendida com o fim de o visitar. Nem só as bellesas naturaes e a industria dos habitantes attráem á Suissa tão grande concorrencia. Ponto de passagem obrigado entre o Norte e o Sul, o Oriente e o Occidente, a Suissa está circundada de grandes nações ricas e populosas, que lhe enviam annualmente numerosas caravanias de excursionistas.

Aos que veem do norte, as bellezas das margens do Rheno e dos valles alsacianos amenizam a viagem; outro tanto succede aos que vão da França, pois encontram no seu itinerario de algumas centenas de kilómetros formosas cidades, ricas de monumentos. Pelo lado da Austria, o Tyrol é um vestibulo da Suissa digno d'ella, pela magestade dos seus panoramas.

Pelo contrario, o forasteiro que demanda Portugal atravessa em longa e fadigosa viagem as monotonas e interminaveis planicies do centro de Espanha. O enfado da travessia a custo é compensado pela visita da maravilhosa cathedral de Burgos ou por alguns dias de demora em Madrid.

Quantas vezes me sucedeou ouvir allemandes, aos quaes aconselhava uma excursão a Portugal, allegar como obstaculo a enormidade da distancia!

O que teria para nós importancia seria a passagem dos viajantes que se dirigem para a America e que poderiam alliar o prazer de uma excursão em Portugal à vantagem de reduzir ao minimo a parte maritima da sua viagem.

A uns repulsa-os a pessima reputação das nossas alfanegas e a ignorancia de attractivos que pôde offerecer uma visita ao nosso paiz.

Muito se pôde fazer para com tempo e perseverança dissipar essas apreensões. Importa, porém, não esquecer que as precauções sanitarias afastam muitos dos que da America se dirigem á Europa. O problema é momento, pois nem devemos prescrever rigores inuteis e precauções excessivas, nem devemos abrir de par em par as portas a uma epidemia com a mira no lucro resultante da affluencia de forasteiros.

Um recurso possuimos que está por explorar. Temos estações climatericas e aguas mineraes de primeira ordem. Onde ha clima d'inverno que possa rivalizar em docura com o do nosso Algarve, por exemplo? E que temos feito para levar os estrangeiros a aproveitá-lo? Nada. Das nossas aguas mineraes tiramos já algum partido, não tanto, porém, como poderíamos, por não as tornarmos assás conhecidas.

Ahi está um vasto campo aberto á propaganda. Estudem tão complexo problema os competentes e tentem resolvê-lo sem illusões optimistas nem pessimismo injustificavel.

O porto de Lisboa

O *Figaro* em um dos numeros do mez passado, tratando em artigo especial do desenvolvimento do trafego entre as republicas sul americanas e a Europa, refere-se a Lisboa como porto de escala.

Fallando da lei de Lugo, e dos portos de Lisboa, Vigo e Cadiz nella citados para servirem de testas de linha, diz:

Cadiz está destinado a ser a escala terminus das linhas que teem a sua ligação nos portos do Mediterraneo, enquanto que Lisboa e Vigo deverão recolher o grande movimento de transito dos passageiros transportados pelas linhas de navegação francezas, inglezas ou alle-mãs.

As vantagens de que Lisboa dispõe são evidentemente titulos excepcionaes para que Portugal, a Espanha e mesmo os caminhos de ferro francezes aproveitem da maior parte da grande corrente de passageiros desejosos de reduzir a duração da sua viagem pelo mar. O *Sud-Express* já liga esse porto a Paris tres vezes por semana e nada se pôde oppôr a que essas relações sejam ainda mais frequentes se tal medida se justificar por um augmento de trafego.

Mas é preciso não esquecer que todos os interesses concorrentes que este problema acaba de pôr em jogo se ocupam de desviar, em seu proveito, os beneficios d'esse novo trafego e que definitivamente a vantagem ficará áquelle dos tres portos que *primeiro* apresentar mais facilidades e commodidades ao transito dos viajan tes.

Nesta ordem de ideias, o governo portuguez acaba de pôr em pratica novos regulamentos alfandegarios permitindo o desembarque e o embarque immediatos dos passageiros e suprimindo todas as antigas formalidades sanitarias, que até agora tornavam a capital de Portugal, por assim dizer, inacessivel pelo mar. Outras medidas se sollicitaram no mesmo sentido e se o governo favorece o estabelecimento do *Sud-Express* diario, Lisboa poderá a breve trecho ser considerada como o *verdadeiro caes da Europa* por todos aquelles que estão em communicaçao com a America do Sul.

O nosso collega *Novidades* commentando o artigo do *Figaro* diz que o governo portuguez tratou do estabelecimento diario do *Sud-Express*, mas que este serviço não pôde ser montado immediatamente porque a Companhia dos Wagons-Lits mandou, para esse effeito, construir umas carruagens de luxo que só em outubro estarão prontas.

Para impedir que os portos rivaes de Lisboa se aproveitem d'esta demora e chamem para elles a corrente dos viajantes, alvitra o nosso collega que o governo auxilie a Companhia Real para que esta possa organizar temporariamente comboios directos nos dias em que não haja *Sud-Express*, até que chegue outubro e a Companhia dos Wagons-Lits estabeleça o prometido serviço de comboios de luxo, diarios, directos para Paris.

Estamos completamente de acordo com a ideia do nosso collega.

E' preciso obstar a que os outros portos nossos rivaes, possam aproveitar-se d'esta demora no estabelecimento de comboios rapidos para o centro da Europa.

E dizendo portos rivaes, não queremos dizer que rivalizem em vantagens com o nosso; chamamos-lhe rivaes por pretenderem o mesmo que nós pretendemos, embora tenham menos titulos a essa pretensão.

Tanto Cadiz como Vigo, estão longe de apresentarem um estuario como o nosso, quer sob o ponto de vista das dimensões, quer sob o ponto de vista da segurança.

Quanto a Vigo ainda não ha muitos dias um vapor ficou completamente destruido pelo mar. Todos devem estar ainda lembrados do que sucedeu á rainha Alexandra que esteve prisioneira no «Victoria and Albert», sem poder desembarcar nem receber visitas, embora no interior do porto.

O porto de Lisboa não offerece taes perigos. De abrigo seguro, de vastidão immensa, foi dotado pela natureza de todas as condições que o tornam o verdadeiro caes da Europa.

Mas precisamos não confiar sómente nas condições naturaes. E' urgente que provoquemos a corrente para o nosso porto.

A Espanha, diz-nos o nosso correspondente em Madrid, obteve já que a Companhia Hamburgoza Sul Americana, que faz o serviço rapido entre Hamburgo e a Argentina, com escala pela Corunha, vá pôr ao serviço d'aquelle linha paquetes que são a ultima palavra no genero.

Estes barcos deslocam 12.000 toneladas, tem 150 metros de comprido e 16 de largo. As machinas são de quadrupla expansão e da força de 6.000 cavallos.

De primeira classe, transportam trezentos passageiros, installados com o maior luxo e requintes de conforto.

De terceira classe transportam 400, em installações que obedecem a todas as exigencias da hygiene moderna.

O serviço d'estes barcos deve ser inaugurado no proximo mez de agosto.

Em quanto a Espanha trata assim de congregar elementos para desenvolver o movimento dos seus portos, é necessario que nós não nos deixemos ficar ociosos, e por um lado façamos todo o possivel para não nos deixar bater nesta pacifica lucta de interesses, que por ser pacifica não é menos vital para a nação.

No entanto o caso citado pelo nosso correspondente não tem significação para nós. A escala por Corunha já existia, e esses mesmos grandes paquetes d'aquelle linha tocarão tambem em Lisboa, como já tocam hoje os Caps que teem feito explendidamente o serviço.

Para facilitar o transporte das bagagens em transito a Companhia Real, publicou o aviso ao publico que passamos a transcrever aqui, vista a importancia que tem para o caso.

Diz assim:

A partir de 29 do corrente e para facilitar a reexpedição das bagagens chegadas a Lisboa por via marítima para seguirem para o estrangeiro, estabelece esta companhia, d'accordo com a Direcção Geral das Alfandegas, um serviço de transportes entre o Posto Marítimo de Desinfecção e a estação do caminho de ferro em Lisboa-Rocio, onde as bagagens ficarão depositadas, sem ter soffrido verificação mas em poder e sob responsabilidade da Alfandega, até o momento de ser reclamada a sua definitiva reexpedição para qualquer ponto servido pelas linhas ferroviarias estrangeiras com as quaes esta companhia tenha serviço combinado.

Na occasião de fazerem o despacho de reexpedição, deverão os passageiros satisfazer na estação de Lisboa-Rocio, a sobretaxa correspondente ao trajecto desde Lisboa-Caes, que é de 18 réis por cada fracção indivisível de 10 kilogrammas (peso bruto), sujeita ao minimo de 300 réis por expedição.

PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de André Proença Vieira, pedindo na qualidade de administrador delegado da «Compagnie Française pour la construction et l'exploitation de Chemins de Fer à l'étranger», para ser homologado o traspasse da concessão da construção e exploração da linha ferrea do Valle do Vouga, feito por Frederico Pereira Palha, primitivo concessionario d'essa linha á referida companhia : ha por bem aprovar o respectivo traspasse nos termos da condição 42.^a do respectivo alvará de concessão de 23 de maio de 1901, ficando esta companhia sujeita a todas as condições do mesmo alvará, ás do contrato provisorio de 25 de abril de 1905 e ao estatuido no artigo 111.^a do Código Commercial e respectiva legislacão.

Paço, em 17 de março de 1906. — *Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o pedido de autorização feito pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para proceder aos estudos indispensaveis para o estabelecimento da segunda via no troço da linha ferrea do Norte, compreendido entre as estações de Gaia e Porto: ha por bem conceder essa autorização, o que se communica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 17 de março de 1906. — *Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o pedido de autorização feito pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para estabelecer um apeadeiro, denominado do Carrizo, junto á passagem de nível ao kilometro 187,853 da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelhos : ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 22 de fevereiro findo, conceder a autorização pedida.

O que se comunica ao Director Fiscal de Exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 17 de março de 1906. — *Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Mirandella a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro actual concessionaria da referida linha, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (1.^o semestre do anno economico de 1905-1906) : ha por bem conformando-se com o parecer, de 22 de fevereiro findo, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e ouvida a comissão revisora de contas determinar que á referida companhia seja paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em harmonia com o disposto no contrato de concessão da mencionada linha, aprovado por lei de 24 de maio de 1902, a quantia de 10:629\$814 réis, como garantia de juro liquidada no supracitado semestre, em relação aos lanços da mesma linha abertos á exploração nesse periodo, devendo esta liquidação ser considerada como provisoria enquanto se não proceder á medição rigorosa da linha.

Paço, em 23 de março de 1906. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Senhor.—A incomparavel riqueza agricola da Ilha de S. Thomé tem a lutar com duas grandes dificuldades, a da mão de obra e a dos transportes.

A resolução d'esta ultima não só traria uma notavel attenuação da primeira, pelos braços que deixaria disponiveis para a agricultura, como contribuiria para diminuir o preço de custo da producção e facilitaria assim grandemente a concorrença e a venda nos mercados.

Esta preocupação vem de longe; provam o o decreto de 19 de novembro de 1896, estabelecendo dotação annual destinada á construcção da rede de estradas julgadas necessarias, e a lei de 17 de agosto de 1899 mandando proceder ao estudo de um plano geral de viação que satisfizesse quanto possível ás necessidades agricolas, commerciaes e industriaes e auctorizando a contrair um emprestimo, cujo encargo seria pago por aquella dotação.

E' certo porém que, até hoje, pouco de positivo e de util tem sido feito. E' que o problema das vias de comunicação em S. Thomé apresenta grandes dificuldades, resultantes da orographia e do clima e condições muito especiaes a que é indispensavel atender.

Não ha a ligar centros de população mas só centros de producção; a unica agglomeração importante existente é a cidade, a unica cuja creação muito importa promover, por motivos de ordem hygienicos, é proximo do Cruzeiro da Trindade.

As estradas custam carissimo, em grande parte, pelo excessivo preço do empedrado; a sua conservação tambem é muitissimo dispendiosa, em consequencia de numerosas chuvas torrenciaes.

Não pôde haver uma rede continua de vias ferreas, tal é o accidentado do solo.

Uma circunstancia providencial existe, todavia, e de que convém tirar o maximo proveito : os numerosos portos, em redor da ilha, facilmente accessiveis a embarcações de cabotagem, permitindo uma comunicação pela via marítima com o porto principal, o da baixa Anna Chaves, junto á cidade.

Os estudos realizados, as informações officiaes e particulares, parecem ter chegado a um acordo completo sobre a solução mais conveniente para o problema em questão.

Linhas isoladas, ordinarias ou aereas, de percursos que, no maior numero de casos, poucos kilometros terão, partindo d'esses pequenos portos e indo directamente ou com ramaes ás roças

mais proximas, estabelecerão comunicações directas e curtas entre os centros de produção e os pontos de embarque servidos num mar quasi sempre calmo, por uma facil navegação costeira, que muito convém desenvolver.

Já ha algumas linhas ferreas construidas nesta orientação, devidas á iniciativa particular, e que procurava incitar e favorecer por diversos modos, segundo a importancia dos interesses servidos, a minha proposta de lei de 16 de agosto de 1903.

Estes interesses são de natureza muito particular, ou demasiadamente restrictos, e as linhas a construir demasiadamente curtas, para que o auxílio do Estado possa ir além dos limites fixados naquella proposta de lei.

Só uma linha pôde ser considerada como fazendo excepção a esta classificação, já pela sua extensão, já pela regularidade relativa dos terrenos atravessados, já pela importancia do trafego provável, que é lícito computar annualmente em dez mil passageiros e 10.000 toneladas de mercadorias.

E' a linha que, partindo da cidade, se dirige à Trindade e ahi se bifurca em dois troços, um para o norte, outro para o sul.

Esta linha irá servir a região directamente tributaria da bahia de Anna Chaves, os seus *terminus* estão naturalmente impostos pela configuração do terreno que abruptamente se torna muito accidentado nas proximidades do Rio do Ouro e do rio Abbade.

O sector assim limitado abrange uma área não inferior a 200 kilometros quadrados, com população não inferior a vinte mil almas e com uma produção que, como acima foi dito, deve ser de cerca 10.000 toneladas.

A largura de via de 0^m,60 está naturalmente indicada, pela sua maior flexibilidade e adaptação no terreno, pela facil ligação, evitando baldeações, com desvios e ramaes particulares para os quaes a referida bitola é a unica a aconselhar, pelo menor custo da ballastragem que constitue uma verba tão dispendiosa e indispensável, e finalmente porque a capacidade de trafego de uma tal linha é muito superior ao movimento provável e a quaesquer augmentos presumiveis.

O primeiro lanço ou troço central deve partir de um ponto já fixado na peninsula de S. Sebastião e segue com um percurso de 12 kilometros até o Cruzeiro da Trindade (305 metros), onde está projectada a estação de bifurcação e proximo do qual deve ficar a povoação de residencia permanente dos que trabalham ou exercem funções na cidade.

Provisoriamente, e enquanto se não realizarem obras projectadas, servirá de estação marítima a alfandega actual, ligada por um ramal marginal com a estação de S. Sebastião.

E' este o unico lanço em que haverá um movimento regular de passageiros, pois os outros terão um caracter meramente agrícola.

O lanço norte dirigir-se-ha ao Potô, com um desenvolvimento de 12 kilometros e terminará na planicie, onde se bifurca a estrada que da Magdalena vai ao Bom Retiro e Pentecostes, e o seu traçado attenderá a facilitar os desvios, ramaes e prolongamento, de serventia particular, sobretudo para a região agrícola de que é centro a villa da Magdalena.

O lanço sul segue a direcção do Rio Abbade com um percurso de 16 kilometros.

Tem os tres lanços um comprimento total de 40 kilometros, cujo orçamento na razão de 17:000\$000 réis, incluida a ballastragem, é de cerca de 680:000\$000 réis.

O trafego provável, com tarifas correspondentes a uma redução a metade do custo actual dos transportes, bastará para dar a esse capital uma remuneração de cerca 4,5 por cento.

A dificuldade do recrutamento de mão de obra, que, geral em África, sóbe de ponto por motivos conhecidos em S. Thomé, e a grande conveniencia de não prejudicar os trabalhos agrícolas, se limitam á rapidez da construção, permitem por outro lado executá-la com os rendimentos próprios da província sem recorrer ao credito.

Para não aggravar o custo com as despesas geraes e procurando limitar o pessoal ao estrictamente necessário, cria-se simplesmente na Direcção das Obras Publicas uma secção especial técnica, ficando a cargo do pessoal já existente os serviços administrativos.

Taes são as razões que me dão a convicção de que o presente diploma representa um grande beneficio para a Ilha de S. Thomé, e me fazem esperar que elle merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 20 de março de 1906. — Manuel Antonio Moreira Junior.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.^º do artigo 15.^º do Primeiro Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia;

Hei por bem decretar o seguinte :

Artigo 1.^º E' o Governo autorizado a construir e explorar por conta do Estado, na Ilha de S. Thomé, um caminho de ferro, com a largura de via 0^m,60, partindo do porto de Anna Chaves, em local convenientemente escolhido dos terrenos de S. Sebastião, e pas-

sando pelo Cruzeiro da Trindade, onde se bifurcará em direcção ás regiões de Potô e do Abbade.

§ 1.^º A construcção será subordinada aos projectos devidamente aprovados pelo Governo

§ 2.^º A estação marítima será provisoriamente na Alfandega, que será ligada por um ramal com a estação *terminus* de S. Sebastião.

Art. 2.^º Todas as despesas necessarias á execução do disposto no artigo anterior sairão das receitas da província, e para esse fim será annualmente inscrita no respectivo orçamento a verba de réis 100:000\$000, que será adicionada á verba annualmente inscrita no mesmo orçamento por virtude das disposições do decreto com força de lei de 19 de novembro de 1896.

Esta ultima verba será exclusivamente destinada á construcção do mencionado caminho de ferro, passando a despesa relativa á construcção de estradas á conta da dotação ordinaria para obras publicas na província.

§ 3.^º Durante o exercicio corrente poderá ser despendida na construcção do caminho de ferro uma quantia não superior a 30:000\$000 réis.

Art. 3.^º Os serviços technicos de construcção e exploração do caminho de ferro serão incumbidos a uma secção especial, de que será chefe um engenheiro, e que será subordinada ao director das obras publicas da província; os serviços administrativos serão desempenhados pelo pessoal do quadro da Direcção das Obras Publicas.

Art. 4.^º Todos os assuntos relativos ao caminho de ferro serão tratados pela Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos.

Art. 5.^º O Governo promulgará os regulamentos necessarios para a execução do presente decreto.

Art. 6.^º Fica revogada a legislacão em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de março de 1906.—REI.—Manuel Antonio Moreira Junior.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.^º 10, pequena velocidade, do Sul e Sueste.

—Vae annexa a este numero esta tarifa que substitue a que démos com o n.^º 379, de 1903.

Os preços são os mesmos d'aquelle, tendo sido feitas no texto varias modificações applicaveis ás expedições procedentes de Lisboa, Barreiro e Setubal.

Tarifa geral para as linhas de via reduzida exploradas pelo Estado.—Por portaria de 9 de março foram aprovadas as modificações das tarifas geraes das linhas do Estado necessarias para as tornar applicaveis ás de via reduzida.

Haverá só duas classes de passageiros, primeira e terceira com as taxas de 19 e 12 réis. Os passageiros que nas linhas de via larga transitam em segunda classe utilizam a primeira na via reduzida.

Os minimos de cobrança são 120 e 70 réis para os bilhetes inteiros e 60 e 40 para os meios bilhetes.

Introduz-se na tarifa o principio de contar para os apeadeiros a distancia de applicação pelo processo efectivo.

Na tarifa de despesas accessorias são introduzidas taxas de trasbordo de 100 réis por tonelada.

As tarifas especiaes de grande velocidade da via larga são todas extensivas á via reduzida. Das de via reduzida são-o por augmento apenas a n.^º 9, materias explosivas, inflamaveis e perigosas e n.^º 10, touros e animaes ferozes.

Viagens a Espanha

Semana Santa em Madrid.—O nosso collega *Le Touriste* organizou, de acordo com as companhias, uma excursão a Madrid, Escorial e Toledo por occasião da Semana Santa.

Os bilhetes, por preços reduzidissimos, serão postos á venda em varios pontos, entre os quaes a tabacaria Marques, da rua Aurea.

Nesta redacção damos tambem quaesquer esclarecimentos.

A Sevilha.—Como de costume ha bilhetes de ida e

volta e comboios rápidos directos para Sevilha por motivo da Semana Santa e feira.

A ida é de 6 até 16 de abril havendo nestes dois dias comboios rápidos de 1.ª classe e logar de luxo.

Os preços e condições vão no *aviso* que adeante publicamos.

Cincocentenario dos caminhos de ferro em Portugal

A Associação dos engenheiros civis obteve já a adhesão da Companhia Real e da Administração dos caminhos de ferro do Estado, e sollicitou os das outras companhias à comemoração cuja iniciativa tomou.

Vae-se constituir uma comissão para fixar o programa e promover a sua realização.

No domingo 18 reuniu nas salas do Club Transmontano um numeroso grupo de empregados dos caminhos de ferro representando todas as linhas do paiz, a fim de resolver qual a forma de comemorar o próximo jubileu dos nossos caminhos de ferro.

Constituindo-se em assembleia geral, tomou a presidência o sr. Caetano José Dias, presidente do conselho de administração da Associação dos Empregados de caminhos de ferro, sendo secretários os srs. Pinto Saraiva, director da «Via Ferrea», e Diogo Albino de Sá.

Foi lido um officio do director d'esta *Gazeta* que especialmente fôra convidado a ir a essa reunião expôr as suas ideias, visto a iniciativa ter partido do nosso jornal, pedindo desculpa de não poder comparecer por ter a essa mesma hora uma importante conferencia, sobre a Sociedade de Propaganda, lembrando diversos alvitres entre os quaes o, já aqui sugerido pelo sr. Vianna de Moraes, da Companhia Real, de se crear uma medalha que ao mesmo tempo que poderia ser comemorativa do Jubileu, ficaria como insignia da classe, como se usa na America, onde cada corporação tem a sua insignia especial que todos usam constantemente na batoeira.

E' este um uso de facil importação que tem a vantagem de mostrar continuamente, e como que com orgulho a missão que o individuo exerce na sociedade.

D'essa medalha poderiam tirar-se exemplares especiais com os quaes o congresso premiaria aquelles que se tornassem benemeritos da classe e outras para os que nella mantivessem o exercicio da sua actividade, sem distinção de classe, por mais de 30 annos.

Esta proposta foi tomada em consideração, resolvendo-se enviá-la à comissão que tiver de organizar a ordem dos trabalhos do Congresso, a fim de que a inclua na ordem do dia para ser apreciada devidamente, apreciação a qual pedimos seja junta a explanação de ideias que deixamos acima e que não pôde ser feita naquelle officio.

O sr. Pacheco d'Almada apresentou e justificou a seguinte proposta :

1.º—Que no proximo mez de outubro, e em dia que oportunamente será anunciado, se effectue em Lisboa um congresso, com o fim de solemnizar o 50.º anniversario da abertura à exploração da primeira linha ferrea portuguesa, e onde se tratem assuntos geraes de interesse para a classe.

2.º—Que entre os assuntos a tratar nesse congresso se incluam :

a) A comemoração solemne do jubileu;

b) A criação d'uma caixa de reformas para todo o pessoal ferroviário português, sem distinção de classes ou categorias, e de pensões para as suas viúvas e orphãos;

c) A concessão de bilhetes de identidade para os ferroviários e suas famílias, com a facultade de terem carácter permanente, e validade em todas as linhas ferreas portuguesas.

3.º—Que se solicite o auxilio moral e material das empresas de caminhos de ferro, inclusivé o Estado, e da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses, para se levar a efecto o Congresso.

4.º—Que entre outras concessões que se julguem necessarias se sollicite :

a) Das empresas de caminhos de ferro, passagem gratuita para os congressistas;

b) da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses, a cedencia da sua sede para installar a comissão executiva do Congresso, e o abono das diferentes despesas de expediente a cargo da referida comissão.

5.º—Sollicitar o auxilio da imprensa para a realização do Congresso, visto que a essa solemnidade se deve dar o carácter de festa nacional.

6.º—Nomear uma comissão executiva para todos os assuntos relativos ao congresso, onde estejam representadas a Associação de classe e a imprensa ferroviária.

Esta moção produziu muito bom efeito na assembleia que a votou com entusiasmo, nomeando-se uma grande comissão para estudar a forma de realizar as suas ideias.

NOTAS DE VIAGEM

XII

Seattle—Bons tremvias—Os «totem-poles»—O Alaska

As cidades do norte dos Estados Unidos vao-nos apresentando bastantes originalidades.

Assim, Seattle tem, de especial, ruas pavimentadas em madeira; não a madeira a topo das cidades modernas, mas em pranchas, deitadas como qualquer chão de casa domestica.

Já se vê que a passagem de carros e solipedes danifica este pavimento, tornando-o irregular e incommodo, mas que importa isso, se de trem ninguém anda porque os carros electricos e de cabo são os unicos em que se pode transitar, e a pé só se anda pelos passeios lateraes?

E Seattle é servida por uma enorme rede de 150 kilómetros de tremvias d'esses dois generos, indispensaveis ali, onde as ruas são em fortes rampas, nos dois sentidos, algumas tão violentas como a calçada da Gloria em Lisboa, ou a rua de Santo Antonio no Porto.

Digamos já que, porque não ha senão raros trens e não é uso abundarem os serviços, o viajante ao chegar á estação tem, quasi sempre... que carregar com as malas até a paragem do carro electrico, na rua seguinte.

Os hoteis são perto, e muito bons, como em geral na America, sendo o principal o Washington, sobre uma grande eminencia, ao norte, sumptuoso edificio rodeado de jardins dos quaes se alcança uma vista maravilhosa para qualquer lado, à distancia de mais de 10 kilómetros.

Alguns edificios grandiosos se encontram na cidade, sem contudo oferecerem especial interesse; o que, porém, atrai a vista do visitante é o *totem-pole*, no centro do *Pioneer square* (praça do Pioneiro), a principal da cidade.

Os *totem poles* são grossos troncos de madeira, de 15 metros e mais de altura, que os indios fixavam á porta das suas casas como especie de brasão de familia. Eram, por isso, todos trabalhados em primitiva escultura, representando figuras sobrepostas de criaturas humanas com accessórios de irracionaes ou muitas vezes mixtas de gente e animaes, homens com meio corpo de papagaio; porcos de meio corpo d'homem, ursos vestidos á europeia e até de chapeos que são da forma dos de seda que nós hoje usamos.

Servindo-nos das bellas linhas electricas e de cabo podemos dar, em um só dia, agradáveis passeios nos arredores, o que os carros facilitam com o sistema de bilhetes de correspondencia que dão ao passageiro a faculdade de percorrer todas as linhas em toda a sua enorme extensão, por 48 réis.

Na construcção d'estas linhas ha uma cousa notável: como a madeira abunda enormemente tornando o seu emprego baratissimo, quando ha necessidade de costear uma altura ou um lago, não se abre caminho na encosta ou na margem; construe-se ponte, ponte enorme, de quantos kilometros sejam necessarios.

Seattle é o ponto de partida para o Alaska, os novos territorios que a Russia cedeu á America e ficam ao

norte do Canadá, compreendendo uma facha de terreno e um grande archipelago entre os 55° e 60°, e uma enorme extensão do continente e milhares de ilhas entre o 60° e o 72° N. e entre o 141° long. Oeste e o estreito de Bering.

Esse enorme imperio que a Russia não soube explorar, tem, nas mãos de americanos, mostrado a sua prodigiosa produção em minas d'ouro, que o tornam, já hoje, de um valor inestimável.

O seu clima é em grande parte, gelado, havendo, todavia, bahias abrigadas e em que a temperatura se conserva acima de zero, mesmo no inverno. E' ahi que se estão aglomerando povoações que dia a dia se desenvolvem com a vertiginosa pujança das cidades americanas, e graças ao insistente reclamo que por toda a America se faz aos novos dominios alaskenses.

Porque se o reclamo é a grande alavanca do progresso norte-americano, em parte alguma elle desenvolve os seus efeitos como naquella região.

Numerosos guias, folhetos, prospectos, mappas, roteiros, são distribuidos a montes por toda a parte, referindo maravilhas do Alaska. As companhias de vapores fazem não só continuas carreiras para ali, durante todo o anno, afrontando os gelos, como estabelecem, no verão successivas viagens de recreio, em vapores especiaes, em que as passagens, apesar de caras, uns 200\$000 réis por pessoa, são disputadas por forma tal que os vapores se acham todos tomados com dois meses de antecedencia.

Basta, como exemplo, citar que em julho ultimo, uma das companhias não tendo já um só logar no vapor que devia partir em 4 de agosto, e tendo muitos pedidos, anunciou uma viagem suplementar para 5. Pois no dia em que abriu a venda foi esse vapor completamente tomado, excedendo-se ainda a lotação que era de 135 passageiros, levando 152, alguns dos quaes tinham que dormir no salão central.

Nesses folhetos reclamos fazem-se, já se vê, descrições extraordinarias do Alaska, no sentido de atrair ali uma enorme affluencia de gente por dois fins distintos: o excursionismo, que vai, em chusma, á busca de sensações de paizes desconhecidos, e o emigrante que vai á conquista do ouro, explorando minas fertilissimas que o enriquecem em breve prazo.

A segunda d'estas correntes é a que vai mais longe e menos diferença encontra, do vivo para o pintado, porque, effectivamente, não faltam, em toda a bacia do grande rio Lewis e do ainda maior Yukon, grandiosas minas auriferas, de facil exploração; e quanto mais os descobridores se internam nos districtos mineiros acima do grau 62° mais riquezas encontram.

A outra corrente, a dos *tourists*, não é tão feliz. Vão ali, chamados pela promessa de mil encantos, e não encontram mais que dez.

Dizem-lhe que á meia noite é claro como dia, e elles ás 9 horas já nada veem; asseguram-lhes que visitarão cidades indianas, onde os naturaes organizam dansas typicas á porta das suas casas originaes; e os poucos indios que veem são... caixeiros dos estabelecimentos onde se vendem artigos de duvidosa origem indica; e das cidades só existe o chão, e as danças são executadas por cidadãos americanos vestidos de mascara.

Contam ir contemplar geleiras, e só as avistam a kilometros de distancia, esperam um passadio regular a bordo do vapor, e teem que ingerir, quando podem e á força de debilidade, uma comida detestavel que lhes faz nauseas e lhes estraga o estomago.

Calculam que, ao menos, visto o aceio que se usa nos Estados Unidos, os beliches do vapor serão limpos e bem tratados, e teem que deitar-se durante uma semana na mesma roupa de cama, e para limpeza dão-lhes tres pequenas toalhas para cada duas pessoas.

Procuram a casa de banho, indispensavel numa viagem de 12 dias, e... perdem o seu tempo. Finalmente dizem-lhes que vão num barco de recreio e carregam nelle mercadorias, tapando-lhes as janellas da casa de jantar durante metade da viagem com uma *agradavel* fileira de pernas de vacca, e para descarregar esta e outra carga e meter outra, estaciona o vapor longas horas em pontos que nada valem, e tendo ido lá á ida, lá regressa á volta, perdendo tempo sem interesse para os

vaijantes, e ainda prejudicando a viagem por não se poder percorrer por completo todo o itinerario marcado.

Com effeito o serviço da *Pacific Coast Line*, pelo menos o do seu vapor *City of Seattle*, era assim no anno passado.

Mas todos estes incomodos, que fariam desesperar e protestar qualquer europeu, fosse elle de que paiz fosse, e são suportados com uma paciencia evangelica pelo bom excursionista americano, sempre soffredor e desculpador de tudo, vão por certo acabar porque a competencia das companhias ha de melhorar o serviço e ainda porque não tardará que o caminho de ferro se prolongue além de Vancouver, na Columbia, a ligar, por terra, com os portos já hoje muito importantes de Juneau e Skaguay, de onde já um caminho de ferro está em exploração em 111 milhas e de futuro irá a Dawson, (571 milhas) e quem sabe onde mais, graças á pujante iniciativa e á extraordinaria actividade *yankee* e ao seu sistema de valorizar todo o territorio por meio da via ferrea.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Outubro

(Valores em mil réis)

	Importação para consumo	1905	1904
I—Animaes vivos	2.645.493	3.026.383	
II—Materias primas para as artes e industrias.....	19.632.243	22.382.666	
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	5.683.938	5.838.116	
IV—Substancias alimenticias	15.587.619	12.665.877	
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos	3.938.833	3.748.938	
VI—Manufacturas diversas.....	4.235.907	4.163.229	
Tara.....	105.623	86.750	
Totaes	51.849.656	51.911.959	
 Exportação nacional e nacionalizada			
I—Animaes vivos	2.700.480	4.508.993	
II—Materias primas para as artes e industrias.....	4.893.645	5.436.732	
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	4.401.219	4.695.407	
IV—Substancias alimenticias.....	13.300.836	12.467.826	
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos	73.520	83.958	
VI—Manufacturas diversas.....	1.675.819	1.797.506	
Totaes	24.047.519	25.990.422	

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

(Conclusão do numero anterior)

Obrigações de 4% privilegiadas de 2º grau

7—8—923—945 a 949—	1.744—	1.745—	2.068—	2.673—	2.674—
2.927—	7.118—	8.778 a	8.782—	8.795—	9.114—
9.422—	12.303—	13.176 a 13.178—	15.658—	15.659—	18.593—
29.546—	31.323—	31.628 a 31.632—	32.012—	35.011—	35.012—
36.569—	36.989 a 36.992—	38.353—	38.354—	45.980—	46.427 a 46.441—
56.605—	56.606—	57.682—	59.782—	59.783—	60.317 a 60.320—
60.422—	60.426—	60.427—	60.432 a 60.434—	62.235 a 62.237—	65.046 a
65.048.	Total 90	obrigações,	todas com o coupon n.º 6 e seguintes.		

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

3 Titulos de 5 obrigações—	1.775—	1.856—	2.046—
22 Titulos de 1 obrigação—	2.373—	2.397—	2.454—
3.022—	3.382—	3.554—	4.871 a 4.875—
9.524—	10.957—	13.822—	14.102.

Total 22 obrigações, todas com e coupon n.º 6 e seguintes.

Todas estas 2.149 obrigações estão devidamente cancelladas o annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

A assembleia geral annual dos accionistas d'esta companhia terá lugar segunda feira, 30 de abril de 1906, pelas 3 horas da tarde, na sede da companhia, Rua Victor Cordon n.º 4.

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos a assembleia geral compõr-se-ha de accionistas possuidores de vinte accções, pelo menos.

Para terem direito de assistir á assembleia geral ou para nela se fazerem representar deverão os accionistas depositar os seus titulos quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião, em Lisboa, na sede da companhia; em Paris, na Caixa do Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère.

O recibo respectivo ás accções depositadas servirá para a admissão na assembleia geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellão, e as dos residentes em França pelo maire da sua residencia.—O Conselho de Administração.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29.º, 30.º, 32.º e 33.º dos estatutos, é convocada a reunião da assembleia geral ordinaria para o dia 10 de abril, pela 1 hora da tarde, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno findo sua discussão e votação.

Não comparecendo numero suficiente de accionistas, fica desfeita a já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 26 de abril, no mesmo local e hora.—Lisboa, 23 de março de 1906.—O Presidente da Assembleia Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Nos termos dos artigos 29.º e 34.º dos estatutos, e a requerimento dos corpos gerentes, é convocada a assembleia geral extraordinaria com o fim de alterar os artigos dos estatutos, que se referem ao capital social, que se pretende reduzir, e ao modo de distribuição dos saldos dos lucros líquidos, a que se refere o artigo 37.º

A reunião effectuar-se-ha no dia 10 de abril á 1 hora e meia da tarde no Banco Commercial de Lisboa, e senão houver numero suficiente de accionistas a reunião definitiva verificar-se-ha no dia 26 no mesmo local e hora.—Lisboa, 23 de março de 1906.—O Presidente da Assembleia Geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» a que se procedeu hoje, saíra sorteadas as de n.º 3.411 a 3.415, 3.836 a 3.840, 4.091 a 4.095, 25.271 a 25.275, 27.386 a 27.390.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série, relativo ao 2.º semestre de 1905, começará no dia 2 de abril proximo futuro, em Lisboa na sede da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 88, das 11 horas da manhã ás 2 horas da tarde, e continuará em todos os dias úteis até 20 do referido mez, e depois ás sextas feiras, para as relações conferidas em cada semana.

Este pagamento tambem se realiza no Porto na casa bancaria Pinto da Fonseca & Irmão e no Banco Alliança.

Lisboa, 17 de março de 1906.—O Director de serviço, Manuel Maria d'Oliveira Bello.

Companhia dos Caminhos de ferro da Zambezia

Não tendo reunido por falta de numero a assembleia geral extraordinaria fixada para o dia 10 de março corrente, é convocada uma segunda reunião para o dia 10 de abril proximo futuro, pela uma hora da tarde, na sede da companhia, a qual funcionará em conformidade do artigo 36.º dos estatutos.

Lisboa, 21 de março de 1906.—O Presidente do Conselho de Administração, Augusto Gomes de Araujo.

Compagnie Française des Chemins de fer Portugais d'Estremoz à Portalegre et Castello de Vide.

São convocados os srs. accionistas d'esta companhia a reunir-se em assembleia geral ordinaria no dia 12 de abril proximo, pelas 2 horas da tarde, na sede social, 6, Rue de la Chaussée d'Antin, Paris.

Ordem do dia— Apresentação dos relatorios do conselho de administração e do conselho fiscal, aprovação do balanço e contas.

Paris, 23 de fevereiro de 1906.—O Presidente do conselho de administração, Comte Joseph de Brettes.

São convocados os srs. accionistas d'esta companhia a reunir-se em assembleia geral extraordinaria no dia 12 de abril proximo, pelas 3 horas da tarde, na sede social da dita companhia, 6, Rue de la Chaussée d'Antin, Paris, a fim de deliberar sobre os assuntos seguintes, dados para ordem do dia: transferencia da sede social para Lisboa e criação de um comité de direcção em Paris; modificação dos estatutos em consequencia d'esta transferencia; ratificação do acordo feito com o empreiteiro geral da linha.

Paris, 23 de fevereiro de 1906.—O Presidente do conselho de administração, Comte Joseph de Brettes.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de março de 1906.

Durante a quinzena, o facto mais importante a relatar foi a demissão do governo da presidencia do sr. José Luciano de Castro e a sua substituição pelo gabinete regenerador dirigido pelo sr. Hintze Ribeiro.

Se esta mutação no scenario da politica obedecceu, como parece ter obedecido, a conveniencias ou a necessidades que só aos politicos interessam conhecer, é certo que nenhuma influencia teve na situação geral dos mercados do paiz, nem tão pouco veio insuflar animo ou esperança ás classes productoras, que estão de longa data atravessando uma crise gravissima e que teem visto successivamente os ministerios, sem que nenhuma providencia tenha sido tomada no intuito de acudir á ruina eminente que ameaça as mesmas classes.

A semelhança de processos administrativos dos governos dos dois partidos, constatada pela historia dos ultimos vinte annos, de tal modo radicou o desanimo em todos aqueles que por alguma forma exercem a sua actividade como elementos do organismo financeiro e economico do paiz, que uma simples mudança de ministros vasada nos velhos e gastos moldes do rotativismo não lhes produz a menor impressão.

Pelo que respeita á questão que nos ultimos annos mais tem, pela sua excepcional importancia, conseguido despertar a atenção de quantos se interessam pelo resurgimento financeiro do paiz — a questão dos tabacos — encontra-se na mesma situação, hoje, sem duvida, mais agravada pela enorme perda de tempo e até porventura de oportunidade para ser satisfatoriamente resolvida.

A cerca de tão grave assunto mandou o governo dizer pelos seus orgãos officiosos que será resolvido em harmonia com os interesses do paiz.

E' esta a formula consagrada e só resta fazer os mais ardentes votos para que a expectativa geral do paiz não seja mais uma vez illudida.

Informam os jornais que a subscricção para o emprestimo interno de 4½% de 3.371.500.000 réis, garantido pela parte necessaria das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, a que nos referimos no boletim anterior, excede em Francfort a parte destinada a este mercado, havendo por consequente rateio.

Em Portugal foram subscritas 18.750 obrigações.

Segundo informaram alguns collegas, houve há dias no ministerio da fazenda uma conferencia entre o respectivo ministro e os contractadores afim de, segundo parece, ficar assente a redacção definitiva dos titulos d'este emprestimo, que, pela forma por que foi lancado, tantas reclamações levantou na imprensa. Das principaes objecções apresentadas á cerca d'esta emissão démos a resenha no nosso ultimo boletim.

O mercado de fundos publicos continuou mantendo uma certa animação durante a quinzena que hoje finda.

Houve maior movimento de transacções ao mesmo tempo que em alguns dos principaes valores se evidenciou tendencia para a alta.

O mercado cambial esteve frouxo. Houve abundancia de papel sendo pequenas as oscillações dos preços das diversas divisas.

O cambio do Rio sobre Londres, que no fim da quinzena anterior havia ficado a 16 9/32 desceu, fechando hontem a 16 1/32.

As libras venderam-se a 4.680 e a 4.700 réis.

	EM 31 DE MARÇO		EM 15 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 5/16	51 3/16	51 3/8	51 1/4
" 90 d/v.....	51 3/4	—	51 7/8	—
Paris cheque.....	558	560	557	559
Berlim	228	229	228	229
Amsterdam cheque.....	385	387	385	387
Madrid cheque.....	805	812	800	810

J. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscrições de assent.	44.05	44	-	44	43,65	43,85	44	43,90	43,80	43,80	43,75	43,85	43,95	-
" coupon ..	43,90	43,90	-	43,70	-	43,75	43,80	43,80	43,70	43,70	-	43,85	43,90	-
Obrig. 4% 1888.....	-	-	-	20.650	-	-	-	20.600	-	-	20.750	-	-	-
" 4% 1890 assent ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	54.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent ..	-	-	-	-	-	63.090	63.000	63.000	-	63.000	-	-	-	-
" 4 1/2 % coupon int ..	62.900	63.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62.900	-	-
" externo 1.ª série.....	-	65.900	-	66.000	66.000	66.000	66.000	66.100	-	66.200	66.300	66.300	-	-
" 3% 1905.....	-	9.550	-	9.500	9.550	9.550	9.550	9.550	9.550	9.550	9.550	9.550	9.500	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	175.000	175.000	-	175.000	175.000	175.000	-	175.000	-	175.000	-	175.000	175.000	-
" " Commercial	130.000	-	-	-	-	-	-	-	115.500	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino	-	93.100	-	-	-	95.200	95.500	-	-	95.000	94.500	94.500	-	-
" " Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	115.600	-	-	-	-	-	-	115.600	-
" Tabacos coupon	103.200	-	-	103.500	103.400	-	-	104.000	104.500	105.600	-	107.800	107.300	106.600
" Comp. Phosphoros	68.600	68.800	-	68.500	68.500	68.700	-	-	66.200	66.300	66.700	66.300	66.500	66.600
" " Real	-	-	-	-	-	-	66.900	-	-	66.60	-	-	-	-
" " Nacional	10.650	10.600	-	-	-	-	10.500	10.500	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	92.000	92.200	-	91.600	91.500	91.800	-	-	92.300	-	92.000
" " 5%	87.200	87.350	-	87.350	87.350	87.500	-	-	87.350	-	87.200	87.400	87.400	87.400
" C. Beira Alta	-	33.400	-	33.500	-	34.500	34.300	-	-	-	-	-	34.400	-
" " Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70.700	-	-	-	-
" " 3% 2.º "	-	56.800	-	-	56.800	56.800	-	-	-	-	-	56.900	-	57.000
" " Nacional 1.ª série	-	-	-	72.400	72.400	-	72.400	-	72.400	72.400	72.400	72.400	72.400	-
" " Atravez d'Africa	88.000	88.100	-	88.500	-	88.600	88.600	88.700	88.800	-	-	-	-	-
Paris : 3% portuguez 1.ª série	70,70	70,95	71	71	71,30	70,95	70,70	70,55	70,37	70,40	70,55	70,50	70,60	-
Acções Comp. Real	-	-	358	-	-	-	-	-	-	-	358	357	-	-
" Madrid-Caceres	40	-	-	40	40	40	40	41	40,50	42	44	44,50	47	-
" Madrid-Zaragoza	374,50	375	372	370	368	379	376	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	219	229	-	227	226	234	233	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	-	383	382,50	383	383	384	385	387	389	386	388	-	-
" " 2.º "	-	-	306	305	306,50	-	306	305	305	305	305	305	-	-
" Beira Alta	180	-	181	182	182	189	187	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	136	143	142	142	141	143	143	140	139	139	141,50	142,50	144	-
Londres : 3% portuguez	70,50	-	70,37	70,50	70,50	70,50	70,50	70,50	70,37	70,50	70,37	70,37	70,37	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	93,50	93,93	-	-	93,56	-	-	94,12	-	-	94,25	94	94	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1906			1905			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1906	1905	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de 1 a 31 Mar	693	80.525.000	116.197	693	78.473.652	113.237	831.840.000	823.911.596	7.928.404	-
	12 a 18 Mar	*	81.800.000	118.037	*	78.473.652	113.237	913.640.000	902.385.248	11.254.752	-
	5 a 11 Mar	380	11.663.000	30.692	380	10.743.348	28.271	116.544.000	115.692.404	851.596	-
	12 a 18 Mar	*	11.815.000	31.092	*	10.743.348	28.271	128.359.000	126.435.752	1.923.248	-
	5 a 11 Mar	70	1.792.000	25.600	70	1.521.000	21.728	18.103.000	19.586.000	-	1.483.000
	12 a 18 Mar	*	1.412.000	20.171	*	1.521.000	21.728	19.515.000	21.107.000	-	1.592.000
	Sul e Sueste	573	-	-	538	-	-	-	-	-	-
	Minho e Douro	343	49.846.687	145.325	343	46.705.897	136.168	1.512.657.091	1.414.935.315	97.721.776	-
	19 a 25 Fev	253	6.972.576	27.559	253	6.532.810	25.821	57.577.758	55.773.062	1.804.696	-
	Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança	22 a 28 Jan	148	2.389.100	16.142	105	1.372.258	13.069	8.776.095	6.038.792	2.737.303	-
	29 a 4 Fev	*	2.495.249	16.994	*	1.756.500	16.728	11.271.344	7.795.292	3.476.052	-
	5 a 11 Mar	*	2.497.514	16.875	*	1.456.731	13.873	13.768.858	9.252.023	4.516.835	-
	Guimarães	34	1.563.670	45.990	34	2.364.555	69.545	1.563.670	2.364.555	-	800.885
	11 a 20 Mar	*	1.676.795	49.317	*	1.824.815	58.671	3.240.465	4.189.370	-	948.905
	Porto á P. e Famalicão	64	10.514.897	164.295	64	11.704.736	182.886	10.514.897			

Serviços florestaes

Foi publicado pelo silvicultor sr. Ferreira Borges no n.º 3 do «Boletim da direcção geral de agricultura» o primeiro *annuario florestal* no cumprimento do regulamento de 24 de dezembro de 1903 sobre os serviços florestaes e agrícolas.

E' um interessante trabalho que se não limita a dar noticia do que mais interessa ao serviço durante o periodo de 1902-1903, mas em que se faz a historia dos serviços florestaes desde 1824, sendo assim um precioso repositorio de factos e elementos de informações para quem queira estudar o que valem e que recursos podemos tirar das mattas nacionaes, e qual a influencia que elles exercem ou pôdem exercer no nosso regimen agricola, no nosso clima, no regimen das aguas, etc.

Nota o autor do trabalho que ha nelle falta de alguns dados estatisticos, considerando-o por isso um simples esboço que necessariamente poderá ser annualmente corrigido e completado.

Crêmos realmente que a provada competencia do chefe da repartição florestal e agricola poderá melhorar a obra; mas é certo que ella constitue já um documento importante e encerra muitas notas estatisticas de subido valor.

Uma d'ellas é a que se refere á exportação de madeiras desde 1870 a 1903 em que se reconhece uma subida constante, passando de 154,9 contos a 975,3.

Isto prova o que aqui temos afirmado em mais d'un artigo em que chamavamos a attenção para a perigosa despinhalização das nossas mattas cortadas e arrasadas com grande imprevidencia.

Vê-se o mesmo do mappa da exportação da madeira em bruto que sendo de 3.334.882 kg. em 1890 passou a 240.601,096 kg. em 1903.

Tiram-se tambem conclusões pouco lisongeiras para a nossa actividade industrial do mappa comparativo da importação e exportação da cortiça, pois sendo nós um paiz exportador, importamos cortiça em obra.

O desenvolvido mappa geral da importação de produtos florestaes em 1903 mostra que não exploramos devidamente as riquezas florestaes das nossas colonias e que preferimos dar 943,125 contos á America do Norte, 270,952 á Inglaterra, 164,245 á Russia, 123,942 á Suecia, trazendo só de todas as colonias portuguezas 15,614 contos.

Os mappas do capítulo II são uma triste prova das deficiencias da administração do Estado. Nos annos decorridos desde 1850 a 1900 as receitas pouco excedem as despesas, dando a primeira decade o saldo positivo de 15,404 contos, a segunda 27,612, a terceira 2,663. Nas duas ultimas, mercê das despesas de arborização das dunas e serras esse diminuto saldo transformou-se em deficit de 17,854 contos na terceira decade e de 25,956 na quarta.

A superficie coberta pelas mattas nacionaes, ou já constituídas ou de dunas arborizadas, ou de faldas das serras, mede 33.303,55 hectares, sendo 10.683,84 do pinhal de Leiria, 1.591,9 dos de Pombal e 1.441,34 dos de Alcobaça, no mesmo distrito, e pertencendo 14,118 á superficie das faldas das serras na posse do Estado.

Falta arborizar a superficie de 36.930,55 hectares de dunas.

Os relatorios e mappas de diversos silvicultores chefes de serviços mostram as despesas e as receitas d'estes serviços nos diversos annos e ao mesmo tempo evidenciam o zelo da administração e o fructo que se vae tirando do novo regulamento que facultou applicar as receitas ao desenvolvimento das plantações.

Vê-se com prazer o que se vae fazendo na arborização da serra da Estrela e da serra do Gerez.

Termina o relatorio com a apreciação geral da gerencia de 1902 a 1903 por onde se vê que a receita das mattas foi de 66,326 contos a que ha a abater 16,449 de annos anteriores, sendo portanto de 49,877 contos, menor do que fôra orçada.

A despesa montou a 47,796 contos.

Ficou um saldo de 2,081 que se junta aos 16,449 e dá 18,530 para o anno seguinte.

Presume o sr. Ferreira Borges que no prazo de 10 annos poderá estar arborizada uma superficie superior a 10.000 hectares além dos terrenos entregues pelos proprietarios ao regimen florestal.

Lembra ainda algumas economias a fazer e insiste na necessidade da construcção d'uma estrada da estação do Louriçal a Vieira que é realmente indispensavel e valorizaria pinhaes mal servidos.

Allen's New guide to Portugal

O nosso amigo sr. Pessoa Allen tomou a direcção da publicação do novo guia que se vae publicar para uso dos viajantes ingleses em Portugal.

Fundador do *Annuario dos Caminhos de ferro* em 1873, e tendo residido e viajado no estrangeiro ha muitos annos, ninguem mais competente haveria para tal encargo; e, decerto, o novo guia conterá todas as informações indispensaveis organizadas pelos methodos mais modernos.

E' um bom serviço prestado ao paiz, e tudo quanto promove a vinda de estrangeiros tende a fazer-nos bem conhecidos, a combater as falsas idéas com que nos caluniam ainda uma vez ou outra. Todas as publicações d'esta indole são bem vindas, porque são factores importantissimos para tornar conhecido, além fronteira, o nome de Portugal e o que elle encerra de bellezas até hoje ignoradas pelos estrangeiros.

Com a *Financial and Mercantile Gazette* já o sr. Allen, em tempo, nos fez grande justiça e optimo serviço.

Agora com o *New Guide* esse serviço torna-se mais importante pois que sendo um livro que a todos interessa, principalmente aos que viajam, a sua leitura vae disperitar a curiosidade de ver o nosso ceu tão azul, respirar a nossa briza tão amena, ver a nossa paisagem tão brillante aos raios dourados do sol durante o dia, de effeitos tão poeticos quando prateada pela lua, durante a noute.

A engenharia em 1905

Sob o ponto de vista da engenharia, o anno de 1905 foi um dos mais notaveis.

Considera-se como unidade de medida para o desenvolvimento das industrias a quantidade de hulha lançada no mercado. Pois em 1905 o consumo de hulha foi superior ao de qualquer outro anno.

Na Inglaterra a industria naval excede em producção a de qualquer dos annos anteriores. Nos Estados Unidos a producção de ferro tambem excede a de qualquer dos outros annos. A industria dos automoveis tomou um incremento ainda não visto até então; os estabelecimentos de manufacturas electricas aumentaram de maneira extraordinaria.

Observando as varias secções da engenharia nota-se que houve na engenharia mechanica maior desenvolvimento do existente, mas poucas creações novas.

Os caminhos de ferro augmentaram o peso dos carris, a potencia e velocidade das locomotivas, e melhoraram a capacidade e material das carruagens. Foi acolhida favoravelmente a innovação dos vagons de aço, tanto para passageiros, como para mercadorias.

Na engenharia naval a turbina de vapor ganhou terreno. Nas machinas a vapor de movimento alternado evidenciou-se a vantagem do piston-valvula e o uso do vapor reaquecido.

O ramo que teve maior desenvolvimento foi o de motores de combustão interna. Não por que as machinas em si tenham soffrido aperfeiçoamentos sensiveis, mas pelos rapidos progressos adquiridos com a introducção da aspiração do sistema productor do gaz.

A turbina de gaz continuou sendo objecto de curiosidade e interesse. As poucas machinas que foram construidas permanecem no terreno particular das experiencias nas officinas dos productores, sendo assunto de discussões theoreticas.

Os automoveis saíram do domínio das applicações sportivas para entrar no da industria. Ainda em certos casos se preocupam com as altas potencias e grandes velocidades, mas as experiencias mais recentes e que mais interesse estão despertando são referidas à resistencia e utilidade commercial.

Começam a merecer a attenção a que teem direito os omnibus automoveis e as carroagens pequenas de pequena potencia mas utilizaveis para os usos communs.

Os barcos automoveis estão ainda na phase do sport, no entanto já foram feitas algumas experiencias no intuito de applicá-los à pesca, ou como escalameres.

Entre as grandes empresas da engenharia no anno ultimo figuram as obras para a irrigação dos campos nos Estados Unidos e na India Inglesa.

A installação de caminhos de ferro electricos subterraneos em Londres e Nova York é tambem um dos trabalhos dignos de menção.

Mas a coroar todos os esforços da engenharia no anno de 1905 está o Simplão, onde a mão e a intelligencia do homem anniquilou a barreira que a natureza levantara entre duas nações vizinhas, e facilitar ao viajante o percurso do sul ao norte da Europa através dos Alpes como se os obstaculos naturaes desapparecessem á simples vista da locomotiva fumegante.

Tal é o balanço da engenharia mundial no anno de 1905.

Legislação estrangeira

(Continuado do n.º 438)

B — Madeira

8. Nas pontes de vias-ferreas, pontes-estradas e passadiços, o trabalho da madeira á tracção ou à compressão no sentido das fibras, sob a acção de todas as cargas verticaes (compreendendo-se os esforços verticaes produzidos pelo vento) não deve ultrapassar 80 kg. por c. q.; o trabalho ao tesouramento paralelamente ás fibras não deve exceder 10 kg. e transversalmente ás fibras, 20 kg. Tolerar-se-ha um aumento d'estes valores limites até 90, 15 e 30 kg. respectivamente sob a acção do conjunto das cargas comprendendo-se os esforços horizontaes.

9. Para as longrinas de madeira compostas de duas ou muitas vigas (longrinas de cavilhas ou pernos), o modulo d'incercia da secção total da longrina não será levado em conta senão para

80 p. c. com duas vigas sambladas com pernos	
60 " " tres " " "	
70 " " duas " " "	cavilhas
05 " " tres " " "	" "

10. Para as construções provisorias de madeira sujeitas a quaisquer cargas verticaes (á excepção dos esforços verticaes produzidos pelo vento), o trabalho á tracção ou à compressão pode atingir no sentido da fibra 120 kg. por c. q. se devem estar em serviço até seis mezes no maximo; quando o devam estar durante mais tempo, até o prazo de dois annos, o limite mais alto acima indicado deve reduzir-se a 100 kg.

O maior esforço do tesouramento no sentido e transversalmente á fibra será para os dois casos de duração do serviço, respectivamente de 45 e 30 kg. por c. q.

As construções provisorias de madeira, destinadas a um serviço de mais de dois annos, serão submettidas ás prescripções do artigo 8.º

11. Para todos os elementos de madeira, que trabalhem á compressão, nas pontes de vias ferreas, nas pontes-estradas e passadiços deverá considerar-se a necessaria resistencia ás chammas.

Alvenaria de pilares e encontros

12. A pressão maxima por centimetro quadrado de secção util de alvenaria não deverá ultrapassar os valores limites abaixo indicados:

Designação da alvenaria e do formigão	Pressão maxima em kg. por c. q.
---------------------------------------	---------------------------------

Alvenaria argamassada com cimento Portland artificial

1.º Alvenaria de pedra apparelhada (tendo em consideração as disposições restrictivas da alinea a)	30
2.º Pedras apparelhadas dos apoios (tendo em consideração as disposições restrictivas das alineas a) e b).....	30

5.º Alvenaria em camadas regularizadas	15
4.º Alvenaria ordinaria (apparente ou com reboco, munida, quando fôr de altura consideravel, de camadas continuas de alvenaria de pedra apparelhada ou em fiadas regularizadas)	10
3.º Alvenaria de tijolo de 1.º qualidade	12
6.º Dita de tijolo hollandez de primeira qualidade ..	20
7.º Formigão de 500 kg. de cimento por 1 m. c. de areia ou burgau (traco em volume 1 por 3)	48
8.º Idem, dosagem de 325 kg. de cimento por 1 m. c. (troço 1 : 5)	12
9.º Idem, de 225 por 1 m. c. (troço 1 : 8)	8
10.º Idem, de 175 por 1 m. c. (troço 1 : 10)	6

Prescripções referentes ao quadro anterior:

a) A pressão que soffre a alvenaria de pedra apparelhada e das pedras apparelhadas dos apoios não deve nunca ultrapassar $\frac{1}{29}$ da resistencia á compressão da pedra empregada;

b) Nas pedras apparelhadas dos apoios a pressão é referida á superficie da chapa de apoio do taboleiro;

c) A dosagem da argamassa para a alvenaria (n.º 4 a 6) deve geralmente fazer-se na proporção de 500 kg. de cimento Portland para 1 m. c. de areia lavada, fina, com rangido na mão (traco em volume de 1 : 3). As dosagens diferentes que se propozem depois de experiencias feitas sobre as argamassas, são submettidas á auctorização do ministerio das vias ferreas.

d) A proporção de areia e de burgau que deve empregar-se no formigão será fixada, para cada caso particular, por meio de experiencias, de modo que se realize uma mistura com uma densidade quanto possível uniforme.

e) As alvenarias de formigão não deverão ser carregadas, nem pelos taboleiros, nem pelo traçego, sem terem decorrido 4 semanas depois de se acabarem.

D — Outros materiaes de construção

13. A carga admissivel para materiaes de construção não considerados nos artigos 1. e 2. do presente § será indicada em cada caso particular no momento em que se apresentar o projecto, e constituir objecto d'uma auctorização especial.

E — Terreno da construção

14. Reconhecer-se-ha a natureza do terreno da construção por meio de sondagens ou, sendo necessário, por meio de estacas de ensaio. Em todos os casos será necessário provar-se que o terreno tem resistencia bastante sob a maxima pressão nas arestas. O projecto basear-se-ha nos limites de carga mencionados no quadro seguinte:

Natureza do solo	Limits de carga em kg. por c. q.
1.º Argila molle em terreno arenoso de grão fino muito humido	Até 1,0
2.º Greda, argila semi-dura, e terreno arenoso moderadamente humido ou fortemente argilosso mas seco	2,0
3.º Marne, argila compacta e terreno arenoso seco, pouco argilosso	4,0
4.º Areia grossa, em camadas compactas com calhão e burgau	6,0

As derogações dos limites de carga acima estabelecidos, ou as cargas maximas para outros terrenos constituem o objecto de uma auctorização do ministerio das vias ferreas.

(Continua).

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Sado.—Vão continuar brevemente os estudos d'esta linha, desde Azinheira dos Bairros a Garvão.

Louzã.—Tem tido ultimamente um grande desenvolvimento os trabalhos d'esta linha, para que a inauguração possa realizar-se no proximo mez de maio.

Algarve.—No dia 17 do mez passado chegou pela primeira vez a Villa Real de Santo Antonio a locomotiva.

Apesar de ser apenas uma machina de trabalho rebocando quinze vagons com materiaes de construção não deixou por isso de causar grande entusiasmo na populaçao d'aquella villa.

Estação de Borba.—Foi aprovado o projecto da casa de habitação para pessoal na importacia de 1:490.5000 réis.

Tavira a Villa Real.—A commissão para exame da linha irá ali de 6 de abril em deante, podendo-se abrir aquelle troço entre 15 e 20 d'abril.

Mossamedes.—O caminho de ferro de Mossamedes já

percorre uma extensão de 43 quilometros, tendo sido já aproveitado nesta extensão, para o transporte de 300 praças, que foram mandadas seguir para o Planalto de Mossamedes.

Livraria a Amarante. — Foi adjudicada por 26:500\$000 réis a empreitada de construção dos edifícios compreendendo estações e casas de guarda.

Estão pois adjudicadas a infraestrutura (com excepção do viaducto do Baia) e os edifícios.

Pocinho a Miranda — Foi adjudicada por 53:449\$000 réis a empreitada de terraplenagens e obras de arte de Moncorvo a Carviçaes e dos edifícios de todo o troço do Pocinho a Carviçaes, cuja infraestrutura está pois toda adjudicada e parte em construção adeantada.

Regoa a Chaves. — Tendo ficado deserto o concurso para a empreitada M de edifícios no troço de Villa Real às Pedras Salgadas, apesar de haver dois depósitos, foi mandado abrir novo concurso por dez dias com a mesma base de licitação.

Estava projectado abrir a linha à exploração provisória no princípio de abril realizando-se a abertura oficial em maio. Os habitantes de Villa Real instaram porém para que se demorasse a abertura à exploração até maio a fim de se completarem todos os trabalhos nas estações e ser definitiva e solemne essa inauguração.

Em vista da resolução tomada superiormente foi fixada para o dia 1 de abril a chegada da primeira máquina a Villa Real, continuando-se em abril os trabalhos de acabamento da linha e suas dependências.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑHA

A companhia dos caminhos de ferro do Sul de Espanha vai construir um ramal de Baza a Huescar.

A construção d'este ramal interessa muito ás linhas de Baza a Guadix, Moreda a Granada, e Linhares a Almeria.

FRANÇA

Foi considerada de utilidade pública, a título de interesse geral, a construção de uma linha ferrea de Nice à fronteira d'Italia, passando por Escarène, Saspel, Breil e Fontan.

*

Foi autorizada a abertura à exploração da secção da linha ferrea de interesse local que parte de Saint Révierien e termina em Brisson. A secção a que nos referimos tem o comprimento de 8.391 metros.

ITALIA

Vão começar os trabalhos de construção da linha de Cornia a Villa Santina. A sua extensão é de 19 quilometros.

Está-se procedendo aos estudos de uma linha de Milão a Lecce, passando por Monza.

E' dividida em dois troços: um até Monza, é por tracção a vapor; e outro, de Monza a Lecce, é por tracção eléctrica.

Ao todo, a linha medirá 47 quilometros, dos quais 28.700 metros pertencem ao primeiro troço.

INDO-CHINA

Foi há dias inaugurada a linha de Hanovi a Laokaij. O percurso faz-se em doze horas, antes da existência da linha a viagem fazia-se por via fluvial, demorando pelo menos treze dias.

SUDÃO

Foi inaugurada nos meados de março a linha de Bu-Amed a Kerima.

Este caminho de ferro abre ao comércio do Nilo toda a região Dongola, e forma um troço da rede sudaneza.

Recentemente tinha sido inaugurada a linha de Berber a Suakim, que é o terminus da rede.

AVISOS de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

2.º ampliação da tarifa especial interna n.º 3, de pequena velocidade

Desde 20 de março de 1906, é ampliada a tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade em vigor, pela fórmula seguinte:

Madeira ordinaria de construção, desbastada, serrada, em bruto, ou em barrotes, ripas ou vigas e madeira para queimar, em achas ou em tóros.

De Praia a qualquer das estações compreendidas entre Azambuja e Lisboa-Latas dos Soldados, ambas inclusivamente, Alcantara-Terra e apeadeiro do Caes do Rego, sem reciprocidade, por vagões completos da carga minima de 10.000 kilos ou pagando como tal - 800 réis por tonelada.

Armazenagem gratuita. — Ficam isentas dos direitos de armazém as remessas de que trata o presente Aviso, nas condições seguintes:

A' expedição em Praia: durante 60 dias, não tomando a Companhia a responsabilidade por falta d'espaço.

A' chegada: em Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra, durante 15 dias, limitada a concessão a 450 toneladas por consignatário; em Caes do Rego durante 15 dias, não aceitando a Companhia responsabilidade pela guarda das madeiras; nas restantes estações, com excepção de Olivaes, durante 5 dias, limitada ao maximo de 100 toneladas por consignatário.

As expedições destinadas a Lisboa-Mar são isentas do direito de embarque. Para Lisboa (Terreiro do Trigo e Caes de Santos) aceitar-se-hão as remessas nas condições em vigor para estes destinos.

Esta ampliação fica sujeita ás condições da referida tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, em tudo que não seja contrário ás disposições do presente Aviso.

Lisboa, 16 de março de 1906.

Expedições de mexilhão e ostras para Espanha

Em virtude do que dispõe a legislação espanhola sobre propagação e aproveitamento de mariscos, faz-se público que no periodo de 1 de janeiro até 1 de julho é proibida a importação de mexilhões no paiz vizinho.

A importação de ostras é igualmente proibida, pela mesma legislação, desde 1 de maio até 1 de outubro.

Esta Companhia recusa-se-ha, portanto, a aceitar nas suas estações, dentro dos prazos acima mencionados, todas e quaisquer remessas d'aquelles mariscos, que se destinem a Espanha.

Lisboa, 16 de março de 1906.

Remessas de projectéis

A partir de 5 de abril de 1906 e por determinação do Ministério das Obras Públicas, não serão admittidas a despacho nas estações da linha de Setil a Vendas Novas, quaisquer remessas constantes de: projectéis carregados ou descarregados nem de destroços de projectéis.

Exceptuam-se d'esta disposição, contudo, os transportes feitos por conta do Ministério da Guerra. — Lisboa, 27 de março de 1906.

Semana Santa e Feira em Sevilha

Pelo acordo com os caminhos de ferro de Madrid a Saragoça e a Alicante estabelece esta companhia, por occasião das brilhantes festas da Semana Santa, a que deve concorrer S. M. El-Rei D. Afonso XIII, e feira em Sevilha, um serviço de ida e volta a preços muito reduzidos e com dois comboios rápidos directos, um para a Semana Santa e outro para a Feira compostos de carruagens de 1.ª classe, carruagens de Sleeping e um vagon-restaurante, com numero de lugares limitado, partindo de Lisboa-Rocio ás 3,25 da tarde dos dias 7 e 16 d'abril e regressando de Sevilha ás 7,45 da tarde dos dias 15 e 23 do mesmo mês.

Precos de ida e volta de Lisboa, Santarem, Entroncamento e Vendas Novas, em 1.ª classe, 18\$300; 2.ª classe, 12\$900; 3.ª classe, 8\$600; de Porto-Campanhã, 21\$300, 14\$900 e 10\$100, respectivamente. Sobretaxa pela ocupação de Sleeping-car, 3\$800 réis por viagem de ida ou de volta.

São validos para os dois comboios acima designados os bilhetes ordinários simples (uma só viagem) de 1.ª classe.

Para mais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nos logares do costume. — Lisboa, 29 de março de 1906.

Arrematações

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portugueses**

**Leilão de remessas retardadas e volumes
abandonados**

Em 2 de abril proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Junha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa-Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108.^o das disposições comuns ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 2 de fevereiro de 1906, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço de reclamações e investigações, na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 31 do corrente inclusivé das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.—Lisboa, 12 de março de 1906.

N.º 15.502 em 31-10-905 de V. d'Alcantara a Covilhã, 2 c/cardo peso 386 a Campos Mello & Irmão.

N.º 20.017 em 7-11-905 de Crato a Lisboa P., 3 instrumentos agrícolas peso 501 a Nascimento & C.º

N.º 3.683 em 8-11-905 de Torres Novas a Payalvo, 5 couros sola peso 102 a Maria do Sacramento.

N.º 45.680 em 17-11-905 de Braga a Lisboa P., 1 barril vinho peso 143 a Conselheiro Antonio José de Barros.

N.º 90.639 em 17-11-905 de Porto Campanhã a Lisboa P., 2 c/tecidos algodão peso 100 a Formosinho & C.º

N.º 90.814 em 18-11-905 de Porto Campanhã a Coimbra, 1 fardo pellies curtidas peso 27 a A. Fonseca.

N.º 3.483 em 18-12-905 de Lisboa-Municipio a Outeiro, 5 alcofas pregos peso 82 a José Joaquim Gonçalves Junior.

N.º 443 em 18-12-905 de Macedo a Lisboa P. 16 at. saccos vazios peso 108 a Manuel Cesario.

N.º 74.248 em 8-11-905 de Figueira da Foz a Lisboa P., 1 c/piano peso 378 a Salão Neuparth.

9 pranchas castanho peso 950.

Venda de barris vazios

No dia 16 de abril pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda de 8.000 barris vazios, servidos a creosote.

As condições estão patentes: em Lisboa na Repartição Central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde; e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

Para serem admittidos a licitar, devem os proponentes efectuar o deposito seguinte: 1 000 francos nos escriptorios da Companhia em Paris, 28 rue de Châteaudun, ou 200\$000 réis, na Caixa da Companhia em Lisboa, até as 12 horas precisas do dia do concurso servindo de regulador o relogio exterior da estação Central de Lisboa (Rocio).—Lisboa, 20 de março de 1906.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

**Estrada districtal n.º 39 de Penafiel a Silvares
Lanço de Meinedo a Silvares
Segundo troço de Romariz a Silvares**

Pelo presente se faz publico que no dia 11 de abril de 1906, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada de construcção de pavimento completo, entre perfis 115 a 168 e 209 a 261, do lanço da estrada districtal n.º 39, entre Meinedo e Silvares, segundo troço entre Romariz e Silvares.

O deposito provisório para poder ser admittido como licitante será de 45\$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 prazo de cinco dias contados da data da notificação da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos no respectivo programma de concurso, ou enviadas á direcção até as onze horas da manhã do dia em que o concurso tiver lugar.

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

Porto, 15 de março de 1906.

Empreitada geral de construcção do lanço de Porto Antigo a Pias antigo lanço de Porto Antigo a Barreiros, da estrada districtal n.º 81

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de abril de 1906, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada geral de construcção entre o perfil 163 de Porto Antigo a Pias e o perfil 94 do antigo lanço de Porto Antigo a Barreiros, na extensão de 773 metros da estrada districtal n.º 81, do lanço de Porto Antigo a Pias.

O deposito provisório para poder ser admittido como licitante será de 167\$400 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 prazo de cinco dias contados da data da notificação da adjudicação.

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

Porto, 20 de março de 1906.

Empreitada geral de construcção do lanço da estrada districtal n.º 93 entre a estação da Ferradosa e o ribeiro de Lampaças.

Pelo presente se faz publico que no dia 20 de abril de 1906, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada geral de construcção do lanço da estrada districtal n.º 93, entre a estação da Ferradosa e o ribeiro de Lampaças, na extensão de 1.096^m 64.

O deposito provisório, para poder ser admittido como licitante, será de 99\$990 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 prazo de cinco dias, contados da data da notificação da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, acompanhadas dos documentos exigidos no respectivo programma do concurso, ou enviada á direcção até as 11 horas da manhã do dia em que o concurso tiver lugar.

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

Porto, 24 de março de 1906.

Caminho de ferro da Regua a Chaves—2.ª Secção—Villa Real a Pedras Salgadas—Empreitada M.

Pelo presente se faz publico que no dia 6 de abril do corrente anno, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para adjudicação de uma empreitada de construcção das seguintes obras, para as estações da secção acima mencionada: construcção de dois edifícios de passageiros em duas estações de 2.^a classe; de quatro em quatro estações de 4.^a classe e em um apeadeiro; duas retretes de 1.^a classe; cinco retretes de 2.^a classe; dois caes cobertos; tres caes descobertos; oito casas de guarda; doze guaritas para agulheiro; plataforma, pateo, vedação e avenida de acesso nas duas estações de 2.^a classe; vedação e obras accessórias em duas estações de 4.^a classe; uma cercea de carga; uma cocheira de carruagens; uma cocheira de machinas e um caes de carpão.

O deposito provisório para ser admittido como licitante será de 1.250\$000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

As condições de arrematação, o caderno de encargos bem como os respectivos desenhos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no Serviço de Construcção d'esta Direcção, Rua da Estação n.º 406, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Porto, 24 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BILBAU Gran Hotel **Viscaya**.—Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursall na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Félix Nuñez & Comp.

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 viúva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel **Nunes**.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.000 réis. — Proprietario, João Nunes

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

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

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

HAMBURGU Sautier & C. — 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 Flôres, 71 — 1st class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Companhia de Productos Celuloidicos

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

ESPAÑA

Isoladores electricos de celuloide com patente de invenção em varios paizes — para telegraphos, telephones, illuminação, tremvias e transporste de energia.

Adoptados pelo governo espanhol para as suas linhas telegraphicais e telephonicas, por companhias de caminhos de ferro e muitos particulares.

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

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

Celuloide em folhas e varetas grossa e fina

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

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

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

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 millimetros.....	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5	e	5 1/2	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6	e	6 1/2	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7	e	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	e	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 1 de Abril de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	5-14 m.	5-30 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.
6-35 m.	6-49 m.	6-45 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-0 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.
11-5 m.	11-12 m.	12-0 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.
12-35 t.	12-49 t.	13-0 t.
1-0 t.	1-14 t.	1-33 t.
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.
2-5 t.	2-49 t.	3-0 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.
3-50 t.	3-4 t.	3-45 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-0 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.
5-50 t.	6-3 t.	6-23 t.
6-25 t.	6-59 t.	6-50 t.
6-55 t.	7-3 t.	7-30 t.
7-20 t.	7-34 t.	8-15 n.
8-5 t.	8-9 n.	9-0 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.
9-35 n.	9-10 n.	10-33 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-51 n.
11-30 n.	11-14 n.	12-23 n.

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.
12-30 n.	1-3 n.	9-43 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-18 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-26 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-2 m.
a 10-49 m.	11-16 m.	10-0 m.
10-15 m.	11-56 m.	10-32 m.
12-15 t.	11-48 m.	11-54 m.
a 1-40 t.	12-21 t.	12-2 t.
1-45 t.	12-18 t.	1-24 t.
a 2-10 t.	12-21 t.	1-24 t.
3-45 t.	3-46 t.	2-26 t.
a 4-10 t.	4-20 t.	3-24 t.
4-15 t.	5-16 t.	4-32 t.
5-20 t.	5-50 t.	5-34 t.
a 6-10 t.	6-5 t.	5-26 t.
6-15 t.	6-46 t.	6-18 t.
7-20 t.	7-20 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-46 n.	8-8 n.
9-15 m.	8-50 n.	7-8 t.
10-20 n.	9-18 n.	8-54 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	10-24 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.
12-25 n.	11-45 n.	11-54 n.

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

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
6-35 m.	7-38 m.	5-0 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-53 m.
10-35 m.	11-39 m.	9-5 m.
11-21 m.	12-1 t.	11-0 m.
12-50 t.	1-50 t.	1-4 t.
3-1 t.	4-7 t.	3-4 t.
4-35 t.	5-32 t.	4-40 t.
5-25 t.	6-18 t.	4-55 t.
6-22 t.	7-24 t.	5-55 t.
8-30 n.	9-48 n.	6-40 t.
1-0 n.	12-1 n.	9-10 n.
2-20 n.	1-24 n.	10-45 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

7-10 m.	7-31 m.	9-40 m.	10-24 m.
8-15 m.	8-52 m.	10-30 m.	11-14 m.
9-12 m.	10-26 m.	11-44 m.	12-28 t.
10-12 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-23 t.
11-42 m.	12-26 t.	4-40 t.	2-24 t.
12-26 t.	4-40 t.	2-24 t.	—
4-42 t.	2-24 t.	3-40 t.	4-23 t.
2-24 t.	3-26 t.	4-40 t.	5-24 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-27 t.	6-11 t.
6-42 t.	7-26 t.	7-49 t.	8-24 t.
8-5 n.	9-19 n.	9-27 n.	10-14 n.
9-42 n.	10-26 n.	11-5 n.	11-50 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

5-35 m.	6-33 m.	7-2 m.	8-0 m.
12-42 t.	1-40 t.	2-26 t.	3-24 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

p 4-37 t.	c 6-6 t.	c 5-25 m.	p 6-30 m.
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-42 t.	7-7 t.	2-26 t.	3-24 t.
p 6-0 t.	c 7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

12-30 n.	2-45 m.	7-8 m.	p 8-58 m.
—	—	7-8 m.	9-2 m.

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

3-30 t.	53 t.	8-40 n.	11-0 n.
12-30 n.	3-41 m.	—	—

Lisboa-Rocio Entroncamento Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 10 de Abril sairá o paquete **Magdalena** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Bürgermeister**.

Sairá a 9 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 4 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor inglez **Cap Blanco**. Sairá a 11 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor frances **Amazone**. Sairá a 4 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 3 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Atlan-tique**. Sairá a 2 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Chili**. Sairá a 16 abril. Messageries Maritimes, Sociedades Torlades, R. Aurea, 32.



Gibraltar, Algeciras, Genova, Leorne, Napolis, Trieste, Fiume, Veneza e Alexandria, vapor inglez **City of Venice**. Espera-se a 2 de abril.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Glascow e Liverpool, vapor inglez **Goya**. Espera-se a 3 de abril.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Glascow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se a 3 ou 4 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Santos**. Sairá a 4 de abril.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Tucuman**. Sairá a 11 de abril.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão **Corrientes**. Sairá a 7 ou 8 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sairá a 6 de abril.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool, vapor espanhol **Isla de Lu-zon**. Espera-se a 2 de abril.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sairá a 7 de abril.

Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Santa Rita**. Sairá a 2 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 7 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **Dalmatia**. Sairá a 13 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sairá a 27 de abril. 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 1 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sairá a 11 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Funchal**. Sairá a 5 de abril.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



St. Nazaire e Liverpool, vap. inglez **Augustine**. Sairá a 8 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Gaelie**. Sairá a 4 de abril.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sairá a 10 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 16 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada provisoriamente por despacho ministerial de 22 de Fevereiro de 1906)

Machinas e apparelhos agricolas e industriaes,
esparto, palma, linho, juta cairo e pita, em bruto ou em obra.

Peixe em conserva ou salmoura

1.ª SÉRIE

Instrumentos e machinas agricolas, geradores de vapor, material vinario e oleicola com excepção do vasilhame,
motores a vapor com excepção das locomotivas de via larga,
manejos para motor de sangue, material Décauville, machinas-ferramentas para usos industriaes,
peças de machinas e apparelhos para elevação de aguas

Expedições das estações de **Lisboa, Barreiro ou Setubal** para qualquer outra e vice-versa, ou entre duas
estações além de **Casa Branca**:

- A)** — Expedições com o peso minimo de 500 kilogrammas, ou pagando
como tal..... — Por tonelada — Tabella n.º 25
B) — Massas indivisiveis de 3:000 a 5:000 kilogrammas — Por tonelada — Tabella n.º 21
C) — Massas indivisiveis de 5:000 a 10:000 kilogrammas — Por tonelada — Tabella n.º 16

Minimo de peso taxado por wagon ocupado, para os preços **B** e **C** — 4:000 kilogrammas.

2.ª SÉRIE

Esparto, palma, linho, juta, cairo e pita, em bruto ou em obra

Expedições das estações além de **S. Marcos** para qualquer estação além de **Casa Branca**, ou para as de
Lisboa, Barreiro ou Setubal, e reciprocamente:

Minimo de expedição: 100 kilogrammas, ou pagando como tal..... — Por tonelada — Tabella n.º 18

Expedições das estações de **Lisboa, Barreiro ou Setubal** para além de **S. Marcos**:

Maximo cobravel — Por tonelada	Até 340 kilometros.....	25000 réis
	Além de 340 kilometros	25400 »

3.ª SÉRIE

Peixe em conserva ou salmoura

Expedições das estações além de **S. Marcos** para as estações de **Lisboa, Barreiro ou Setubal**:

Minimo de expedição: 100 kilogr.^{mas}, ou pagando como tal — Por tonelada

Até 340 kilometros....	25000 réis
Além de 340 kilometros	25400 »

Percorso minimo para as tres séries — 60 kilometros, ou pagando como tal

CONDIÇÕES ESPECIAIS

Não é obrigatorio o engradamento das mercadorias da 1.^a série; a Administração não se responsabilisa, porém, pelas avarias occasionadas pela falta ou insufficiencia de acondicionamento.

A presente tarifa substitue e annulla para todos os effeitos a tarifa especial interna n.^o 10 de pequena velocidade, de 25 de novembro de 1903 e suas modificações de 14 de maio de 1904, 1 de junho e 9 de setembro de 1905.

Lisboa, 13 de fevereiro de 1906.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.

TABELLA DE PREÇOS N.^o 16

Base do 4.^o ao 100.^o kilometro 16 réis por kilometro
 " " 101.^o ao 200.^o " mais ... 14 " " "
 " " 201.^o kilometro em diante mais .. 12 " " "

Kilometros	Réis								
100	100	101 a 105	1.670	201 a 205	3.060	301 a 305	4.260	401 a 405	5.460
1 a 10	160	106 a 110	1.740	206 a 210	3.120	306 a 310	4.320	406 a 410	5.520
11 a 15	240	111 a 115	1.810	211 a 215	3.180	311 a 315	4.380	411 a 415	5.580
16 a 20	320	116 a 120	1.880	216 a 220	3.240	316 a 320	4.440	416 a 420	5.640
21 a 25	400	121 a 125	1.950	221 a 225	3.300	321 a 325	4.500	421 a 425	5.700
26 a 30	480	126 a 130	2.020	226 a 230	3.360	326 a 330	4.560	426 a 430	5.760
31 a 35	560	131 a 135	2.090	231 a 235	3.420	331 a 335	4.620	431 a 435	5.820
36 a 40	640	136 a 140	2.160	236 a 240	3.480	336 a 340	4.680	436 a 440	5.880
41 a 45	720	141 a 145	2.230	241 a 245	3.540	341 a 345	4.740	441 a 445	5.940
46 a 50	800	146 a 150	2.300	246 a 250	3.600	346 a 350	4.800	446 a 450	6.000
51 a 55	880	151 a 155	2.370	251 a 255	3.660	351 a 355	4.860	451 a 455	6.060
56 a 60	960	156 a 160	2.440	256 a 260	3.720	356 a 360	4.920	456 a 460	6.120
61 a 65	1.040	161 a 165	2.510	261 a 265	3.780	361 a 365	4.980	461 a 465	6.180
66 a 70	1.120	166 a 170	2.580	266 a 270	3.840	366 a 370	5.040	466 a 470	6.240
71 a 75	1.200	171 a 175	2.650	271 a 275	3.900	371 a 375	5.100	471 a 475	6.300
76 a 80	1.280	176 a 180	2.720	276 a 280	3.960	376 a 380	5.160	476 a 480	6.360
81 a 85	1.360	181 a 185	2.790	281 a 285	4.020	381 a 385	5.220	481 a 485	6.420
86 a 90	1.440	186 a 190	2.860	286 a 290	4.080	386 a 390	5.280	486 a 490	6.480
91 a 95	1.520	191 a 195	2.930	291 a 295	4.140	391 a 395	5.340	491 a 495	6.540
96 a 100	1.600	196 a 200	3.000	296 a 300	4.200	396 a 400	5.400	496 a 500	6.600

CONDICÕES ESPECIAIS

TABELLA DE PREÇOS N.º 18

Base do 1.^º ao 100.^º kilometro 14 réis por kilometro
 » » 101.^º ao 200.^º » mais . . 12 » » »
 » » 201.^º kilometro em diante mais . . 10 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.460	201 a 205	2.650	301 a 305	3.650	401 a 405	4.650
1 a 10	140	106 a 110	1.520	206 a 210	2.700	306 a 310	3.700	406 a 410	4.700
11 a 15	210	111 a 115	1.580	211 a 215	2.750	311 a 315	3.750	411 a 415	4.750
16 a 20	280	116 a 120	1.640	216 a 220	2.800	316 a 320	3.800	416 a 420	4.800
21 a 25	350	121 a 125	1.700	221 a 225	2.850	321 a 325	3.850	421 a 425	4.850
26 a 30	420	126 a 130	1.760	226 a 230	2.900	326 a 330	3.900	426 a 430	4.900
31 a 35	490	131 a 135	1.820	231 a 235	2.950	331 a 335	3.950	431 a 435	4.950
36 a 40	560	136 a 140	1.880	236 a 240	3.000	336 a 340	4.000	436 a 440	5.000
41 a 45	630	141 a 145	1.940	241 a 245	3.050	341 a 345	4.050	441 a 445	5.050
46 a 50	700	146 a 150	2.000	246 a 250	3.100	346 a 350	4.100	446 a 450	5.100
51 a 55	770	151 a 155	2.060	251 a 255	3.150	351 a 355	4.150	451 a 455	5.150
56 a 60	840	156 a 160	2.120	256 a 260	3.200	356 a 360	4.200	456 a 460	5.200
61 a 65	910	161 a 165	2.180	261 a 265	3.250	361 a 365	4.250	461 a 465	5.250
66 a 70	980	166 a 170	2.240	266 a 270	3.300	366 a 370	4.300	466 a 470	5.300
71 a 75	1.050	171 a 175	2.300	271 a 275	3.350	371 a 375	4.350	471 a 475	5.350
76 a 80	1.120	176 a 180	2.360	276 a 280	3.400	376 a 380	4.400	476 a 480	5.400
81 a 85	1.190	181 a 185	2.420	281 a 285	3.450	381 a 385	4.450	481 a 485	5.450
86 a 90	1.260	186 a 190	2.480	286 a 290	3.500	386 a 390	4.500	486 a 490	5.500
91 a 95	1.330	191 a 195	2.540	291 a 295	3.550	391 a 395	4.550	491 a 495	5.550
96 a 100	1.400	196 a 200	2.600	296 a 300	3.600	396 a 400	4.600	496 a 500	5.600

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TABELLA DE PREÇOS N.º 21

Base do 1.^º ao 100.^º kilometro 12 réis por kilometro
 " " 101.^º ao 200.^º " mais ... 10 " "
 " " 201.^º kilometro em diante mais ... 8 " "

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.250	201 a 205	2.240	301 a 305	3.040	401 a 405	3.840
1 a 10	120	106 a 110	1.300	206 a 210	2.280	306 a 310	3.080	406 a 410	3.880
11 a 15	180	111 a 115	1.350	211 a 215	2.320	311 a 315	3.120	411 a 415	3.920
16 a 20	240	116 a 120	1.400	216 a 220	2.360	316 a 320	3.160	416 a 420	3.960
21 a 25	300	121 a 125	1.450	221 a 225	2.400	321 a 325	3.200	421 a 425	4.000
26 a 30	360	126 a 130	1.500	226 a 230	2.440	326 a 330	3.240	426 a 430	4.040
31 a 35	420	131 a 135	1.550	231 a 235	2.480	331 a 335	3.280	431 a 435	4.080
36 a 40	480	136 a 140	1.600	236 a 240	2.520	336 a 340	3.320	436 a 440	4.120
41 a 45	540	141 a 145	1.650	241 a 245	2.560	341 a 345	3.360	441 a 445	4.160
46 a 50	600	146 a 150	1.700	246 a 250	2.600	346 a 350	3.400	446 a 450	4.200
51 a 55	660	151 a 155	1.750	251 a 255	2.640	351 a 355	3.440	451 a 455	4.240
56 a 60	720	156 a 160	1.800	256 a 260	2.680	356 a 360	3.480	456 a 460	4.280
61 a 65	780	161 a 165	1.850	261 a 265	2.720	361 a 365	3.520	461 a 465	4.320
66 a 70	840	166 a 170	1.900	266 a 270	2.760	366 a 370	3.560	466 a 470	4.360
71 a 75	900	171 a 175	1.950	271 a 275	2.800	371 a 375	3.600	471 a 475	4.400
76 a 80	960	176 a 180	2.000	276 a 280	2.840	376 a 380	3.640	476 a 480	4.440
81 a 85	1.020	181 a 185	2.050	281 a 285	2.880	381 a 385	3.680	481 a 485	4.480
86 a 90	1.080	186 a 190	2.100	286 a 290	2.920	386 a 390	3.720	486 a 490	4.520
91 a 95	1.140	191 a 195	2.150	291 a 295	2.960	391 a 395	3.760	491 a 495	4.560
96 a 100	1.200	196 a 200	2.200	296 a 300	3.000	396 a 400	3.800	496 a 500	4.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 25

Base do 4. ^º ao 100. ^º kilometro	8 réis por kilometro
" " 101. ^º ao 200. ^º " " mais	7 " " " " "
" " 201. ^º kilometro em diante mais	6 " " " " "

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
50	40	101 a 105	835	201 a 205	1.530	301 a 305	2.130	401 a 405	2.730
1 a 10	80	106 a 110	870	206 a 210	1.560	306 a 310	2.160	406 a 410	2.760
11 a 15	120	111 a 115	905	211 a 215	1.590	311 a 315	2.190	411 a 415	2.790
16 a 20	160	116 a 120	940	216 a 220	1.620	316 a 320	2.220	416 a 420	2.820
21 a 25	200	121 a 125	975	221 a 225	1.650	321 a 325	2.250	421 a 425	2.850
26 a 30	240	126 a 130	1.010	226 a 230	1.680	326 a 330	2.280	426 a 430	2.880
31 a 35	280	131 a 135	1.045	231 a 235	1.710	331 a 335	2.310	431 a 435	2.910
36 a 40	320	136 a 140	1.080	236 a 240	1.740	336 a 340	2.340	436 a 440	2.940
41 a 45	360	141 a 145	1.115	241 a 245	1.770	341 a 345	2.370	441 a 445	2.970
46 a 50	400	146 a 150	1.150	246 a 250	1.800	346 a 350	2.400	446 a 450	3.000
51 a 55	440	151 a 155	1.185	251 a 255	1.830	351 a 355	2.430	451 a 455	3.030
56 a 60	480	156 a 160	1.220	256 a 260	1.860	356 a 360	2.460	456 a 460	3.060
61 a 65	520	161 a 165	1.255	261 a 265	1.890	361 a 365	2.490	461 a 465	3.090
66 a 70	560	166 a 170	1.290	266 a 270	1.920	366 a 370	2.520	466 a 470	3.120
71 a 75	600	171 a 175	1.325	271 a 275	1.950	371 a 375	2.550	471 a 475	3.150
76 a 80	640	176 a 180	1.360	276 a 280	1.980	376 a 380	2.580	476 a 480	3.180
81 a 85	680	181 a 185	1.395	281 a 285	2.010	381 a 385	2.610	481 a 485	3.210
86 a 90	720	186 a 190	1.430	286 a 290	2.040	386 a 390	2.640	486 a 490	3.240
91 a 95	760	191 a 195	1.465	291 a 295	2.070	391 a 395	2.670	491 a 495	3.270
96 a 100	800	196 a 200	1.500	296 a 300	2.100	396 a 400	2.700	496 a 500	3.300