

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

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

Vidè noticia na pagina 154

### ANNEXO D'ESTE NUMERO

Additamento á tarifa especial n.º 8 p. v.  
Tarifa especial interna n.º 13 p. v. do Sul e Sueste.

### SUMMARIO

	Páginas
ALFANDEGA-LEIXOES, por J. Fernando de Sousa. ....	149
PROPAGANDA DE PORTUGAL.....	152
PARTE OFFICIAL—Regulamento para a concessão de caminhos de ferro em estradas, do Ministerio das Obras Publicas (conclusão).....	153
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	154
CINCOENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO.....	154
O TAXIMETRO.....	154
IDEIAS NOVAS.....	155
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes .....	155 e 157
NOTAS DE VIAGEM—XVI—Um mau hotel.—Viagem encantadora.—Glacier Field. - O carro d'observação.—Laggan.—Um hotel delicioso.—Banf.—Cataratas e passeios .....	158
TRACÇÃO ELECTRIC.....	159
LINHAS PORTUGUEZAS—Regoa a Villa Real—Mossamedes.....	159
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Canadá—Anatolia.....	159
AVISOS DE SERVIÇO.....	159
ARREMATACOES .....	160
AGENDA DO VIAJANTE .....	161
ANNUNCIOS.....	162
HORARIO DOS COMBOIOS .....	163
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	164

### Alfandega-Leixões

Por despacho ministerial de 7 do corrente foi approvado o projecto do prolongamento, até Leixões, do ramal da Alfandega do Porto.

Longa e complicada é a historia d'esse projecto, merecendo por isso noticia pormenorizada.

A creação do porto de Leixões não podia attribuir-lhe sómente a função de porto de abrigo. Nem a barra do Douro dá facil entrada e saída aos grandes vapores, nem muitos d'estes comportam demoras, além do indispensavel, nos seus itinerarios.

Pela força das circumstancias Leixões tinha pois de desempenhar funções, crescentes em importancia, de porto commercial, cuja consequencia era a indispensabilidade de uma linha ferrea, que, ligando-se com as do Minho e Douro, viesse entestar no novo porto.

A importação e exportação da região do norte, feita,

quer directamente, quer por intermédio da praça do Porto, seria assim consideravelmente facilitada.

Occorreu naturalmente a ideia de procurar a estação de Ermezinde, ponto de junção das do Minho e Douro, para origem d'essa ligação.

Excellent para as relações directas, racional debaixo do ponto de vista da exploração technica, suscitou esse alvitre vivas apreensões e protestos da cidade do Porto, que receava o cerceamento da importancia do seu trafego e que fossem amesquinhasdas as suas funções de emporio commercial do norte do paiz.

Occorreu então a solução do prolongamento, até Leixões, do ramal de Campanhã á Alfandega. Conseguira-se com esse ramal estabelecer a muito custo uma acanhada estação marginal, que, apesar da insufficiencia das suas installações, representa importantissimo papel na exploração das linhas do Minho e Douro.

Sob a direcção do distincto engenheiro, o sr. Luciano de Carvalho, foi elaborado um projecto de prolongamento, que, bifurcando-se do ramal dentro do tunnel que precede a estação, passava por debaixo da egreja de S. Francisco e depois de uma série de tuneis attingia o alto da Foz e seguia para Leixões. Era orçado o troço em 942:103\$585 réis.

Por esse tempo impuzera-se a liquidação do syndicato portuense que construiu a linha de Salamanca. Foi por isso promulgada a lei de 29 de agosto de 1889, que autorizou o Governo a contratar, com a companhia que liquidasse o activo e passivo do syndicato, a exploração commercial do porto de Leixões, e a elevar a 270:000\$000 réis annuaes a garantia de juro da linha de Salamanca, se a companhia a tomasse de arrendamento. O uso d'essas auctorizações era regulado numa série de bases, segundo as quaes incumbiria á companhia: a construcção do prolongamento, para ser entregue ao Estado, que o exploraria, dispendendo-se com ella até 943:000\$000 réis; a realização de obras necessarias para a exploração do porto, até a importancia de 1.052:000\$000 réis; o reembolso ao Thesouro do custo das obras feitas e por este pagas, até o limite de 4.489:000\$000 réis. Ao dispendio effectivo nas duas obras e ás quantias reembolsadas garantia o Estado o juro de 5 p. c. pela receita liquida da exploração do porto, cuja concessão terminaria em 23 de outubro de 1880, com faculdade de resgate até o fim de vinte annos.

Para a construcção do ramal e para as obras no porto, eram fixados prazos, que se contavam da data de um contrato a celebrar depois do deposito de 200:000\$000 réis pela Companhia. Para o reembolso não havia praso designado; unicamente da data d'esse reembolso começaria o abono da garantia respectiva.

Constituiu-se a Companhia; arrendou a linha de Salamanca; passou a receber a garantia reforçada, mas o contrato não foi lavrado atéhoje, não setornandopois effectivas nenhuma das obrigações estipuladas na lei, e faltando a origem para a contagem dos prazos. O descalabro financeiro de 1890 e dos annos subsequentes foi a



causa determinante d'esta anomala situação, cujo prolongamento só se explica, sem se justificar, pela natural tendencia dos governos para deixarem aos successores a resolução de questões difficeis, infelizmente tão numerosas na nossa administração, que não pecca por excesso de previdencia e de continuidade de acção.

Entretanto era proposta e elaborada pelo eminente engenheiro o sr. Justino Teixeira uma variante no prolongamento do ramal, que dava logar á economia de cerca de 300:000\$000 réis. Renunciava-se á bifurcação dentro do tunnel da rua Infante D. Henrique para sair da estação a céu aberto, atravessar de nivel a rua da Alfandega, estabelecer uma estação de passageiros em Miragaia e seguir numa série de tunneis até encontrar o traçado primitivo.

Esse projecto, datado de 1 de setembro de 1897, de 23 de março de 1899, deu logar ao parecer do Conselho Superior de Obras Publicas que julgando-o muito superior ao projecto primitivo, entendia indispensavel a procura de outra solução menos dispendiosa para ligar as linhas ferreas do norte do reino e a alfandega do Porto com o porto artificial de Leixões. Consistia essa solução, indicada no mesmo parecer, na linha de circumvallação, partindo de um ponto entre Campanhã e Rio Tinto, e circundando a cidade com aproveitamento do ramal de S. Gens, conforme a directriz lembrada pelo distincto engenheiro sr. Pereira Dias.

Com razão se pensava que a ligação da Alfandega com Leixões podia igualmente ser feita por uma linha em volta da cidade, havendo para o excesso de percurso compensação possivel na tarifa, e que, sem prejudicar o commercio do Porto, se favorecia assim o movimento directo entre as linhas do Minho e Douro e o porto de Leixões, e ao mesmo tempo a expansão da cidade, com uma linha suburbana.

Na alternativa lembrava o Conselho Superior outra variante rigorosamente marginal, conforme fôra preconizado pelo sr. Teixeira, que tinha até encetado os estudos d'ella.

Essa variante seguia de Monchique ao lado da estrada marginal, á Cantareira, torneava o castello da Foz e ia ao lado da estrada, até Mattosinhos, salvando o accesso das praias por viaductos.

Ponderava ainda o Conselho a necessidade de se revêr a série de preços da variante, que era a mesma do projecto de 1888.

Por este tempo a Commissão technica encarregada de delinear e submeter a inquerito e propôr o plano da rede complementar ao norte do Mondego apresentou os seus trabalhos, propondo que no plano figurassem as duas linhas: da Alfandega a Leixões e do kim. 2,5 da linha do Minho, pela Senhora da Hora, a Leixões. No respectivo relatório encarecia-se o valor d'esta segunda ligação, mas julgava-se obrigatoria a inclusão da primeira no plano, por estar prevista na lei de 1889, e dever a sua construcção fazer objecto de um contrato com a Companhia das Docas.

Se em 1889 se alvitrasse a linha da circumvallação em vez da ligação de Ermezinde a Leixões, nenhuma razão teria havido para receios e opposições do commercio do Porto. Com effeito, a mercadoria que passa pelos armazens do commercio por grosso no Porto vem igualmente á estação da Alfandega por uma ou por outra linha; haja vista o transporte de Santa Apolonia para Alcantara, que se faz pela linha da circumvallação de Lisboa, na falta da linha marginal entre Santa Apolonia e o Caes do Sodré. O trafego directo como minerios, enxofre, algodão, carvão e outras mercadorias, quando o embarque ou desembarque se faça em Leixões, em nada interessa á cidade do Porto, que apenas teria a pueril satisfação de vêr os vagons desfilarem em continencia por diante da estatua do Infante D. Henrique, interrompendo de vez em quando a circulação numa das principaes arterias da cidade.

Lucrava a cidade pela melhora do serviço da estação da Alfandega, insufficiente para o trafego proprio e desafrentada do de transito. Lucrava o serviço do caminho de ferro, desafogado em Campanhã da triagem que ali haveria que fazer e que passaria a operar-se em Contumil, estação d'entroncamento da de circumvallação e subsidiaria d'aquella.

Para que substituir uma ligação tão util e facil de construir por outra cara e obrigada a entranhar-se em extensimos tuneis?

O decreto de 15 de fevereiro de 1900, que classificou as linhas complementares da rede, sancionou o plano da commissão, classificando ambas as ligações com Leixões.

O Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, que poucos mezes antes se constituia, reconheceu desde logo a urgencia de melhorar as condições de serviço das estações de Campanhã e da Alfandega, e de ligar as linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões.

Em obediencia ao decreto de 6 de outubro de 1898 mandou, pois, elaborar o projecto da linha de circumvallação e em separado o da estação de entroncamento, que, pela sua proximidade da de Campanhã, podia e devia ser subsidiaria d'esta, como estação de deposito e triagem.

A inclusão, na proposta de lei de 1903, transformada na lei de 1 de julho do mesmo anno, da linha de circumvallação entre as que o Governo ficava auctorizado a construir, determinou uma reclamação da Associação Commercial do Porto a favor do prolongamento do ramal da Alfandega, que aquella corporação se promptificava a construir, se a Companhia das Docas não a levasse a effeito.

Afirmava-se, sem o provar, que a linha de circumvallação constituia «uma solução inteiramente adversa á manutenção e desenvolvimento dos justos e attendiveis interesses da cidade do Porto pelo desvio que necessariamente promoverá da corrente de movimento de passageiros e do trafego mercantil do seu centro natural.»

*Words! Words! Words!*

Ou o porto de Leixões desempenha funcções commerciaes de valor, ou não. No primeiro caso haverá fatalmente certa deslocação de operações para ali, seja qual fôr a ligação ferro-viaria estabelecida, principalmente para o trafego de transito que não soffra concentração á saída ou distribuição á entrada, feitas pelo commercio por grosso do Porto. Os receados prejuizos de alguns armazens, deslocados do Porto para Leixões, hão de se dar, mesmo quando os carneiros de Panurgio, obedecendo á declamação ou a interesses que se acobertam com o bem geral, consigam fazer vingar das duas soluções a mais cara e menos defensavel.

Mas se a Leixões se quer attribuir o papel secundario de porto de abrigo com diminutas funcções commerciaes, nenhuma das ligações se justifica e ainda menos a mais cara e que não serve o trafego suburbano de passageiros.

Num intuito conciliador e em vista de estar prescrita pela lei de 1889 a construcção do prolongamento do ramal, o sr. conde de Paço Vieira accedeu á proposta da Associação Commercial, modificando em harmonia com ella a sua proposta, sem deixar porem de incluir, nas linhas cuja construcção era auctorizada, a da circumvallação, Contumil a Leixões.

Entretanto, por portaria de 15 de abril de 1903 era mandado activar o estudo da variante marginal do prolongamento e a revisão do orçamento da variante de 1897.

Parallelamente aos factos narrados, tinha occorrido uma série de estudos, que veio a ter a sua synthese no plano de rectificação da margem direita do Douro desde a ponte D. Luiz até á Foz. No projecto apresentado em 1 de maio de 1903 pelo malogrado engenheiro Arthur Guimarães ao serviço da junta das obras da Barra, contava-se com 690 m. de caes acostavel entre Lordello e a insua do Ouro e aconselhava-se a construcção ali de armazens, sujeitos ao regimen dos armazens geraes, que poderiam sêr ligados com a estação da Alfandega por uma linha assente ao longo do terrapleno da margem rectificada.

Levada, com effeito, a cabo a rectificação da margem, seria rasoavel assentar ao longo d'ella uma linha de serviço dos caes, ligada com a estação da Alfandega e passando pela frente do edificio d'esta.

Era discutivel, e por pessoas auctorizadas controversa, a collocação de um entreposto no Ouro, longe de Leixões, onde entram os grandes vapores, junto dos caes batidos pela vaga e a pequena distancia da barra, onde



faltava pois a necessaria quietação das aguas. No entanto, desde que a regularização da corrente exigia uma rectificação da margem, que dava logar á conquista de terrenos aproveitaveis e ao assentamento de uma linha marginal de serviço, digna de ponderação era a ideia do aproveitamento do terrapleno.

A portaria de 30 de julho de 1904 aprovou o projecto de rectificação, compreendendo a conquista de 12,5 hectares de terreno.

Nada foi oficialmente determinado ou auctorizado acêrca do lembrado entreposto, que nenhum acto governativo evocou explicitamente da possibilidade á existencia, nem mesmo sob a fôrma conjectural de um projecto aprovado, que até o presente não existe.

Vão lá, porém, negar a theoria psychologica das *ideias-forças* de Alfredo Fouillée, evocadoras da realidade!

Quando se estudava a variante marginal do prolongamento, tocou a rebate a esthetica, pronunciando-se contra o attentado de fazer collear a via ferrea ao longo da avenida de Carreiros e de fazê-la passar na frente da Meia-laranja ou por sobre as praias da Foz, ainda nas melhores condições possiveis.

Voz em grita, todas as forças vivas da cidade protestaram, levando o governo a comprazer com o protesto por um despacho suspensivo do estudo.

A Direcção do Minho e Douro só restava, pois, revêr os orçamentos de 1888 e 1897. Isso fez. O orçamento do projecto de 1888 tinha de ser elevado de 942:103\$585 a 1.096:498\$732. O custo do prolongamento pela variante de 1897 seria de 641:715\$439, elevado pela revisão a 680:733\$944.

Os projectos terminavam, porém, em Mattosinhos, faltando a passagem do Leça e a estação d'esse nome para serviço do porto, cujo custo elevaria o despendio, segundo o traçado de 1897, a cêrca de 780:000\$000.

A linha de circumvalação custaria 500:000\$000 ou menos 280:000\$000 do que o prolongamento.

Para determinação das precedencias estava de um lado a linha de circumvallação, custando até Mattosinhos 400:000\$000, dando logar a importante movimento de passageiros, favorecendo a expansão da cidade, ligando o porto de Leixões com as linhas do Minho e Douro no ponto mais conveniente, permitindo ainda o transporte de mercadorias por modico preço entre Leixões e a Alfandega e podendo acompanhar o desenvolvimento do trafego por comportar segunda via. Em confronto com essa linha estava o ramal da Alfandega, que, ou havia de ser marginal para poder ter algum trafego de passageiros num itinerario já bem servido pela tracção electrica, solução contra a qual se conjuraram todos os órgãos da opinião no Porto: imprensa, camara municipal, agremiações commerciaes, ou havia d'entranhar-se em extensos tuneis e em qualquer dos casos sem possibilidade de segunda via e chamando a Campanhã um movimento, que de ali pôde ser em boa parte desviado.

O que pedia pois a boa razão era que se construísse desde logo a linha de circumvallação, deixando-se ao tempo e á experiencia dos resultados obtidos a escolha da oportunidade para o prolongamento do ramal, se viesse a ser julgado indispensavel.

Aqui entram em acção as *ideias-forças*. A idéa do entreposto no Ouro, apesar de não ter tido sancção official, nem revestido a fôrma definida de um projecto, levou a Associação Commercial do Porto a pedir que se estudasse de novo o prolongamento segundo as suas indicações, por uma directriz que, sem ser marginal, servisse o sonhado entreposto do Ouro, ligando-o com a Alfandega e com Leixões.

A portaria de 16 de junho de 1905 attendeu esta pretenção. Foi pela Direcção do Minho e Douro seguido por completo o programma traçado pela Associação Commercial, isto é, via simples sem ser marginal, em tuneis com 2.000<sup>m</sup> d'extensão, entre a Alfandega e o Ouro, devendo a segunda via ser um dia constituida pela via marginal depois de rectificada a margem a montante do Ouro, onde a linha teria uma estação de complicadissima disposição, imposta pelas condições do problema, via dupla do Ouro a Leixões. Resultado final: um traçado caro, technicamente inaceitavel, demonstrando que era absurdo o programma que lhe servia de base.

Era certa a condemnação do projecto que, além de inexequivel, custaria cêrca de 900:000\$000 reis.

A Associação Commercial, prevendo esse desastre, pediu e obteve, conforme torna publico no seu relatorio, que o illustre engenheiro sr. conselheiro Adolpho Loureiro fosse indicar outra solução mais admissivel. Aceitou s. ex.<sup>a</sup> resolutamente o atravessamento de nivel da rua da Alfandega e da estrada marginal para a Foz em tres pontos, lembrando o estudo de um traçado que, aproximando-se no seu primeiro troço dos estudos anteriores, se tornava marginal a partir da Arrabida, seguindo ao lado da estrada até o Ouro, em cujo terrapleno teria a estação e atravessando aquella pela terceira vez, a jusante do Ouro, para ir pelo traçado alto a Leixões.

Admittidas assim tres passagens de nivel numa das principaes arterias da cidade, o projecto tornava-se muito mais barato e technicamente aceitavel. A portaria de 6 de dezembro de 1905 mandou proceder ao seu estudo.

Foi esse o projecto agora aprovado e de que vou dar resumida descrição.

Sae do começo da rua da Alfandega, complicando o serviço d'esta com todo o movimento que para ahi haja de Leixões, obrigado a manobras multiplicadas. Atravessa a rua da Alfandega em passagem de nivel; tem em Miragaia uma estação, em frente da Alfandega, dispensavel numa linha que não é destinada ao serviço de mercadorias. Depois de um patamar de 680<sup>m</sup>, sóbe em rampa de 10<sup>mm</sup> em 420<sup>m</sup>, passando por baixo do Palacio de Christal em tunel de 640<sup>m</sup>. Depois de um patamar de 380<sup>m</sup> segue-se um declive de 10<sup>mm</sup> em 480<sup>m</sup>, em que ha o tunel da Boa Viagem com 320<sup>m</sup> d'extensão. A' saída do tunel em curto alinhamento de 74<sup>m</sup>,63 entre duas curvas de sentido contrario, a primeira das quaes dentro do tunel é atravessada de nivel a estrada da Foz, ao lado da qual vae a linha em declive de 7<sup>mm</sup> na extensão de 460<sup>m</sup>, seguido de um patamar de 992<sup>m</sup>, 12 no terrapleno do Ouro, no fim do qual se encontra a terceira passagem de nivel.

Nesse terrapleno conta-se com uma estação a partir da qual se contou a pedido da Associação Commercial, com a via dupla, tão intenso trafego se prevê entre o Ouro e Leixões, que a via simples, exclusivamente consagrada ao serviço de mercadorias, lhe não dará vazão!

A partir do Ouro a linha segue em rampa de 18<sup>mm</sup> na extensão de 1.507<sup>m</sup>,78, a que se segue um patamar de 200<sup>m</sup>, pelo qual se liga com o traçado anterior no alto da Foz, onde fica uma estação.

Além das tres passagens de nivel referidas, ha mais duas; e cinco superiores e uma inferior.

A extensão do prolongamento desde a Alfandega até o ponto de ligação com a linha de circumvallação, proximo de Mattosinhos, é de 8.111<sup>m</sup> e é orçada em 547:400\$000 réis, em vez de 806:400\$000 réis do projecto anterior. A'quella quantia ha porém que juntar o troço commum e a parte entre Mattosinhos e Leça, que devem fazer parte do prolongamento, se este fôr construido nos termos de lei de 1889, o que eleva o seu custo a cêrca de 670:000\$000 réis ou mais 170:000\$000 réis que a linha de circumvallação, se fosse dada a precedencia a esta.

E' de notar que no orçamento da obra se não contou com o custo da plataforma da linha e da estação no terrapleno do Ouro, suppondo-se pois que este é construido préviamente e cedido gratuitamente o terreno necessario.

No seu parecer de 29 de março ultimo o Conselho Superior considerou o projecto em condições de ser aprovado, julgando admissiveis as passagens de nivel numa linha principalmente destinada a serviço de mercadorias por comboios de moderada velocidade e em numero relativamente pequeno.

Por despacho de 7 do corrente foi o projecto aprovado, achando-se pois superiormente resolvida a questão technica do traçado. Resta o grave problema administrativo, de difficil solução, que se prende com as providencias a tomar ácerca da exploração do porto de Leixões.

Deixarei esse estudo, de alto interesse economico, para outro artigo.

J. Fernando de Sousa.



## Propaganda de Portugal O Sud-America Express

Vae-se affirmando por factos o que não passava de ideias que a muitos pareciam filhas de cerebros visionarios, enfermeiros de aspirações irrealizaveis.

A *Sociedade Propaganda de Portugal* está destinada a prestar os mais elevados serviços ao paiz, bastando, para isso, que entre resolutamente no caminho de ser cooperadora sollicita de todos os elementos dirigentes ou particulares que, de qualquer forma, tenham que intervir nos nossos progressos.

Onde houver uma difficuldade, estará attenta a *Sociedade* para a resolver; onde existir um defeito surgirá a *Sociedade* a propôr-lhe remedio; onde se encontre uma falta, apparecerá a *Sociedade* a accudir-lhe; onde a deficiencia, a indolencia, a ignorancia se manifeste, virá a *Sociedade* com o seu conselho, com o seu incitamento, com a sua força que lhe é dada pelo já hoje numeroso exercito dos seus mil socios.

A *Sociedade Propaganda* vae-se assim manifestando, na esphera dos intuitos com que foi creada, como uma enorme liga de vontades energicas, que produzirá o rejuvenescimento do paiz, tornando-o apto para todas as conquistas do progresso, da civilização das mais adeantadas nações.

E' o destino que lhe auguramos — é o que tem de ser; é o que ha de ser, com o auxilio de todos, governantes e governados, que até hoje não lhe tem faltado nem lhe faltará quanto mais ella trabalhar para o bem da patria.

Neste momento a *Sociedade* está prestando o mais notavel beneficio ao paiz; tão importante que nunca nem mesmo na França e na Suissa, onde associações similares teem dado as mais relevantes provas de patriotismo, ellas tiveram occasião de ser prestaveis como succede, no caso presente, em Portugal.

Registemos os factos que falam mais aito do que affirmações sem provas:

Ha mezes que nas regiões officiaes e ferroviarias se trabalha por conseguir fazer partir de Lisboa ás quintas feiras um comboio expresso que levasse ao centro da Europa os viajantes que veem da Republica Argentina e que chegam nos paquetes á quarta feira.

Difficuldades, que pareciam insuperaveis, se oppunham a isso, e entretanto era imminente o perigo de perdermos aquella corrente de viajantes, porque só com tres comboios *sud-express* por semana, agora, no verão, os logares são tomados com bastante antecedencia; um quarto comboio, enquanto estes não pôdem ser diarios, já dá alguma folga em logares, para que os passageiros transatlanticos possam realizar a sua ida, por elle ou pelo do sabbado seguinte:

Reconhecendo isto, a *Propaganda de Portugal* metteu hombros á empresa e obtida permissão do governo para tratar das negociações, temos todas as razões para crer que estas conduzirão a um lisongeiro resultado.

Primeiramente a *Sociedade* apresentou ao sr. conselheiro Pereira dos Santos, ministro das obras publicas, a sua exposição nos seguintes termos:

«A *Sociedade Propaganda de Portugal*, empenhada em promover todos os melhoramentos que possam attrair ao nosso paiz o maximo numero de viajantes e tornar fructiferos os esforços feitos para que Lisboa seja o porto preferido na precedencia para as escalas dos paquetes transatlanticos, pede licença para submeter á esclarecida apreciação de v. ex.<sup>a</sup> algumas considerações sobre o assunto.

«Sem o «*sud-express*» diario não se conseguirão os resultados desejados. A *Sociedade* regista com applauso as facilidades concedidas pelo governo á *Compagnie des Wagons-Lits* em relação á importação do seu material, conforme esta *Sociedade* pediu, sendo de esperar que aquella companhia, que tem mostrado manifesta boa vontade, dentro de alguns mezes se ache habilitada com o material preciso para o serviço diario.

«Ainda assim, preciso será que o publico acceite sem reluctancia, aliás injustificavel, a suppressão do restaurante entre Medina e Irun, isto é, entre a meia noite e as dez horas da manhã, sendo facil supprir a sua falta no que respeita á ligeira refeição da manhã.

«Succede, porém, que é convicção bastante generalizada em Buenos-Aires que já existe o «*sud-express*» diario. Enquanto elle não é estabelecido urge que ao menos haja um comboio á quinta feira, visto ser á quarta que chegam alguns paquetes transatlanticos.

«A *Companhia da Beira Alta* allega o sacrificio sem compensação sufficiente que esse serviço lhe imporá e parece preferir que se fizesse um comboio rapido com carruagens de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, que fosse ligar-se em Medina com o rapido de Madrid. Esse expediente constituiria de facto uma concorrência ao «*sud-express*», exactamente quando á *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* é pedida a maxima boa vontade para o exito de combinações favoraveis aos interesses do paiz.

«Demais, os passageiros em transito que utilizam o «*sud-express*» não teem em grande conta a economia realizada noutro comboio á custa do desejavel conforto, comboio aliás de manifesta utilidade.

«Se não houvesse outro meio de convencer a *Companhia da Beira Alta* a fazer o ligeiro sacrificio que temporariamente lhe incumbisse, a opinião publica veria com applauso geral qualquer providencia governativa que ainda com um pequeno onus para o thesouro permittisse o estabelecimento immediato de um quarto «*sud-express*».

«A *Sociedade Propaganda de Portugal*, conscia de que interpreta a opinião sensata, vem, pois, rogar a v. ex.<sup>a</sup> se digne promover a pronta realização de um melhoramento de tão grande alcance.»

Seguidamente, e como consequencia da troca de ideias que se deu nessa conferencia, a *Sociedade* estudou os meios de chegar a um resultado pratico.

Expostos os seus desejos ao governo, no dia 12 (sabbado) na segunda feira seguinte era-lhe dada, pelo telephone, a resposta governamental.

Nessa mesma tarde e noute a *Sociedade* deu os primeiros passos para as negociações, que logo na manhã seguinte foram encetadas; pelo seu andamento pôde bem dizer-se que vão em excellente caminho e que o quarto comboio começará em breves dias.

Resta dizer que tambem se trata de que a este comboio seja dado um novo nome, altamente significativo e que—elle só por si—concorrerá para dar enorme importancia ao porto de Lisboa.

Espera-se que o comboio tenha o titulo de *Sud-America-Express*, o que corresponderá a vincular que o caminho de Paris para a America do Sul é por Lisboa, e ao nosso porto ficará assim radicado o titulo de «caes da Europa».

E' justo declarar que esta excellente ideia partiu de mr. Leproux, director geral da *Companhia Real*.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

(Conclusão do n.º 441)

11.<sup>a</sup> Logo que esteja assignado o contrato, de concessão, serão restituídos os depositos provisorios aos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o deposito primitivamente feito, quando não fôr elle o adjudicatario.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o deposito que houver effectuado, sendo-lhe comtudo restituído o projecto pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.<sup>a</sup> Os concessionarios effectuarão á sua custa e por sua conta e risco:

1.<sup>o</sup> A contrucção da linha ferrea e suas dependencias, e bem assim a sua conservação e reparação;

2.<sup>o</sup> O fornecimento de todo o material fixo e circulante que fôr necessario para a perfeita exploração da linha, compreendendo uma linha telegraphica ou telephonica.

13.<sup>a</sup> Os concessionarios deverão apresentar no prazo de um mez, a contar da data do contrato de concessão, duas copias do projecto definitivamente approvedo, uma das quaes lhes será devolvida depois de autenticada pela Direcção Geral das Obras Publicas e Minas.

14.<sup>a</sup> Qualquer modificação que durante a construcção se julgar necessario ou conveniente introduzir nos projectos approvedos não poderá ser executada sem prévia approvação do Governo.

15.<sup>a</sup> A linha ferrea cujas condições especiaes de assentamento na estrada serão fixadas pelo Governo no diploma que autorizar a elaboração do projecto, deverá sempre ser assente por forma que não embarace o transito de passageiros e de vehiculos ordinarios.

Em toda a extensão da estrada ficará, pelo menos, um espaço



livre de 3<sup>m</sup>,50 para o transitio ordinario, e um intervallo de 0<sup>m</sup>,80, pelo menos, contados entré a parte mais saliente dos vehiculos da linha ferrea, e os edificios, muros de vedação das propriedades, face interior das guardas de pontes, ou aresta exteriores das bermas da estrada, quando não houver construcções, effectuando os concessionarios á sua custa os alargamentos nos pontos em que a largura da estrada o exigir.

A via será simples á excepção das estações e cruzamentos, não podendo, porém, o comprimento livre de qualquer das vias de resguardo e de serviço ser superior a 40 metros. A entrevia será pelo menos de 1<sup>m</sup>,80 entre as faces exteriores dos carris.

§ unico. A via de resguardo nos cruzamentos poderá ser assente no espaço de 3<sup>m</sup>,50 destinado ao transitio ordinario.

16.<sup>a</sup> Os materiaes de construcção da linha serão de boa qualidade, e os trabalhos executados por forma que ella offereça toda a garantia de segurança.

O material circulante tanto para passageiros como para mercadorias será suspenso sobre molas, e da melhor qualidade e solidamente construido. As carruagens para passageiros serão dos melhores modelos adoptados em caminhos de ferro d'esta natureza, e offerecerão as necessarias garantias de conforto e segurança, sem portas que abram para fora.

17.<sup>a</sup> Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada occupada pela linha ferrea.

Qualquer damno que fôr causado á estrada, seja por motivo da construcção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, será reparado pela administração do Estado, e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada como caução em virtude da condição 35.<sup>a</sup>

18.<sup>a</sup> Os concessionarios não poderão restringir o uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que nella existam, devendo mantê-las. No caso, porém, de que não possam ser conservadas, ou seja preciso modificá-las, indemnizarão devidamente os interessados pelos prejuizos que por esse facto causarem.

Durante a execução dos trabalhos os concessionarios adoptarão as providencias que lhes forem ordenadas para não serem prejudicadas a liberdade e segurança do transitio ordinario pela estrada, nem pelas serventias publicas ou particulares existentes.

19.<sup>a</sup> Ficam a cargo dos concessionarios todas e quaesquer indemnizações que forem devidas por occupação provisoria de terrenos e extracção de materiaes, ou por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção ou da exploração da linha, ou por qualquer outra causa proveniente do uso que os mesmos concessionarios fizerem da licença que lhes tiver sido dada para o estabelecimento da via ferrea.

20.<sup>a</sup> As aquisições de terrenos necessarios para as obras e dependencias da linha ferrea, em conformidade dos projectos approvados, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade publica.

21.<sup>a</sup> Os trabalhos de construcção devem cemeçar no praso de trinta dias, a contar da data do contrato de concessão, e estarão concluidos no praso maximo de dois annos, a contar da mesma data.

O Governo terá o direito de fiscalizar, pela forma que julgar mais conveniente, por agentes seus a construcção da linha ferrea, a qual só poderá ser aberta ao transitio publico com autorização competente, e depois de examinada por uma commissão de engenheiros.

22.<sup>a</sup> Os concessionarios sujeitarão á approvação superior as tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias e os horarios dos comboios, assim como o regulamento do serviço de exploração não podendo introduzir-lhes quaesquer modificações sem prévia approvação. A linha ferrea poderá ser destinada unicamente para passageiros de uma ou mais classes.

Comprehender-se-ha nos preços de transporte fixados nas tarifas o imposto de transitio de 5 por cento, que pertence ao Estado.

23.<sup>a</sup> Os horarios, tarifas ou quaesquer modificações ou novas condições de serviço da exploração não poderão ser annunciados aos publico antes de serem superiormente approvados pelo Governo.

Se passados trinta dias depois da apresentação das propostas o Governo não tiver resolvido sobre ellas, considerar-se-hão provisoriamente approvadas.

24.<sup>a</sup> Toda e qualquer modificação de horarios, tarifas, ou condições de serviço será annunciada nas estações da linha ferrea com a antecedencia, pelo menos, de oito dias d'aquelle em que deva vigorar.

Exceptuam-se os comboios extraordinarios ou especiaes, que por qualquer motivo convenha effectuar, quando não haja alteração no serviço regular estabelecido.

25.<sup>a</sup> Os concessionarios prestarão gratuitamente os seguintes serviços:

1.<sup>o</sup> Transporte das malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem designados pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, em locaes bem acondicionados, e dos respectivos conductores, todas as vezes que a mesma Direcção Geral entender fazer acompanhar a expedição das malas por pessoal d'essa administração;

2.<sup>o</sup> Transporte dos funcionarios e agentes especiaes incumbidos do serviço da fiscalização da construcção, exploração e inspecção da linha.

26.<sup>a</sup> Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

27.<sup>a</sup> Os concessionarios ficarão sujeitos ás leis e regulamentos vigentes, e que de futuro se promulgarem sobre:

1.<sup>o</sup> Salubridade publica, e especialmente na parte que respeitar á execução e conservação das obras, estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea, material de transporte e serviço do pessoal empregado na exploração;

2.<sup>o</sup> Viação publica e especial de caminhos de ferro;

3.<sup>o</sup> Obrança dos impostos que recairem sobre o transporte de passageiros e mercadorias, ou quaesquer outros rendimentos da exploração e serviço, dependentes da concessão;

4.<sup>o</sup> Em geral todos os regulamentos vigentes ou que de futuro possam ser applicaveis ao objecto da concessão.

28.<sup>a</sup> Os serviços da exploração serão fiscalizados pelos agentes que o Governo nomear para esse fim, devendo os concessionarios prestar-lhes todos os esclarecimentos que forem exigidos, e pateñtear-lhes a escrituração e mais documentos que digam respeito ao cumprimento das condições a que ficarem obrigados.

Ficará igualmente sujeito á inspecção e fiscalização do Governo o trabalho dos empregados e operarios da via ferrea, comboios, officinas e mais dependencias em conformidade dos regulamentos existentes, ou que de futuro se promulgarem sobre este assunto.

29.<sup>a</sup> Os concessionarios apresentarão ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mappas estatísticos do movimento e productos da linha ferrea, assim como das despesas da exploração, e darão aos agentes fiscaes do Governo todos os esclarecimentos que elles requisitarem para se verificar a exactidão d'esses mappas.

30.<sup>a</sup> Os concessionarios não terão direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transitio ordinario pela estrada, do seu estado de conservação, da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas de ordem e de policia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nella forem executados com auctorização do Governo.

31.<sup>a</sup> Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construcção, conservação e exploração da linha ferrea, e á policia e conservação da faixa da estrada, ás leis e regulamentos vigentes.

32.<sup>a</sup> O caminho de ferro com todos os seus edificios e accessorios necessarios para o serviço, incluindo officinas, o material fixo e machinas fixas de qualquer natureza ficam desde a sua contrucção ou collocação pertencendo ao dominio do Estado para todos os efeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial de caminhos de ferro.

O material circulante de transporte e de tracção (e o gado no caso de tracção animal) ficará pertencendo aos concessionarios para os mesmos efeitos, não podendo ser alienado senão para ser substituido com vantagem do serviço.

33.<sup>a</sup> A concessão será feita por determinado praso, que não poderá exceder setenta e cinco annos.

34.<sup>a</sup> Os concessionarios deverão conservar a linha ferrea e suas dependencias, e bem assim o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, durante todo o praso da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado findo aquelle praso.

Os trabalhos de reparação ou outros que para esse fim forem necessarios serão executados á custa dos concessionarios, tendo em vista o disposto na condição 17.<sup>a</sup>

35.<sup>a</sup> Finda a construcção, é autorizada a abertura da linha á exploração, poderão os concessionarios levantar a parte do deposito definitivo mencionado na condição 10.<sup>a</sup>, que exceder a 75\$000 réis, por kilometro de linha, ficando esta quantia em caução para o pagamento dos trabalhos de reparação a que se refere a condição 17.<sup>a</sup>, e devendo os concessionarios completar essa caução no praso de um mez depois de devidamente intimados para esse fim, logo que se tenha recorrido ao deposito de garantia.

36.<sup>a</sup> O caminho de ferro com o seu material fixo e circulante e suas dependencias servirão, com o deposito a que se refere a condição anterior, de garantia para o Estado da execução das condições da concessão.

37.<sup>a</sup> A concessão caducará:

1.<sup>o</sup> Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 13.<sup>a</sup> e 21.<sup>a</sup>;

2.<sup>o</sup> Se não cemeçar a exploração dentro do praso de um mez depois de autorizada pelo Governo nos termos da condição 21.<sup>a</sup>;

3.<sup>o</sup> Se iniciada a exploração os concessionarios a interromperem por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpollados durante doze mezes;

4.<sup>o</sup> Se não completarem o deposito de garantia a que se refere a condição 35.<sup>a</sup>;

5.<sup>o</sup> Se deixarem de cumprir qualquer das demais condições consignadas no contrato de concessão.

38.<sup>a</sup> Finda a concessão o Governo tomará posse do caminho de ferro, com todo o seu material fixo e dependencias indicadas na primeira parte da condição 32.<sup>a</sup>, sem obrigação de indemnizar os concessionarios, qualquer que seja o fundamento, razão, ou pretexto allegados para justificar o pedido de indemnização, e entregar-lhes-ha o deposito de garantia que existir.



§ unico. Poderá o Governo, por essa occasião, adquirir o material circulante, gado e quaesquer outros provimentos existentes, os quaes serão pagos aos concessionarios segundo a avaliação de louvados.

39.<sup>a</sup> Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na condição 37.<sup>a</sup> reverterá a favor do Estado o deposito de garantia, e o Governo tomará posse de todos os trabalhos executados sem obrigação de indemnizar os concessionarios qualquer que seja o pretexto ou motivo que se allegue.

Os alargamentos da estrada e das obras de arte, e todos os demais trabalhos effectuados, como desvios e variantes, ou quaesquer outros, ficarão pertencendo ao dominio do Estado para todos os effectos.

40.<sup>a</sup> Se o Governo resolver manter o serviço de exploração dos caminhos de ferro, no caso previsto no n.º 3.º da condição 37.<sup>a</sup>, ou a linha se achar em exploração quando se der a caducidade, deverá o caminho ser posto em praça logo que aquella fôr decretada, com todo o seu material fixo e circulante e mais dependencias, por espaço não inferior a dois mezes nem excedente a seis mezes, por todo o resto do tempo que durar a concessão, com as mesmas clausulas, condições, direitos e encargos.

Do prego da adjudicação deduzir-se-ha a despesa que o Estado tiver feito com a conservação e exploração da linha, e o remanescente, se o houver, será depositado na Caixa Geral de Depositos á ordem de quem pertencer.

§ 1.º Se não houver licitante, ou o prego offerecido em praça fôr inferior ás despesas acima referidas, ou o Governo resolver re pôr a estrada no seu antigo estado, supprimindo a exploração da linha ferrea, proceder-se-ha á venda em hasta publica do material fixo e circulante e mais provimentos pertencentes aos concessionarios, e o remanescente, depois de pagas todas as despesas feitas com a reparação e restabelecimento da estrada, será depositado na Caixa Geral de Depositos á ordem de quem pertencer.

De igual fôrma se procederá quando a caducidade se der durante a construcção da linha ferrea, antes de aberta á exploração.

§ 2.º Em todos os casos reverterá sempre a favor do Estado a importancia do deposito de garantia.

41.<sup>a</sup> Os direitos conferidos e as obrigações impostas aos concessionarios pelo contrato de concessão não poderão ser tranferidos para outra qualquer entidade sem prévia approvação do Governo.

42.<sup>a</sup> As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições, ou sobre os fundamentos e motivos que determinarem o Governo a decretar a rescisão ou caducidade da concessão, ficarão sujeitas á deliberação de um tribunal arbitral, sendo um dos membros nomeado pelo Governo, um outro pelos concessionarios, e um terceiro pelo Supremo Tribunal de Justiça.

43.<sup>a</sup> No caso de força maior devidamente compravada, e acceite pelo Governo, poderão ser prorogados os prazos constantes d'estas condições, por meio de diploma publicado no Folha Official.

Paço, em 21 de abril de 1906 — José Gonçalves Pereira do Santos.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão annexas a este numero:

*Aviso ao publico*, additando a n.º 8 do Sul e Sueste, fixando que o maximo cobravel nos preços A e B é por tonelada.

*Especial n.º 13*, da mesma rede—Esta é uma nova edição da tarifa que demos já com o nosso numero 393, de 1904, revista, modificada e augmentada segundo as varias publicações que, sobre ella se fizeram por avisos, ampliações, etc., e aqui demos com os n.ºs 403 e 406 d'esse anno 419, 421, 424 e 426 do anno passado.

## Cincoentenario dos Caminhos de ferro

Na segunda feira 7, realizou-se na Associação dos Engenheiros a primeira reunião dos delegados das differentes administrações, para accordarem nos meios de se solemnizar o jubileu dos caminhos de ferro portuguezes, conforme a ideia, que fômos os primeiros a lançar e nos lisongemos de vêr fructificar.

Entre outros alvitres foi presente uma proposta que fôra apresentada pelo sr. doutor Caires em sessão de Direcção da Sociedade de Propaganda a qual foi approvada em principio, resolvendo-se que fossem convidados dois delegados d'aquella Sociedade para fazerem parte da commissão. Esses delegados, por proposta do sr. conselheiro Fernando de Sousa, presidente, a um tempo, da commissão e da Sociedade são o auctor da proposta e o iniciador da ideia.

No proximo numero daremos esta importante e bem redigida proposta, o que hoje não fazemos por não no-lo permittir a sua extensão.

## O Taximetro

Já repetidas vezes nos referimos aqui a este apparelho, tratando da sua utilissima applicação nos trens de praça, em varias cidades da Europa, mas ainda não demos a sua descripção, nem, por uma experiencia especial, demonstrámos as suas vantagens.

Vamos fazê-lo agora graças á amabilidade dos srs. doutor Viriato d'Almeida Lima e Carlos Gomes, proprietarios da Sociedade Portugueza de Taximetros, que puzeram á nossa disposição todos os elementos necessarios para um minucioso estudo do apparelho.

Consta este de uma caixa de ferro, que se fixa na chamada almofada do trem, ao pé do cocheiro, tendo dentro um sistema de relojoaria que obedece simultaneamente a dois motores: o andamento do trem ou o movimento proprio do relógio.

Isto é: quando o trem anda, um fio que é applicado ao eixo trazeiro communica o movimento rotativo d'esse eixo ao apparelho taximetro, fazendo-o andar; se o trem vae em andamento menor que o regular, ou se estaciona, o taximetro deixa automaticamente de ser impulsionado pelo movimento que do eixo do trem lhe é transmittido, passando a funcionar por meio do andamento de relojoaria.

O andamento é patenteado num mostrador, voltado para o passageiro, em que successivamente apparece, segundo a distancia percorrida (correspondente ás revoluções da roda trazeira) ou o tempo empregado, (se o trem parou ou andou devagar) a importancia que o passageiro tem que pagar. As mesmas indicações apparecem noutro mostrador voltado para a frente, para que o cocheiro as possa vêr, acompanhadas mais, do numero de kilometros percorridos, com alugador, desde que o trem saiu da cocheira, e da quantidade de serviços feitos.

Quando o trem está devoluto, quer parado quer andando, o taximetro conserva-se parado, para o que se levanta, ao lado do apparelho, uma alavanca com uma bandeirola com a palavra — «Livre».

D'esta fôrma, o cocheiro não pôde enganar o patrão nem o alugador, não ha questões possiveis, não ha exigencias; o serviço prestado pelos trens de praça torna-se um beneficio para o publico, e como este se utiliza muito mais d'este genero de vehiculos a vantagem, para os proprietarios de cocheiras, sobreleva a pequena perda que lhes daria a redução do preço nas corridas pequenas.

E essa redução é uma das grandes vantagens do sistema.

Para as corridas até 1.200 metros estabelece-se em França (Paris) o preço de 75 centimos de franco (140 réis), e na Allemanha (Berlim e Hamburgo) 80 pfenigs (190 réis); cada 400 metros mais, respectivamente 10 centimos (19 réis) e 10 pfenigs (23 réis).

Pelo tempo de paragem (marcha de relojoaria no taximetro) paga-se em Paris 10 centimos cada 3 minutos (o que dá 2 francos a hora, como na tabella ordinaria); em Berlim 50 pfenigs pelos primeiros 8 minutos e em Hamburgo 80 pfenigs pelos 12. Cada 4 minutos mais em qualquer das cidades 10 pfenigs.

A empresa portugueza resolveu adoptar para Lisboa a tarifa mais barata, isto é, a de Paris, fixando os preços de:

Corrida até 1.200 metros 150 réis; cada 600 metros mais 50 réis.

Hora de espera: pelos primeiros 12 minutos 150 réis e cada 6 minutos mais 50 réis, o que dá 550 réis uma hora e 500 réis nas restantes, ainda inferior á tarifa actual.

Para experimentar praticamente os effectos praticos d'esta tabella, fizemos uma excursão em Lisboa, primeiro ensaiando o preço da pequena corrida, depois da grande e depois o serviço correspondente ao de horas, com paragem. Os resultados foram os seguintes:



Corrida curta, da porta da nossa redacção até o fim da rua Nova do Almada: marcava o taxímetro 150 réis por essa corrida que hoje nos custa 400 réis.

Corrida extensa, d'esse ponto ao Campo Grande:

Itinerario Pontos de passagem	Distancia Metros	Importancia indicada
Praça da Alegria.....	1.200	150
R. Barata Salgueiro.....	1.800	200
Avenida Fontes (entrada)....	2.400	250
R. Antonio Avellar.....	3.000	300
Avenida Hintze.....	3.600	350
Praça de touros.....	4.200	400
Praça Mousinho Albuquerque.	4.800	450
Meio do Campo Grande.....	5.400	500
Fim » » ».....	6.000	550

Ao passarmos em cada um d'estes pontos, o mostrador mudava para a verba immediata; assim, depois de parado o carro no extremo do Campo Grande é que apresentou a taxa de 600 réis.

Comparada esta tarifa com a actual, as vantagens são manifestas,

Não só para os percursos até 3.600 metros o preço é reduzido a muito menos, como para os além d'esta distancia a tarifa fica muito mais benéfica do que a actual.

Hoje uma corrida até a antiga circumvalação custa 400 réis e com o taxímetro custaria, esta, 350 réis; para o Campo Pequeno, qualquer trem, e não em dia de affluencia, não leva menos de 1\$000 ou, quando menos, 800 réis, por 2 pessoas; por metade ou menos se irá com esta nova tabella; para o fim do Campo Grande é escusado procurar cocheiro que lá vá, em dias ordinarios, por menos de 1\$200; iria por 600 réis muito á vontade.

Depois experimentou-se o serviço com paragens, partindo-se ás 2 horas do Campo Grande em direcção á nossa porta, mas fazendo um maior trajecto de cerca de 7 kilometros, pela rua dos Anjos, Estephania e Avenida, com quatro paragens de 5, 19, 10 e 26 minutos, e andando o trem com menos rapidez.

Quer dizer que em duas horas empregámos metade d'este tempo em trajecto de 7.000 metros a que corresponde o preço de 650 e outra metade em paragens que equivale a 550 réis. O taxímetro marcava no final da viagem 1\$250 réis, isto é, 50 réis apenas mais do que a tarifa actual que... não se applica.

Ainda assim, somos de parecer que, para o serviço ás horas, a empresa deve reduzir de 150 a 100 réis a taxa dos primeiros 12 minutos de espera, com o que suppriria por completo mesmo aquella pequena differença.

A empresa que se propõe introduzir este grande melhoramento em Lisboa não exige privilegios; não quer exclusivos; não impõe o uso do seu apparelho a todos os trens, nem aos alugadores a utilização dos vehiculos que o tenham; deixa a todos plena liberdade para adoptarem ou não, para preferirem ou não o enorme melhoramento; e sem subvenções, sem auxilios, sem monopolios, tanto confia na excellencia do sistema que, para o introduzir aqui, se dispoz fazer enormes despesas, mandando estudar no estrangeiro todos os aperfeiçoamentos que a pratica tem feito adoptar, e adquirindo, por quantiosa verba, o direito de o usar em Portugal.

Pois apesar d'isso, ainda não conseguiu que pelo Governo Civil lhe fosse permittido pôr ao serviço do publico um tão facil processo de trens baratos e sem questões com os cocheiros e audição forçada dos seus improperios.

Quando em tempos um governador civil de ideias modernas quiz obrigar os cocheiros de Lisboa a um uniforme — como se usa em todas as cidades do mundo, ainda as mais secundarias — elles reclamaram, dizendo que o uniforme lhes tirava o *caracteristico* que muito agrada aos freguezes.

Este *caracteristico* é a calça de boca de sino, a jaqueta, as melenas, o chapéo á Mazzantini... e é também o improprio, a berrata, a expoliação do freguez.

Não lhes tirem o *caracteristico*, mas nesse caso não chamemos cá estrangeiros, porque é uma vergonha para a capital o serviço de trens de praça, que é um serviço

publico e dos mais indispensaveis, sobretudo para quem vem de fóra e quer vêr a cidade.

O actual chefe do districto é intelligencia esclarecida e competencia provada para pôr fim a esta vergonha.

Não lhe diremos que adopte este ou outro sistema; comtanto que adopte um que ponha termo ás irregularidades de que todos se queixam, posto que, com effeito, o taxímetro seja o unico que as evita em absoluto, e por isso está adoptado em toda a parte onde impera o espirito moderno, cuidadoso de bem servir nacionaes e extranhos.

## Ideias novas

Um estimavel assignante pede-nos que nos façamos eco das queixas que o publico tem muitas vezes que fazer aos caminhos de ferro, interpondo a nossa influencia de publicidade para que sejam attendidas.

Aqui lhe dizemos que o processo não nos agrada, ainda mesmo que, como nos propõe, estes queixumes fossem feitos nos termos mais cordatos.

Outro meio ha, a que, com todo o prazer nos prestamos, de obter resultado mais seguro.

Estas communicações, quando nos são feitas, *unicamente pelos nossos assignantes*, são por nós transmittidas a quem proceda, e se são justas ou se lhes póde dar remedio, sabemos bem que são attendidas porque hoje as direcções de todas as linhas ferreas portuguezas estão em mãos que só sabem procurar conciliar os interesses das administrações com os do publico — e nisso põem todo o seu empenho.

Se são injustificadas não era a publicação no jornal que lhes dava razão de ser.

Assim, pois, e nesta ordem de ideias, ficamos ao dispor dos nossos subscriptores — e só d'esses — para o grato mister de seus delegados.

Outra ideia que o mesmo correspondente nos dá — a publicação periodica de um indice das tarifas em vigor — vamos tratar de realizá-la, e agradecemos-lhe a lembrança que é boa.

**Notas de Viagem.** — Por necessidade da paginação vão, depois das tabellas, na pagina 158.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

Assamblea Geral dos srs. Accionistas

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia, approvados por Alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na séde social, em Assembleia Geral ordinaria, no dia 7 de junho p. f. ao meio dia.

Ordem do dia

1.º — Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1905, do relatorio annual do Conselho de Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas.

2.º — Quaesquer propostas dos srs. Accionistas apresentadas segundo a parte final do art.º 38 dos estatutos;

3.º — Eleição de dois vogaes do Conselho de Administração, nos termos do art.º 13 dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos segundo o mesmo artigo os Administradores que completarem o seu periodo de exercicio.

4.º — Eleição de dois vogaes do Conselho Fiscal nos termos do art.º 24 dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo os accionistas que completarem o mesmo periodo.

Esta Assembleia Geral segundo os preceitos do art.º 28 dos mesmos estatutos, compôr-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da Companhia.



Para poder tomar parte na Assembleia devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 7 de maio corrente inclusive, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 23 de maio corrente.

*Em Lisboa*, na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco de Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco Portugais;

*No Porto* no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto.

*Em Paris* nas Caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris e na Banque de Paris et des Pays Bas.

*Em Londres*: nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.<sup>a</sup>

*Em Berlim e Francfort*: nas caixas do Bank für Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão á Assembleia serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vistas das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos art.<sup>os</sup> 32, 33, 36, 37 e 39 dos estatutos.

Lisboa 3 de maio de 1906. — O Presidente do Conselho de Administração — *Victorino Vaz Junior*.

## Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais

*Comité de Paris*

### Convocation des Obligataires

MM. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en Assemblée générale ordinaire, savoir:

Les porteurs d'obligations privilégiées de 1.<sup>er</sup> rang 3 % et 4 % pour le lundi 18 Juin 1906, à 4 heures de relevée, salle des Ingénieurs Civils, Rue Blanche, n.<sup>o</sup> 19, à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de 1.<sup>er</sup> rang 3 % (Emission 1886 Beira Baixa) et 4 1/2 %, pour le jeudi 14 Juin 1906, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.<sup>o</sup> 59, à Francfort-sur-le-Mein.

*Ordre du jour.*—Présentation du rapport du Comité de Paris; Nomination d'administrateurs;

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

*En Portugal:*

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

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

*En France:*

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

Aux caisses des établissements suivants:

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

*A' Londres:*

Aux caisses de MM. Glyn, Mills, Currie and C.<sup>a</sup>

*En Allemagne:*

Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie.

*En Belgique:*

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

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

Paris le 9 Mai 1906.

*Le Comité de Paris.*

Dans le cas où l'Assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 7 Juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'Assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

## Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

### Assembleia geral ordinaria

São informados os srs. Accionistas d'esta companhia de que além dos locais designados no annuncio de 24 de abril ultimo, podem tambem depositar as suas acções em Paris, na sede do Comptoir National d'Escompte, e em Bruxellas, na sede da Banque Internationale de Bruxelles. As acções depositadas em Paris devem estar devidamente selladas com o sello francez.

Lisboa, 3 de maio de 1906.—O presidente da assembleia geral, *Francisco da Silveira Vianna*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio de 1906.

No nosso pequeno meio financeiro, continúa naturalmente avultando, como assunto dominante, a questão dos tabacos.

Apezar de encerrado o acto do concurso e de conhecidos os seus resultados, nem por isso o problema se pôde, por enquanto, considerar resolvido.

Como estava annuciado, procedeu-se no dia 7 á abertura das propostas que até as 3 horas da tarde do mesmo dia haviam sido entregues no Ministerio da Fazenda.

Eis as importancias offerecidas pelos proponentes, pela renda fixa annual a pagar ao Estado pela adjudicação do exclusivo dos tabacos: José Zagallo Ilharco, do Porto, 6.010 contos; Mahony & Amaral, 6.001 contos; Companhia dos Fosforos, 6.520 contos.

O governo, reunido pouco depois em conselho, resolveu acceitar a proposta da Companhia dos Fosforos, officiando desde logo á Companhia dos Tabacos, dando-lhe conta d'essa resolução e marcando-lhe o praso, até o dia 1 de junho, para ella declarar se quer fazer uso do seu direito d'opção, isto é, se deseja fazer sua a proposta de 6.520 contos, apresentada pela Companhia dos Fosforos.

A Compañia dos Tabacos, porém, officiou ao governo, protestando contra a falta de capacidade juridica da Companhia dos Fosforos e contra a fixação do praso para declarar se deseja fazer uso do seu direito d'opção, pedindo por fim a nomeação d'um tribunal arbitral para julgar as duvidas por ella suscitadas.

E' este o estado da questão dos tabacos no actual monumento.

E' sina do nosso paiz vêr-se sempre enredado em complicações e exigencias mais ou menos artificiosas, formuladas pelas pessoas ou entidades com quem contrata, acabando, na maioria dos casos por ceder, com o contrapeso de importantissimas indemnizações, depois de largas controversias, delongas e vexames de varia ordem, no numero dos quaes figura sempre, como parte obrigada, a intervenção de governos estrangeiros.

E' o caso dos contratos Mac-Murdo, porto de Lisboa e outros não fallando ainda da questão dos sanatorios da Madeira, por resolver, e agora do conflicto provavel com o grupo dos Tabacos, em vista dos acontecimentos que vão correndo.

\*

O que desde já se pôde concluir é que a Companhia dos Tabacos quer optar, mas desejaria usar d'esse direito com relação á proposta de menor prego e para isso allega a illegitimidade da concorrência da empresa sua rival.

E' larga a controversia em que ora se debate o thema da capacidade juridica da Companhia dos Fosforos para poder obter a adjudicação do monopolio dos tabacos

Não é nosso intuito alongar-nos na discussão de semelhante assunto.

Em favor da affirmativa, como da negativa, militam valiosos argumentos apresentados por importantes sumidades do fóro, quer nacionaes quer estrangeiras.

Tão pouco alimentamos sympathia ou preferencia por qualquer das empresas ou firmas concorrentes.

Como bons patriotas uma só coisa reclamamos:—é que na resolução de tão melindroso assunto se tenham tão sómente em vista os superiores interesses do paiz.

\*

Se o nosso acanhado meio financeiro se tem mostrado, juntamente com o publico, interessado pelo desfecho da questão dos Tabacos, é certo que o mercado bolsista tem continuado a mostrar-se indifferente aos acontecimentos.

Se exceptuarmos as acções dos Tabacos que, por via dos resultados do concurso, soffreram durante a ultima semana uma importante baixa e as acções da Companhia do Assucar de Moçambique, que continuaram mantendo o elevado preço anteriormente conquistado, os demais valores registaram insignificantes oscillações.

O mercado cambial conservou-se bastante apathico durante a quinzena.

Não tendo as ultimas remessas de papel do estrangeiro coberto as necessidades mais urgentes da praça, a especulação conseguiu encarecer os preços de quasi todas as divisas.

O cambio do Rio s/ Londres ficou hoje a 15 27/32.

As libras venderem-se a 4\$715.

	EM 15 DE MAIO		EM 30 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	51	50 7/8	51 3/16	51 1/16
" 90 d.v. ....	51 1/2	—	51 5/8	—
Paris cheque .....	560	562	559	561
Berlim " .....	229	230	229	230
Amsterdam cheque .....	387	389	385 1/2	387
Madrid cheque .....	875	885	810	815

J. C.



## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa : Inscriptões de assent.	44,10	44,25	44,30	44,30	44,50	—	44,15	44,10	44,10	—	43,95	43,85	43,85	—
» coupon ..	43,90	43,95	43,95	44	44,05	—	43,90	43,80	43,80	43,75	42,65	—	43,55	—
Obrig. 4 % 1888.....	—	—	20.950	21.100	—	21.000	21.000	20.950	20.950	20.900	20.800	—	—	—
» 4 % 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent .....	—	—	63 000	—	63.000	63 000	—	—	63 000	63.100	—	63 200	66.100	—
» 4 1/2 % coupon int ..	61.300	61.300	61.300	—	61.300	61.300	—	—	61.300	61.300	61 000	61.000	60.800	—
» externo 1.ª série.....	66 200	66.300	66 300	63.300	66.300	66.200	66.400	66.300	66.300	66.300	66.600	—	67.000	—
» 3 % 1905.....	9.150	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.150	9.150	9.150	9.150	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97.000	—
Acções B. de Portugal.....	—	175.500	175.400	175.400	175.500	—	—	—	175.650	—	175.500	—	—	—
» Commercial .....	131.000	—	—	131.000	—	131.000	131.400	131.500	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	98.100	98.200	98.500	98.500	98.500	98.500	98.500	—	98.600	98.600	98.600	—	98.600	—
» » Lisboa & Açores	115.500	—	—	115.600	—	115.500	—	—	—	115.500	—	—	—	—
» Tabacos coupon .....	103.000	103.000	103.300	103.000	102.000	101.500	100.000	97.500	98.000	—	99.000	99.200	99.400	—
» Comp. Phosphoros..	68.000	68.000	68.000	67.800	—	67.800	—	—	66.000	66.500	66.600	67.700	67.600	—
» » Real .....	—	—	—	—	—	—	—	66.000	—	—	—	—	67.200	—
» » Nacional .....	—	—	11.100	—	—	10.500	—	—	—	—	—	—	10.600	—
Obrig. prediaes 6 % .....	91.700	92 000	—	—	92.000	—	—	—	—	91.800	—	—	—	—
» » 5 % .....	87.650	87.400	—	—	—	87.500	87.400	87.550	—	—	—	—	87.200	—
» C.ª Beira Alta .....	—	—	36.900	—	36.700	—	36.400	36.400	—	—	35.700	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau	71.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.800	—
» » » 3 % 2.º »	57.300	—	57.400	57.400	57.400	—	57.300	57.100	57.200	—	—	57.200	57.200	—
» » Nacional 1.ª série..	—	73.500	—	—	—	73.700	73.700	73.700	73.800	—	—	—	73.800	—
» » Atravez d'Africa...	89.800	—	—	89.500	89.700	—	89.700	—	89.600	89.500	—	—	89.500	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	70,15	70,15	70,15	70,40	70,40	70,47	70,45	70,47	70,40	70,80	71,10	71,15	—	—
Acções Comp. Real .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	42,25	44	43	44	44	44,25	47	47	47	—	52	58	—	—
» Madrid-Zaragoza....	370	371	374	377	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes .....	223,50	227	230	236	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	383	382	382	382	—	380	381	380	381	—	—	—	—	—
» » » 2.º »	305,50	307	308,50	307	—	306	305	—	306	—	—	—	—	—
» » Beira Alta ...	191,50	192,50	194	195,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	136	140	140	140	142	143,50	—	146	147	148,25	—	150,50	—	—
Londres : 3 % portuguez.....	—	70,50	70,75	70,75	70,75	70,87	70,87	70,87	70,87	71	71,25	71,25	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	93,75	—	—	94,50	94	94,87	94,06	—	94,43	—	94,06	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1906		1905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905
		de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	23 29 Abr 693	88.842.000	128.199	693	84.297.402	121.641	1.431.744.000	1.397.354.094
		30 6 Mai »	84.168.000	121.454	»	84.156.710	121.437	1.515.912.000	1.481.510.804
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
	Nova rede garantida .....	23 29 Abr 380	12.016.000	31.700	380	11.343.598	29.851	200.654.000	193.379.906
		30 6 Mai »	11.824.000	31.115	»	11.354.290	29.879	212.478.000	204.734.196
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
	Vendas Novas .....	23 29 Abr 70	1.654.000	23.628	70	1.643.000	23.471	29.665.000	30.740.000
		30 6 Mai »	1.500.000	21.428	»	1.755.000	25.071	31.165.000	32.495.000
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro .....		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....		26 1 Abr 253	11.941.838	47.200	253	13.550.431	53.559	98.676.405	96.374.894
		2 8 » »	7.589.497	29.998	»	6.085.291	24.052	106.265.902	102.460.185
		9 15 » »	6.817.693	26.947	»	6.260.189	24.743	113.083.595	108.720.374
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança		19 25 Mar 148	2.222.049	15.013	105	1.401.744	13.349	28.261.506	18.474.864
		26 1 Abr »	2.223.970	15.026	»	1.579.117	15.039	30.485.476	20.053.981
		2 8 » »	2.351.807	15.890	»	1.506.804	14.350	32.837.283	21.560.785
Guimarães .....		1 10 Mar 34	2.052.310	60.363	34	2.625.190	77.211	14.791.619	14.531.446
		11 20 » »	1.940.000	57.058	»	2.132.270	62.713	16.731.619	16.663.716
Porto á P. e Famalicão		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha. ..		8 14 Abr 3681 Ps.	1.961.138	532	3681 Ps.	2.088.821	567	30.454.077	30.180.965
		15 21 » »	1.933.565	525	»	1.788.833	486	32.387.642	31.969.798
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....		16 22 Abr 3650	1.986.921	544	3650	1.863.563	510	31.104.666	29.483.521
		23 29 » »	1.963.907	538	»	1.867.283	511	33.068.573	3.350.804
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....		9 15 Abr 1067	348.252	326	1067	390.438	365	5.592.237	5.773.144
		16 22 » »	375.951	352	»	375.579	351	5.963.188	6.148.723
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres e Oeste .....		23 29 Abr 777	154.976	199	777	154.539	198	2.403.115	2.229.501
		30 6 Mai »	158.202	203	»	151.334	194	2.561.317	2.380.835
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva .....		16 22 Abr 180	53.139	295	180	43.402	241	969.524	723.420
		23 29 » »	62.490	347	»	43.278	240	1.032.014	666.698
		— — — —	—	—	—	—	—	—	—



# NOTAS DE VIAGEM

## XVI

Um mau hotel.—Viagem encantadora.—Glacier Field.—O carro d'observação.—Laggan.—Um hotel delicioso.—Banf.—Cataratas e passeios.

Como dissémos no artigo anterior, quem, no verão, quer ficar nos grandiosos hotéis que a companhia *Canadian Pacific* tem junto das suas linhas, tem que prevenir com alguns dias de antecedencia, porque elles estão sempre cheios.

Ora em Sicamous, além do grande hotel que é na estação, só ha uma hospedaria que em nada envergonha as nossas... nem mesmo as de Villa Real de Santo Antonio...

Pobre d'aquelle que tem que ir para lá, á distancia de um bom kilometro, pela linha, sem moço que lhe leve a mala, sem luz, e por mau caminho.

Na hospedaria ou estalagem, os frequentadores lembram um pouco os ciganos do 2.º acto da Carmen, e as frequentadoras... também lembram o 3.º...

Comida, á noite, apenas se consegue um bocado de empada a que se poderia applicar, a deliciosa definição da saudade, na linguagem de Garrett: «gosto amargo de infelizes.»

Emfim, lá se passa a noite de relógio e valores sob o travesseiro e porta trancada com uma cadeira, até que, de manhã, ha que levantar cedo o que não custa, quando a cama é d'aquellas. Que afinal até isto é diversão na viagem: experimentar um mau alojamento, na America.

A's 7 horas passa na estação o *Imperial express*, outro comboio tão bom ou melhor do que aquelle em que viemos.

Tomemos logar á direita, que é o melhor, e admiraremos em transito, a copada floresta que vamos atravessando, formada por gigantes arboreos sobre montanhas de altura descommunal. E' como que um parque monumental de tão fechado e alto arvoredado que difficilmente se póde vêr o firmamento.

De vez em quando o rumorejar de cascatas e rapidos vem excitar-nos a curiosidade; é que vamos entrando no *Albert-Canyon*, uma apertada garganta pela qual o trem passa a centos de metros sobre o abysmo, onde o *Illecillewaet* corre embravecido no seu leito de 20 pés (6 metros) de largura. Ahi pára o comboio para que, de uma especie de mirante natural, na roca, os passageiros vão admirar esta curiosidade.

A linha continua subindo sendo a via, em grande parte, resguardada por telheiros ou galerias de fortes madeiros, por causa da queda das neves sobre ella.

Ao passar em *Ross-Peak*, busquemos logar á esquerda de onde a vista é magnificante, e veremos que a linha volta duas vezes sobre si, para ganhar a cota de 4.122 pés a que está a proxima estação.

E' ahi, *Glacier House*, que vamos parar, alojando-nos no esplendido hotel do caminho de ferro.

E' este junto da estação, e nem espaço havia para mais; tudo em volta são montanhas colossaes de uma impo-nencia extraordinaria. Ao fundo a grande geleira, tão grande que parece que estamos a poucos passos d'ella e achamo-nos distante 3 e meio kilometros.

Em frente os altos morros *Donnal*, *Grizzly* e outros encantam-nos a vista e desafiam a ir visitá-los, o que se póde fazer tomando-se os guias suissos que a companhia do caminho de ferro contratou para servirem ali.

Como a caminhada é fatigante, pelas subidas que ha que fazer, convém no dia da chegada aproveitar para ir ao *Glacier*, para o que não é preciso guia, e contratar este para a manhã seguinte para ir aos pincaros.

D'esta fórma ha tempo de partir 24 horas depois e tendo-se gosado, d'aquellas alturas, os mais extraordinarios pontos de vista.

No dia seguinte, tomado o mesmo comboio da 1 hora, continua-se numa viagem encantadora, deslumbrante, por entre alcantilados rochedos de phantastica structura, alcançando á elevação de 1.300 metros entre a mais grân-

diosa cadeia de montanhas que nos faz esquecer tudo que nos Alpes ou na Suissa nós encanta.

O pincaro *Macdonall* é uma visão fantastica que impressiona; os outros que o cercam, que se antecedem, que se substituem continuamente á nossa vista, são tudo que ha de mais admiravel no mundo.

Para gosar estes esplendidos panoramas, o caminho de ferro põe, nos seus comboios que ali passam de dia, uns bellos vagons d'observação, formando dois pavimentos, um, central, todo envidraçado, até no tecto, com bellas cadeiras circulantes, estofadas, e outro como que em duas vastas guaritas, superiores, onde se vae vendo por sobre todo o comboio, como vão regularmente os guarda-freios. De um ou de outro ponto disfructa-se perfeitamente o extranho panorama.

Numerosas e importantes cascatas nos acompanham até *Field*, outro ponto de paragem obrigatoria para o excursionista. O comboio chega de tarde; aproveitando o dia seguinte para excursões no valle *Yobo*, ao monte *Stephen*, de 3.135 metros, ás bellas cataratas e ás enormes geleiras, partiremos no terceiro dia pelo comboio da manhã que é de novo, o *Atlantic-express*.

O hotel em *Field* é também na estação e também excellente, posto que a alimentação seja muito inferior á dos demais.

Apenas hora e meia de trem e eis que temos que parar em *Laggan*, outra estação de atracção para o excursionista.

Neste percurso o comboio, para attingir a altitude de 1.589 metros, e apesar de levado por duas locomotivas, uma em cada extremo, vae de vagar, o que é uma vantagem para os passageiros poderem gosar as vistas do monte *Stephen* e outros, que são surpreendentes.

Em *Laggan* o hotel da companhia não é junto á linha, mas bem distante, no alto da montanha, em frente do lago *Luiza*.

Um serviço de rasoaveis carros leva-nos lá em 1 hora.

Que primoroso hotel, e que deliciosa situação lhe foi escolhida!

A' beira do lago, em frente da enorme geleira do monte *Victoria*, rodeado de altas montanhas, e no seu interior primoroso, confortavel, elegante, com uns requebros de galanteria, com uns adornos *suigeneris*; dirigido por duas damas que são, ao mesmo tempo, duas senhoras de boa sociedade, finas, primorosamente educadas, excellentes *virtuosos*, que nos delicias no elegante salão, executando, no violino e no piano, os mais difficeis trechos dos mais celebres auctores, este hotel, só por si, é um attractivo da viagem e dá ao excursionista desejo de ficar ali dias, semanas, mezes!

Durante o dia passeia-se no lago em pequenos botes, ou vae-se aos chamados *lagos nas nuvens*, tres pequenas bacias que estão no alto da montanha, a tal altura que as nuvens lhes passam inferiores. E' passeio facil, posto que, num ponto, algo perigoso.

Nos dias seguintes muitas outras excursões, a cavallo, se pódem fazer de *Laggan*, ás geleiras e aos montes proximos.

Quem ahi não fôr, tem de contentar-se com a parte que depois vê durante a marcha do comboio que em uma hora nos leva a outro ponto onde também ha que parar.

Neste trajecto se passa a linha divisoria da America, separando as aguas do Atlantico das do Pacifico, a 1.614 metros d'altitude, e temos que adeantar o relógio 1 hora porque passamos da hora do Pacifico á hora da Montanha.

A proxima paragem, para o excursionista, é em *Banf*, pequena villa sobre as Montanhas Rochosas, onde, além dos attractivos da sua deliciosa posição, na confluencia de dois rios, com uma catarata, a mais bella depois das do Niagara, existem boas aguas thermaes, aproveitadas em estabelecimentos de banhos, e excellentes hotéis-sanatorios para curas d'ar.

O hotel da companhia do caminho de ferro é o mais vasto de todos os da linha. Perto de 400 quartos, salas enormes, gabinetes de leitura, salão de jantar que é uma belleza, e serviço de cosinha primoroso.

Cá fóra rodeiam-o varios terraços de onde se gosam os mais largos e brilhantes panoramas.



A meio caminho o *Sanatorium-hotel*, também é grande, sendo contudo mais modesto em preços e acomodações, e de um rigor de aceio extraordinário. Feito expressamente segundo os princípios hygienicos, os quartos são preparados de fôrma a que, saído o hospede, tudo se possa lavar, á lança, paredes, chão, tecto, mobilia, por meio de jactos de água canalizada para esse fim.

O clima, no verão, é excellente ali.

Numerosos passeios no parque, constituido por uma area de 260 metros quadrados de terreno, que o estado reservou para esse fim, incluindo altos pinheiros de mais de 3.000 metros, lago do Diabo, rapidos do *Spray*, monte Tunnel, caverna, etc., constituem distracção dos visitantes e dão nova vida aos doentes que ali vão tratar-se de rheumatismo, doenças de pelle, anemia, etc.

## Tracção electrica

Lisboa

Não cessam os queixumes contra os conductores dos carros, por causa da sua pouca urbanidade, para não dizer selvageria.

Bem sabemos que a Companhia não pôde ir recrutá-los entre os bachareis, mas o que bem podia era encarregar os seus fiscoes e revisores de vigiar e castigar os desmandos d'aquelles que pela sua insolencia se salientam. Alguns ha delicados e attenciosos, mas a maioria d'elles deviam trazer um distico para que o publico ficasse prevenido de que é perigoso chegar-se áquelles senhores.

Outro assunto que recommendamos á boa vontade da Companhia é o serviço de correspondencias.

Ainda ha poucos dias um passageiro, em Santo Amaro, comprou bilhete de correspondencia para o Principe Real. Seguiu até a praça do Duque da Terceira para tomar logar num carro do Principe Real.

Quando apresentou o bilhete ao conductor, este disse-lhe com seus ares de doutor na materia e de ignorante na urbanidade, que aquelle bilhete não servia.

E sem mais explicações disse que só eram utilizaveis para os carros do Rato, e no conde de Barão.

Ora, francamente, parece-nos que só uma perspicacia genial é capaz de perceber porque um carro que faz carreiras para o Rato aceita correspondencia para o Principe Real, e outro que faz carreiras para o Principe Real não aceita.

A mesma perspicacia se exige para se perceber porque um carro que vem do Rato dá correspondencia para o Intendente, enquanto que um de Campolide ou do Principe Real que segue igualmente ao Rocio pelo mesmo itinerario, não as dá.

De fôrma que não basta já o trabalho insano que dá a necessidade de saber a complicada legislação do paiz, é preciso ainda gastar o resto da vida a estudar a complicadissima legislação da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Recommendamos ao sr. director da Instrucção Publica a criação de mais uma cadeira na faculdade de Direito: Legislação da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Espanha

Começaram os trabalhos para a construcção de um tremvia electrico de Casa Gomis a Tarrasa, na provincia de Barcelona.

A energia electrica será obtida por meio de uma queda d'agua.

Suissa

Em Genebra, o proprietario do Hotel de la Paix instaurou uma acção por perdas e danos contra a Companhia dos tremvias electricos, por causa do ruido irritante que os carros produzem nas curvas da linha, que tem motivado queixas por parte dos seus hospedes, e obrigado alguns a abandonar o hotel.

Turquia

Foi feita a concessão d'um tremvia electrico de Jerusalem a Bethlem e Bethani, que poderá prolongar-se até Jerichó e ao tumulo de Moysés, passando pelo monte das Oliveiras.

Está projectada uma linha electrica entroncando com o caminho de ferro de Damasco.

Na Syria vae ser pedida a concessão de um tremvia electrico, pondo em communicacão varios pontos da cidade.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Regoa a Villa Real.**—Foi aberta á exploração no dia 12 esta nova linha.

Das linhas complementares da rede ferroviaria do norte, a de Villa Real á Regoa foi a primeira a ser construida, tão grande é o seu valor como elemento de progresso e tão claramente se impunha a sua execucao, como necessidade imperiosa e como de indiscutivel vantagem.

Os trabalhos de construcção foram iniciados em 24 de agosto de 1903 e ao cabo de dois annos e meio a nova linha estava concluida. Haviam-se gasto 420 contos aproximadamente, ou seja menos de 17 contos por kilometro, visto ter 25 kllometros e 97 metros d'extensão.

**Mossamedes.**—Vae começar o assentamento da linha a partir do kilometro 60 para deante. Do kilometro 45 até áquelle já a linha está quasi toda assente.

Os primeiros 44 kilometros já estão sendo utilizados quer para o transporte de mercadorias, quer para o de passageiros.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Os povos circumvisinhos tratam de promover a construcção de uma linha ferrea de Ribadesella a Gijon.

O commercio e a industria de Ayamonte tratam de constituir uma empresa para realizar a construcção de uma linha ferrea que ligue aquella localidade a Huelva.

FRANÇA

A Companhia do Meio-dia assignou já o contrato para a construcção de tres linhas ferreas transpirenaicas.

CANADÁ

A Great Northern Railway vae começar a construcção de uma linha que deve estar pronta no praso de dois annos, de Montreal a Vancouver, atravessando o Canadá, e correndo paralellamente á linha já existente do Atlantico ao Pacifico.

ANATOLIA

Falla-se na proxima construcção d'uma linha ferrea destinada a ligar Hodelda a Sanã, capital do Yemen.

Em breve vão começar os trabalhos de construcção da linha de Aden a Dhala, cidade fronteira do territorio britannico.

## Ávisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

**Additamento á tarifa especial interna n.º 8**  
\* de pequena velocidade

Faz-se publico que as importancias designadas no maximo cobravel das remessas por vagon completo para os preços A e B do paragrapho 2.º da Tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade, são por tonelada.—Lisboa, 1 de maio de 1906.



### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Novo serviço, rapido, de luxo, Lisboa-Porto com um wagon-salão da companhia internacional dos va- gons-lits

Durante o horario de verão, a vigorar desde 1 de maio proximo futuro, far-se-ha este novo serviço nas condições seguintes:

Ao comboio Sud-Express que, desde aquella data, passará a sair da estação de Lisboa-Rocio ás 9,30 da manhã, das segundas, quartas-feiras e sabbados, será atrelado um *wagon-salão* que seguirá de Pampilhosa pelo comboio n.º 51 do novo horario, chegando a Porto-S. Bento ás 3,16 da tarde.

No sentido Porto-Lisboa far-se-ha o mesmo serviço de *wagon-salão*, sendo a partida de Porto-S. Bento ás 8,9 da manhã das terças, quintas-feiras, e domingos pelo comboio n.º 52 e a chegada a Lisboa-Rocio ás 3,30 da tarde.

A occupação de logar no *wagon-salão*, que tem numero limitado de passageiros, só é permittida aos portadores de bilhete de 1.ª classe, mediante o pagamento suplementar de 1\$830 réis por passageiro e viagem no sentido Lisboa-Porto e de 1\$500 réis no sentido Porto-Lisboa.

No trajecto Lisboa-Porto só é permittido viajar no *wagon-salão* aos passageiros com bilhete para além de Pampilhosa.

Lisboa, 27 de abril de 1906.

#### Serviço de carruagem directa Lisboa-Guarda

Para evitar trasbordo em Pampilhosa, aos passageiros que pelos comboios correios da linha do Norte seguem ás estações da linha da Beira Alta ou d'essas estações procedem, tem-se feito por aquelles comboios serviço directo, com uma carruagem de 1.ª e 2.ª classes, porém só em dias determinados, para as estações além de Mangualde.

Desde 1 de maio proximo futuro, data em que entrará em vigor o horario de verão, passará este serviço a ser diario para todo o percurso Lisboa-Rocio-Guarda, egualmente pelos comboios correios, que serão, os n.ºs 13 que sairá de Lisboa-Rocio ás 9,30 da tarde e n.º 8 que chegará á mesma estação ás 5,54 da manhã.

Fica pelo presente annullado o Aviso ao Publico 1458 de 12 de dezembro de 1905.—Lisboa, 27 de abril de 1906.

#### Expedições de peixe

Desde 1 de maio de 1906 e até novo aviso, serão recebidas remessas de peixe na estação de Lisboa-Santa Apollonia para serem expedidas em grande velocidade: até as 6 horas da tarde as destinadas ás estações áquem do Entroncamento e linha de Vendas Novas e até as 8 e 15 da tarde as destinadas para além do Entroncamento. — Lisboa, 2 de maio de 1906.

#### Grandes Festejos em Madrid por occasião do Casamento de S. M. o Rei de Espanha, Affonso XIII

Bilhetes a preços muito reduzidos pelos comboios ordinarios de Lisboa, Santarem, Coimbra e Coimbra B, Figueira, Porto-Campanhã e Vendas Novas a Madrid e volta.

Preços: 1.ª classe 9\$000 réis, 2.ª classe 4 860 réis e 3.ª classe 3.240 réis. Ida, nos dias 25 a 30 de maio e volta nos dias 31 de maio a 9 de junho.

Demais condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.—Lisboa, 5 de maio de 1906.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

#### Construção de estrada

Faz-se publico que no dia 29 de maio de 1906, pelas doze horas da manhã, na estação do caminho de ferro em Beja, perante uma comissão nomeada pela direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, terá logar a arrematação para adjudicação da segunda empreitada parcial de construção da estrada districtal n.º 162, da estação de Odemira a Troia, lanço de Mezas ao Monte Novo.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 46\$750 réis

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 4.ª secção de via e obras na estação de Beja.—Beja, 10 de maio de 1906.

#### Fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em cecos para breaks e rodas diversas para zorras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de maio pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em cecos para breaks e rodas diversas para zorras.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 69\$000 réis.

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis das onze horas da manhã até as quatro da tarde.—Barreiro, 28 de abril de 1906.

#### Venda de 115 toneladas de sucata de tubos de ferro forjado servidos em caldeiras de locomotivas, pro- prios para canalização, vedação, supportes, etc,

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 de maio, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação da venda de 115 toneladas de sucata de tubos de ferro forjado servidos em caldeiras de locomotivas, em dez lotes de 11.500 kilogrammas cada um (cerca de noventa e cinco tubos por lote).

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 3\$000 réis por cada lote.

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

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

A sucata referida póde ser vista nestes armazens nos dias e e horas acima indicadas.—Barreiro, 30 de abril de 1906.

Direcção do Minho e Douro

#### Caminho de ferro da Livração a Cavez— 1.º lanço: Livração—Amarante.—Empreitada F. —Viaducto do Baia

Pelo presente se faz publico que o concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada, annunciado para o dia 16 do corrente, terá logar no dia 6 de junho proximo futuro.—Porto, 7 de maio de 1906.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que serão vendidas em hasta publica, na estação do Caes dos Soldados, no leilão que deve começar no dia 4 de junho proximo futuro uma caixa e uma mala com differentes artigos peso 77 kilos dadas a guardar em fins de 1902 e maio de 1904, respectivamente, aos moços n.º 40, João das Neves e n.º 38 Antonio Fernandes, da estação do Rocio, por uma senhora desconhecida que nunca mais as reclamou.

Avisa-se, portanto, a interessada de que poderá ainda retirá-las pagando o seu debito á Companhia para o que deverá dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados até 2 do referido mez de junho.—Lisboa, 3 de maio de 1906.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

**CINTRA** Hotel 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Companhia de Productos Celuloidicos

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

### ESPAÑA

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

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

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

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

### Celuloide em folhas e varetas grossa e fina

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

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

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

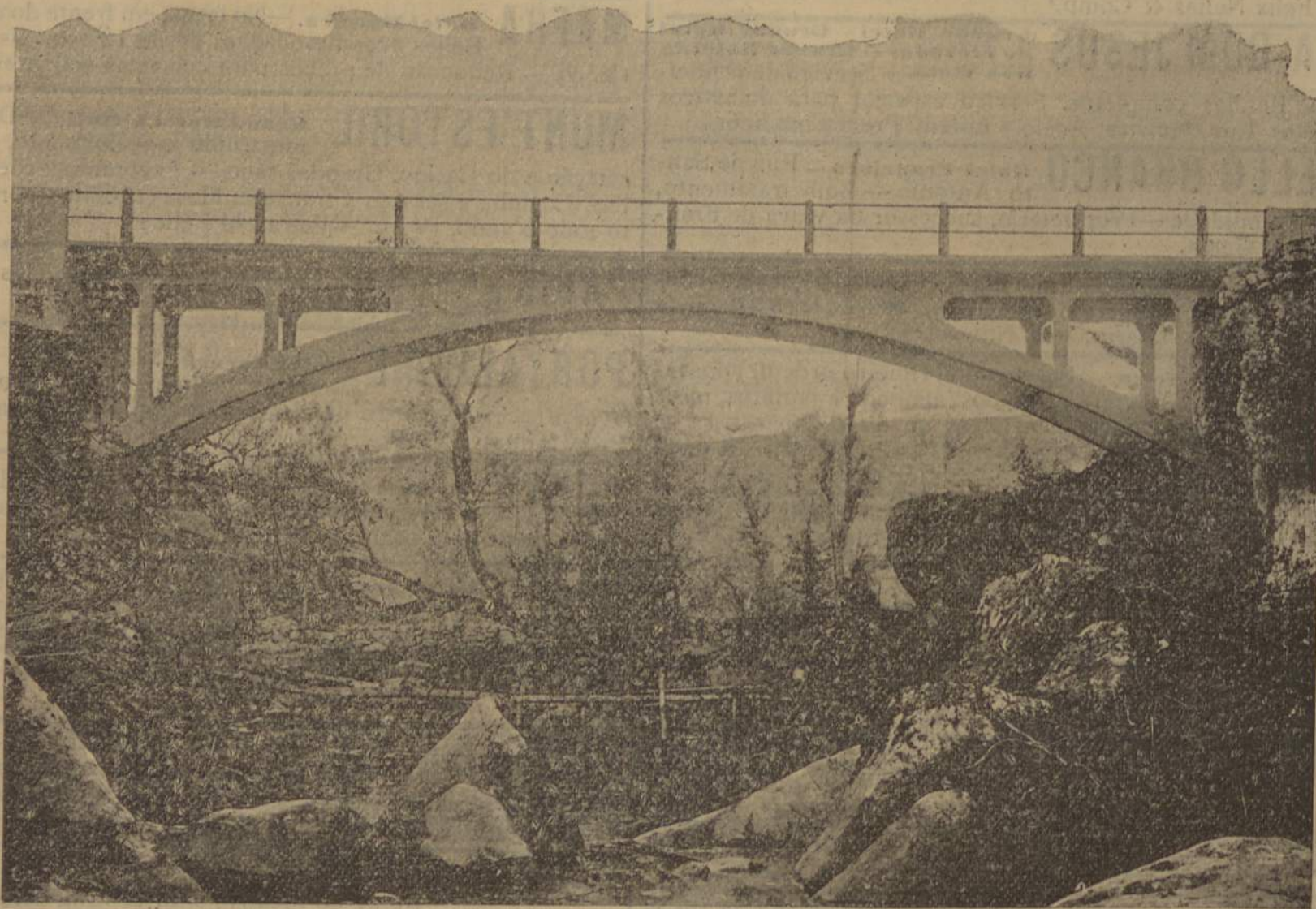


# MOREIRA DE SÁ & MALEVEZ

ENGENHEIROS-CONSTRUCTORES

LISBOA — Rua Maria Andrade, 3, 1.º D.

PORTO — RUA DE SANTO ANTONIO, 109



PONTE DO VALLE DE MEÕES — MIRANDELLA

(Obra inteiramente em cimento armado, construída em 34 dias. — Vão—19 metros)

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

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

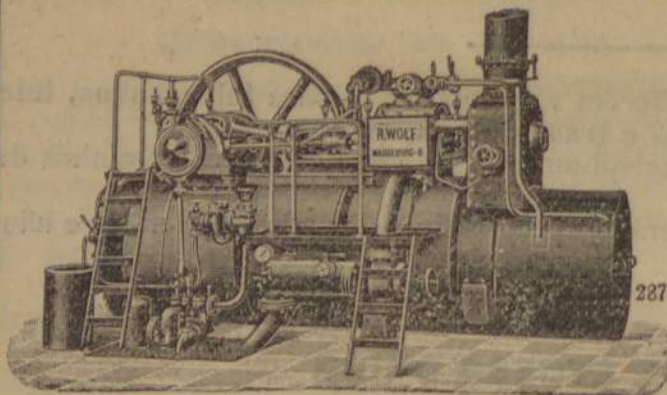
Fundações em solos maus, columnas, pontes e quaesquer obras d'arte.

**EMPREITADA GERAL DE CONSTRUÇÕES**

**PROJECTOS E ORÇAMENTOS GRATIS**

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

PARIS, 1900—GRAND PRIX



## R. WOLF

Magdeburgo Buckau

Representante: H. GALHARDO, eng.º

RUA AUREA, 232, 2.º — LISBOA

**SEMI-FIXAS E LOCOMOVEIS**

de vapor sobreaquecido até 500 cavallos

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

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

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

MEDALHAS DE OURO E

PRATA



## THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.<sup>o</sup>

A Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circunvalação (compreendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo que são: Distancia até 1.000 metros, 20\$000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscritor. A subscricao é annual. Accrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circunvalação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscritores sufficientes.

## VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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

## AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

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

## COMPANHIA REAL

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	6-2 m.	5-35 m.	6-4 m.	5-30 m.	6-4 m.
6-35 m.	7-23 m.	6-45 m.	6-44 m.	6-35 m.	7-23 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.	8-1 m.	7-45 m.	8-13 m.
9-15 m.	9-43 m.	8-24 m.	8-59 m.	9-15 m.	9-43 m.
10-15 m.	10-43 m.	9-35 m.	10-21 m.	10-15 m.	10-43 m.
11-40 m.	12-8 t.	10-55 m.	11-21 m.	11-40 m.	12-8 t.
4-10 t.	4-38 t.	12-50 t.	1-16 t.	4-10 t.	4-38 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-20 t.	2-46 t.	2-35 t.	3-3 t.
4-53 t.	5-21 t.	3-50 t.	4-16 t.	4-53 t.	5-21 t.
5-30 t.	5-58 t.	5-31 t.	5-57 t.	5-30 t.	5-58 t.
7-0 t.	7-28 t.	6-10 t.	6-36 t.	7-0 t.	7-28 t.
8-15 n.	8-53 n.	7-40 t.	8-6 n.	8-15 n.	8-53 n.
10-5 n.	10-33 n.	9-40 n.	9-36 n.	10-5 n.	10-33 n.
12-30 n.	1-3 m.	10-45 n.	11-11 n.	12-30 n.	1-3 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.	7-24 m.	6-15 m.	7-19 m.
7-15 m.	8-6 m.	8-10 m.	8-55 m.	7-15 m.	8-6 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-25 m.	9-25 m.	8-15 m.	9-3 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.	9-32 m.	9-10 m.	9-46 m.
10-10 m.	10-30 m.	9-15 m.	10-2 m.	10-10 m.	10-30 m.
11-10 m.	11-9 m.	9-56 m.	10-32 m.	11-10 m.	11-9 m.
12-10 m.	11-16 m.	10-45 m.	11-49 m.	12-10 m.	11-16 m.
1-10 m.	11-54 m.	11-26 m.	12-2 t.	1-10 m.	11-54 m.
2-10 t.	1-24 t.	11-35 m.	12-37 t.	2-10 t.	1-24 t.
3-10 t.	2-16 t.	1-5 t.	2-7 t.	3-10 t.	2-16 t.
4-10 t.	2-54 t.	2-26 t.	3-2 t.	4-10 t.	2-54 t.
5-10 t.	3-46 t.	2-35 t.	3-37 t.	5-10 t.	3-46 t.
6-10 t.	4-15 t.	3-56 t.	4-32 t.	6-10 t.	4-15 t.
7-10 t.	5-16 t.	4-5 t.	5-7 t.	7-10 t.	5-16 t.
8-10 t.	5-40 t.	4-28 t.	5-45 t.	8-10 t.	5-40 t.
9-10 t.	6-8 t.	5-26 t.	6-2 t.	9-10 t.	6-8 t.
10-10 t.	6-46 t.	5-53 t.	6-42 t.	10-10 t.	6-46 t.
11-10 t.	7-19 t.	6-20 t.	7-24 t.	11-10 t.	7-19 t.
12-10 t.	7-45 t.	6-56 t.	7-32 t.	12-10 t.	7-45 t.
1-10 t.	8-16 n.	7-30 t.	8-17 n.	1-10 t.	8-16 n.
2-10 t.	8-49 n.	7-55 t.	8-55 n.	2-10 t.	8-49 n.
3-10 t.	9-46 n.	8-26 n.	9-2 n.	3-10 t.	9-46 n.
4-10 t.	10-21 n.	9-20 n.	10-24 n.	4-10 t.	10-21 n.
5-10 t.	11-16 n.	9-56 n.	10-32 n.	5-10 t.	11-16 n.
6-10 t.	11-54 n.	10-50 n.	11-51 n.	6-10 t.	11-54 n.
7-10 t.	1-15 m.	11-26 n.	12-2 n.	7-10 t.	1-15 m.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.	6-4 m.	6-27 m.	7-31 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-32 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-33 m.	8-48 m.	8-20 m.	9-27 m.
9-35 m.	10-16 m.	8-40 m.	9-45 m.	9-35 m.	10-16 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-3 m.	10-3 m.	10-50 m.	11-54 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-39 m.	11-15 m.	11-35 m.	12-15 t.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 m.	12-3 t.	12-50 t.	1-54 t.
1-35 t.	2-45 t.	12-40 t.	1-15 t.	1-35 t.	2-45 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	2-35 t.	3-38 t.
3-18 t.	4-19 t.	2-43 t.	3-18 t.	3-18 t.	4-19 t.
4-30 t.	5-10 t.	3-56 t.	3-55 t.	4-30 t.	5-10 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.	5-3 t.	5-12 t.	6-8 t.
6-15 t.	6-57 t.	4-33 t.	5-41 t.	6-15 t.	6-57 t.
7-26 t.	7-26 t.	5-30 t.	6-5 t.	7-26 t.	7-26 t.
7-35 t.	8-38 t.	6-19 t.	7-48 t.	7-35 t.	8-38 t.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.	8-39 n.	8-50 n.	9-54 n.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.	10-3 n.	9-50 n.	10-56 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-34 n.	11-31 n.	11-0 n.	12-4 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.	12-15 n.	12-20 n.	1-24 m.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.	10-24 m.	7-42 m.	8-26 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-46 m.	11-30 m.	8-35 m.	9-19 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.	12-24 t.	9-42 m.	10-26 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-40 t.	1-24 t.	10-42 m.	11-26 m.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	11-42 m.	12-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.	4-19 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-41 t.	5-25 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.	3-42 t.	4-26 t.
4-37 t.	5-26 t.	7-5 t.	7-49 n.	4-37 t.	5-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	8-5 n.	8-49 n.	4-42 t.	5-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	11-5 n.	11-50 n.	6-42 t.	7-26 t.
9-37 n.	10-21 n.	—	—	9-37 n.	10-21 n.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-42 t.	1-40 t.	7-22 m.	8-20 m.	12-42 t.	1-40 t.
8-10 n.	9-8 n.	2-13 t.	3-11 t.	8-10 n.	9-8 n.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-42 t.	7-7 t.	5-25 m.	6-35 m.	5-42 t.	7-7 t.
6-0 t.	7-7 t.	5-25 m.	6-48 m.	6-0 t.	7-7 t.
10-42 n.	12-6 n.	8-38 n.	9-50 n.	10-42 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 n.	2-45 m.	7-26 m.	9-18 m.	12-30 n.	2-45 m.
—	—	7-26 m.	9-27 m.	—	—

Setil		Vendas Novas		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.	7-10 m.	4-15 m.	7-40 m.
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-0 t.	8-20 m.	10-12 m.
6-0 t.	7-32 t.	8-12 n.	9-45 n.	6-0 t.	7-32 t.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-36 t.	6-57 t.	8-20 n.	11-27 n.	4-36 t.	6-57 t.

Lisboa-R.		Entroncamento		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-20 m.	9-20 m.	9-45 m.	12-42 t.	6-20 m.	9-20 m.

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-40 t.	4-49 t.	5-30 m.	7-15 m.	2-40 t.	4-49 t.

Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
—	—	7-0 t.	11-0 n.

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-30 m.	11-36 t.	5-20 m.	5-45 t.	9-30 m.	11-36 t.
10-35 m.	11-3 n.	8-9 m.	5-45 t.	10-35 m.	11-3 n.
11-15 m.	11-17 n.	11-0 m.	11-57 n.	11-15 m.	11-17 n.
12-15 m.	1-17 n.	1-50 t.	5-14 m.	12-15 m.	1-17 n.
1-5 t.	12-0 m.	4-24 t.	10-15 n.	1-5 t.	12-0 m.
9-30 n.	7-23 m.	8-20 n.	5-54 m.	9-30 n.	7-23 m.

Alfarellos		Porto	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-0 t.	6-58	—	—

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-54 m.	6-32 m.	8-35 m.	11-9 m.	3-54 m.	6-32 m.
11-44 m.	2-20 t.	6-32 t.	9-4 n.	11-44 m.	2-20 t.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-35 m.	9-16 m.	10-30 m.	12-8 t.	7-35 m.	9-16 m.
2-59 t.	4-42 t.	3-20 t.	4-58 t.	2-59 t.	4-42 t.
5-45 t.	7-27 t.	4-50 t.	6-28 t.	5-45 t.	7-27 t.
6-55 t.	8-34 n.	11-35 n.	1-13 m.	6-55 t.	8-34 n.

Esmoriz		Porto		Esmoriz	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-48 m.	6-0 m.	13-0 t.	4-15 t.	4-48 m.	6-0 m.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-5 m.	8-4 m.	5-50 m.	6-46 m.	7-5 m.	8-4 m.
9-45 m.	10-47 m.	6-54 m.	7-51 m.	9-45 m.	10-47 m.
4-55 t.	5-58 t.	12-32 t.	1-31 t.	4-55 t.	5-58 t.
8-55 n.	9-57 n.	7-30 t.	8-26 n.	8-55 n.	9-57 n.
11-30 n.	12-35 m.	10-0 n.	10-57 n.	11-30 n.	12-35 m.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	8-41 m.	5-40 m.	7-21 m.	7-0 m.	8-41 m.
4-20 t.	9-17 m.	7-43 m.	9-11 m.	4-20 t.	9-17 m.
7-45 t.	—	11-15 m.	12-51 t.	7-45 t.	—
—	—	11-15 n.	1-26 m.	—	—

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	8-43 n.	5-35 m.	3-30 t.	9-35 m.	8-43 n.
11-15 m.	—	6-40 t.	5-45 t.	11-15 m.	—
7-5 t.	6-30 m.	—	5-14 m.	7-5 t.	6-30 m.

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-35 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-30 t.	9-35 m.	6-30 t.
11-15 m.	7-5 t.	5-25 t.	5-44 m.	11-15 m.	7-5 t.

11-15 m.	8-43 n.	5-35 m.	} p	5-45 t.
7- 5 t.		6-40 t.		5-14 m.
9-30 n.	6-30 m.	—		—





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

**Em 21 de Maio** sairá o paquete **Aragon** para  
**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Markgraf**. Sairá a 21 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rugia**. Sairá a 21 de maio.

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



**Barcelona**, Port-Vendres, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques n.º 8**. Sairá a 31 de maio.

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



**Bolonha** e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 28 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Atlantique**. Sairá a 17 de maio.

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



**Bordeos**, vap. francez **Chili**. Sairá a 30 de maio.

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



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 28 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 18 de maio.

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



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 28 de maio.

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



**India** e Macau, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 17 de maio.

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



**Iquitos**, vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 22 de maio.

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



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Jerome**. Sairá a 18 de maio.

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



**Liverpool** e Nova-York, vapor espanhol **Is-la de Panay**. Sairá a 24 de maio.

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



**Londres** (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Ragnhild**. Sairá a 17 de maio.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



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

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



**Madeira**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Aragon**. Sairá a 21 de maio. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Macedonia**. Sairá a 24 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 17 de maio.

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



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm**. Sairá a 27 de maio.

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



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Kartago**. Sairá a 24 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Corsica**. Sairá a 17 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **San Nicolas**. Sairá a 23 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Cabedello e Natal, vapor inglez **Navigator**. Sairá a 24 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro**, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 30 de maio.

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



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 23 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>a</sup> Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Loanda**. Sairá a 22 de maio.

Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



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



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Panamá**. Sairá a 16 de maio.

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



**Vigo**, Havre e Hamburgo, vap. allemão **Rio Grande**. Sairá a 17 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros 10, 1.<sup>o</sup>





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

---

## AVISO AO PUBLICO

---

### Additamento á Tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade

---

Faz-se publico que as importancias designadas no **Maximo cobravel das remessas por wagon completo para os preços A e B** do paragrapho 2.º da Tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade, são por tonelada.

Lisboa, 1 de Maio de 1906.

O Engenheiro Director

*Antonio Lourenço da Silveira.*





# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

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

(Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903)

EM VIGOR DESDE 1 DE FEVEREIRO DE 1904

### CARVÃO VEGETAL, CASCAS PARA CORTUMES, CORTIÇA, ETC.

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
<b>Agglomerados</b> de carvão vegetal para combustivel ( <i>bolas</i> ).....	1	4. <sup>a</sup>	8	Cortiça em rolhas .....	6	1. <sup>a</sup>	4
Aparas de cortiça acondicionadas ...	2	5. <sup>a</sup>	4	» virgem .....	2	4. <sup>a</sup>	4
» » » a granel .....	2	4. <sup>a</sup>	5				
				<b>Desperdícios</b> de cortiça, acondiciona-			
				dos .....	2	5. <sup>a</sup>	7
<b>Bolas</b> de carvão vegetal ( <i>combustivel</i> )	1	4. <sup>a</sup>	8	» » » a granel ...	2	4. <sup>a</sup>	5
<b>Carvão</b> vegetal a granel.....	1	4. <sup>a</sup>	7	<b>Pó</b> de carvão vegetal.....	1	4. <sup>a</sup>	—
» » em saccos.....	1	4. <sup>a</sup>	8				
Casca de azinho .....	3	2. <sup>a</sup>	7	<b>Quadros</b> ( <i>troços</i> ) de cortiça .....	6	1. <sup>a</sup>	5
» » carvalho.....	3	2. <sup>a</sup>	7				
» » salgueiro .....	3	2. <sup>a</sup>	7	<b>Raspas</b> de cortiça, acondicionadas...	2	5. <sup>a</sup>	7
» » sobro .....	3	2. <sup>a</sup>	7	» » » a granel .....	2	4. <sup>a</sup>	5
Cascas para curtimento de couros, não designadas...	3	2. <sup>a</sup>	7	Resíduos de carvão vegetal ( <i>cisco</i> )..	1	4. <sup>a</sup>	—
» » » servidas ( <i>de-</i>				» das fabricas de cortumes			
<i>pois do banho ou infusão</i> ), a granel	4	5. <sup>a</sup>	7	( <i>casca servida</i> ) a granel.....	4	5. <sup>a</sup>	7
Cisco de carvão vegetal.....	1	4. <sup>a</sup>	—	Rollhas de cortiça .....	6	1. <sup>a</sup>	4
Cortiça em bruto.....	5	3. <sup>a</sup>	4				
» » pranchas.....	5	3. <sup>a</sup>	5				
» » quadros.....	6	1. <sup>a</sup>	5				

(¹) Os dizeres em *gripho* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser applicado o preço correspondente á designação principal quando seja claramente reproduzida. As palavras em typo differente devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenhão conforme os casos.



## PREÇOS DE APPLICATION

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal

### 1 — Por wagon completo

A) — Expedições de qualquer estação para as estações áquem de Pinhal Novo e para a de Setubal ou para além de S. Marcos:

1. <sup>a</sup> série.....	Por tonelada —	Tabella n.º	7-A
2. <sup>a</sup> e 4. <sup>a</sup> séries .....	»	»	15-A
3. <sup>a</sup> série.....	»	»	7-B
5. <sup>a</sup> » .....	»	»	22

B) — Expedições de mercadorias da 3.<sup>a</sup> série de qualquer estação para o Barreiro, Lisboa ou Setubal, nos mezes de dezembro a abril:

Por tonelada..... Tabella n.º 10-A

C) — Expedições de mercadorias da 2.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> séries destinadas á estação do Barreiro ou Lisboa:

Maximo cobravel..... Por tonelada — 3\$000 réis

D) — Expedições de mercadorias da 3.<sup>a</sup> série das estações de Villa Viçosa a Ameixial para a do Barreiro ou Lisboa:

Por tonelada ..... 3\$800 réis

E) — Expedições de cortiça em pranchas ou quadros, do Barreiro para Vendas-Novas:

Por tonelada ..... 340 réis

F) — Expedições de mercadorias da 5.<sup>a</sup> série, destinadas ás estações do Barreiro ou Lisboa:

Maximo cobravel, por tonelada..... 2\$300 réis

### II — Por expedição de 1:000 kilogrammas, ou pagando como tal

Mercadorias da 1.<sup>a</sup> série expedidas das estações além de S. Marcos para o Barreiro ou Lisboa:

Maximo cobravel por tonelada { Até 340 kilometros ..... 3\$400 réis  
Além de 340 kilometros ..... 3\$700 »

## CONDIÇÕES ESPECIAES

1.<sup>a</sup> — E' concedida a armazenagem gratuita, por trinta dias, á partida, sem responsabilidade para a Administração, ás remessas das 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup> séries, destinadas ás estações do Barreiro, Setubal ou além de S. Marcos.

2.<sup>a</sup> — A Administração reserva-se a faculdade de ampliar, por dez dias, o praso do transporte das remessas, da 3.<sup>a</sup> série, de peso superior a 100 tonelladas, e, por quinze dias, ás superiores a 200 toneladas, destinadas ao Barreiro.

3.<sup>a</sup> — E' concedida a devolução gratuita das taras da 4.<sup>a</sup> série ás remessas a que seja applicavel a presente tarifa, nos termos da respectiva condição geral de applicação.

4.<sup>a</sup> — As remessas de **cortiça**, destinadas á estação do Barreiro, gosam n'esta estação de **4 dias de armazenagem gratuita**.



5.<sup>a</sup> — As remessas de **cortiça**, destinadas á estação de Faro, gosam n'esta estação de **15 dias de armazenagem gratuita, limitada a 250 toneladas por consignatario.**

6.<sup>a</sup> — As remessas de **carvão vegetal**, destinadas á estação do Barreiro, gosam n'esta estação de **8 dias de armazenagem gratuita, limitada a 250 toneladas por consignatario**; a Administração, porém, não se responsabilisa por quaesquer avarias ou incendio que possam damnificar estas remessas.

**A presente tarifa substitue e annulla, para todos os effeitos, a Tarifa especial interna n.º 13 de pequena velocidade de 25 de novembro de 1903 e suas modificações de 25 de abril, 10 de setembro e 25 de outubro de 1904 e 26 de maio, 17 de junho, 29 de julho e 9 de setembro de 1905.**

Lisboa, 26 de março de 1906.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silva.

Estação	Distancia em Kilometros	Estação	Distancia em Kilometros	Estação	Distancia em Kilometros	Estação	Distancia em Kilometros	Estação	Distancia em Kilometros
11.130	401 a 405	11.130	301 a 305	11.130	201 a 205	11.130	101 a 105	11.130	104
11.130	406 a 410	11.130	306 a 310	11.130	206 a 210	11.130	106 a 110	11.130	109
11.130	411 a 415	11.130	311 a 315	11.130	211 a 215	11.130	111 a 115	11.130	114
11.130	416 a 420	11.130	316 a 320	11.130	216 a 220	11.130	116 a 120	11.130	119
11.130	421 a 425	11.130	321 a 325	11.130	221 a 225	11.130	121 a 125	11.130	124
11.130	426 a 430	11.130	326 a 330	11.130	226 a 230	11.130	126 a 130	11.130	129
11.130	431 a 435	11.130	331 a 335	11.130	231 a 235	11.130	131 a 135	11.130	134
11.130	436 a 440	11.130	336 a 340	11.130	236 a 240	11.130	136 a 140	11.130	139
11.130	441 a 445	11.130	341 a 345	11.130	241 a 245	11.130	141 a 145	11.130	144
11.130	446 a 450	11.130	346 a 350	11.130	246 a 250	11.130	146 a 150	11.130	149
11.130	451 a 455	11.130	351 a 355	11.130	251 a 255	11.130	151 a 155	11.130	154
11.130	456 a 460	11.130	356 a 360	11.130	256 a 260	11.130	156 a 160	11.130	159
11.130	461 a 465	11.130	361 a 365	11.130	261 a 265	11.130	161 a 165	11.130	164
11.130	466 a 470	11.130	366 a 370	11.130	266 a 270	11.130	166 a 170	11.130	169
11.130	471 a 475	11.130	371 a 375	11.130	271 a 275	11.130	171 a 175	11.130	174
11.130	476 a 480	11.130	376 a 380	11.130	276 a 280	11.130	176 a 180	11.130	179
11.130	481 a 485	11.130	381 a 385	11.130	281 a 285	11.130	181 a 185	11.130	184
11.130	486 a 490	11.130	386 a 390	11.130	286 a 290	11.130	186 a 190	11.130	189
11.130	491 a 495	11.130	391 a 395	11.130	291 a 295	11.130	191 a 195	11.130	194
11.130	496 a 500	11.130	396 a 400	11.130	296 a 300	11.130	196 a 200	11.130	199



## TABELLA DE PREÇOS N.º 7-A

Base do 1.º ao 100.º kilometro ..... 50 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais ... 28 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais .. 26 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		<b>101 a 105</b>	3.140	<b>201 a 205</b>	5.930	<b>301 a 305</b>	8.530	<b>401 a 405</b>	11.130
<b>1 a 10</b>	300	<b>106 a 110</b>	3.280	<b>206 a 210</b>	6.060	<b>306 a 310</b>	8.660	<b>406 a 410</b>	11.260
<b>11 a 15</b>	450	<b>111 a 115</b>	3.420	<b>211 a 215</b>	6.190	<b>311 a 315</b>	8.790	<b>411 a 415</b>	11.390
<b>16 a 20</b>	600	<b>116 a 120</b>	3.560	<b>216 a 220</b>	6.320	<b>316 a 320</b>	8.920	<b>416 a 420</b>	11.520
<b>21 a 25</b>	750	<b>121 a 125</b>	3.700	<b>221 a 225</b>	6.450	<b>321 a 325</b>	9.050	<b>421 a 425</b>	11.650
<b>26 a 30</b>	900	<b>126 a 130</b>	3.840	<b>226 a 230</b>	6.580	<b>326 a 330</b>	9.180	<b>426 a 430</b>	11.780
<b>31 a 35</b>	1.050	<b>131 a 135</b>	3.980	<b>231 a 235</b>	6.710	<b>331 a 335</b>	9.310	<b>431 a 435</b>	11.910
<b>36 a 40</b>	1.200	<b>136 a 140</b>	4.120	<b>236 a 240</b>	6.840	<b>336 a 340</b>	9.440	<b>436 a 440</b>	12.040
<b>41 a 45</b>	1.350	<b>141 a 145</b>	4.260	<b>241 a 245</b>	6.970	<b>341 a 345</b>	9.570	<b>441 a 445</b>	12.170
<b>46 a 50</b>	1.500	<b>146 a 150</b>	4.400	<b>246 a 250</b>	7.100	<b>346 a 350</b>	9.700	<b>446 a 450</b>	12.300
<b>51 a 55</b>	1.650	<b>151 a 155</b>	4.540	<b>251 a 255</b>	7.230	<b>351 a 355</b>	9.830	<b>451 a 455</b>	12.430
<b>56 a 60</b>	1.800	<b>156 a 160</b>	4.680	<b>256 a 260</b>	7.360	<b>356 a 360</b>	9.960	<b>456 a 460</b>	12.560
<b>61 a 65</b>	1.950	<b>161 a 165</b>	4.820	<b>261 a 265</b>	7.490	<b>361 a 365</b>	10.090	<b>461 a 465</b>	12.690
<b>66 a 70</b>	2.100	<b>166 a 170</b>	4.960	<b>266 a 270</b>	7.620	<b>366 a 370</b>	10.220	<b>466 a 470</b>	12.820
<b>71 a 75</b>	2.250	<b>171 a 175</b>	5.100	<b>271 a 275</b>	7.750	<b>371 a 375</b>	10.350	<b>471 a 475</b>	12.950
<b>76 a 80</b>	2.400	<b>176 a 180</b>	5.240	<b>276 a 280</b>	7.880	<b>376 a 380</b>	10.480	<b>476 a 480</b>	13.080
<b>81 a 85</b>	2.550	<b>181 a 185</b>	5.380	<b>281 a 285</b>	8.020	<b>381 a 385</b>	10.610	<b>481 a 485</b>	13.210
<b>86 a 90</b>	2.700	<b>186 a 190</b>	5.520	<b>286 a 290</b>	8.140	<b>386 a 390</b>	10.740	<b>486 a 490</b>	13.340
<b>91 a 95</b>	2.850	<b>191 a 195</b>	5.660	<b>291 a 295</b>	8.270	<b>391 a 395</b>	10.870	<b>491 a 495</b>	13.470
<b>96 a 100</b>	3.000	<b>196 a 200</b>	5.800	<b>296 a 300</b>	8.400	<b>396 a 400</b>	11.000	<b>496 a 500</b>	13.600



# TABELLA DE PREÇOS N.º 7-B

Base do 1.º ao 100.º kilometro . . . 27 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais . . . 20 » » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . . 13 » » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	2.800	201 a 205	4.765	301 a 305	6.065	401 a 405	7.365
1 a 10	270	106 a 110	2.900	206 a 210	4.830	306 a 310	6.130	406 a 410	7.430
11 a 15	405	111 a 115	3.000	211 a 215	4.895	311 a 315	6.195	411 a 415	7.495
16 a 20	540	116 a 120	3.100	216 a 220	4.960	316 a 320	6.260	416 a 420	7.560
21 a 25	675	121 a 125	3.200	221 a 225	5.025	321 a 325	6.325	421 a 425	7.625
26 a 30	810	126 a 130	3.300	226 a 230	5.090	326 a 330	6.390	426 a 430	7.690
31 a 35	945	131 a 135	3.400	231 a 235	5.155	331 a 335	6.455	431 a 435	7.755
36 a 40	1.080	136 a 140	3.500	236 a 240	5.220	336 a 340	6.520	436 a 440	7.820
41 a 45	1.215	141 a 145	3.600	241 a 245	5.285	341 a 345	6.585	441 a 445	7.885
46 a 50	1.350	146 a 150	3.700	246 a 250	5.350	346 a 350	6.650	446 a 450	7.950
51 a 55	1.485	151 a 155	3.800	251 a 255	5.415	351 a 355	6.715	451 a 455	8.015
56 a 60	1.620	156 a 160	3.900	256 a 260	5.480	356 a 360	6.780	456 a 460	8.080
61 a 65	1.755	161 a 165	4.000	261 a 265	5.545	361 a 365	6.845	461 a 465	8.145
66 a 70	1.890	166 a 170	4.100	266 a 270	5.610	366 a 370	6.910	466 a 470	8.210
71 a 75	2.025	171 a 175	4.200	271 a 275	5.675	371 a 375	6.975	471 a 475	8.275
76 a 80	2.160	176 a 180	4.300	276 a 280	5.740	376 a 380	7.040	476 a 480	8.340
81 a 85	2.295	181 a 185	4.400	281 a 285	5.805	381 a 385	7.105	481 a 485	8.405
86 a 90	2.430	186 a 190	4.500	286 a 290	5.870	386 a 390	7.170	486 a 490	8.470
91 a 95	2.565	191 a 195	4.600	291 a 295	5.935	391 a 395	7.235	491 a 495	8.535
96 a 100	2.700	196 a 200	4.700	296 a 300	6.000	396 a 400	7.300	496 a 500	8.600



# TABELLA DE PREÇOS N.º 10-A

Base do 1.º ao 100.º kilometro . . . . . 24 réis por kilometro

» « » 101.º ao 200.º . . . . . 18 » « » « » « »

» « » 201.º kilometro em diante mais . . . 12 » « » « » « »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	2.490	201 a 205	4.260	301 a 305	5.460	401 a 405	6.660
1 a 10	240	106 a 110	2.580	206 a 210	4.320	306 a 310	5.520	406 a 410	6.720
11 a 15	360	111 a 115	2.670	211 a 215	4.380	311 a 315	5.580	411 a 415	6.780
16 a 20	480	116 a 120	2.760	216 a 220	4.440	316 a 320	5.640	416 a 420	6.840
21 a 25	600	121 a 125	2.850	221 a 225	4.500	321 a 325	5.700	421 a 425	6.900
26 a 30	720	126 a 130	2.940	226 a 230	4.560	326 a 330	5.760	426 a 430	6.960
31 a 35	840	131 a 135	3.030	231 a 235	4.620	331 a 335	5.820	431 a 435	7.020
36 a 40	960	136 a 140	3.120	236 a 240	4.680	336 a 340	5.880	436 a 440	7.080
41 a 45	1.080	141 a 145	3.210	241 a 245	4.740	341 a 345	5.940	441 a 445	7.140
46 a 50	1.200	146 a 150	3.300	246 a 250	4.800	346 a 350	6.000	446 a 450	7.200
51 a 55	1.320	151 a 155	3.390	251 a 255	4.860	351 a 355	6.040	451 a 455	7.260
56 a 60	1.440	156 a 160	3.480	256 a 260	4.920	356 a 360	6.120	456 a 460	7.320
61 a 65	1.560	161 a 165	3.570	261 a 265	4.980	361 a 365	6.180	461 a 465	7.380
66 a 70	1.680	166 a 170	3.660	266 a 270	5.040	366 a 370	6.240	466 a 470	7.440
71 a 75	1.800	171 a 175	3.750	271 a 275	5.100	371 a 375	6.300	471 a 475	7.500
76 a 80	1.920	176 a 180	3.840	276 a 280	5.160	376 a 380	6.360	476 a 480	7.560
81 a 85	2.040	181 a 185	3.930	281 a 285	5.220	381 a 385	6.420	481 a 485	7.620
86 a 90	2.160	186 a 190	4.020	286 a 290	5.280	386 a 390	6.480	486 a 490	7.680
91 a 95	2.280	191 a 195	4.110	291 a 295	5.340	391 a 395	6.540	491 a 495	7.740
96 a 100	2.400	196 a 200	4.200	296 a 300	5.400	396 a 400	6.600	496 a 500	7.800



## TABELLA DE PREÇOS N.º 15-A

Base do 1.º ao 100.º kilometro . . . . . 17 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » » mais . . . 14 » » » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . 14 » » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		<b>101 a 105</b>	1.770	<b>201 a 205</b>	3.155	<b>301 a 305</b>	4.255	<b>401 a 405</b>	5.355
<b>1 a 10</b>	170	<b>106 a 110</b>	1.840	<b>206 a 210</b>	3.210	<b>306 a 310</b>	4.310	<b>406 a 410</b>	5.410
<b>11 a 15</b>	255	<b>111 a 115</b>	1.910	<b>211 a 215</b>	3.265	<b>311 a 315</b>	4.365	<b>411 a 415</b>	5.465
<b>16 a 20</b>	340	<b>116 a 120</b>	1.980	<b>216 a 220</b>	3.320	<b>316 a 320</b>	4.420	<b>416 a 420</b>	5.520
<b>21 a 25</b>	425	<b>121 a 125</b>	2.050	<b>221 a 225</b>	3.375	<b>321 a 325</b>	4.475	<b>421 a 425</b>	5.575
<b>26 a 30</b>	510	<b>126 a 130</b>	2.120	<b>226 a 230</b>	3.430	<b>326 a 330</b>	4.530	<b>426 a 430</b>	5.630
<b>31 a 35</b>	595	<b>131 a 135</b>	2.190	<b>231 a 235</b>	3.485	<b>331 a 335</b>	4.585	<b>431 a 435</b>	5.685
<b>36 a 40</b>	680	<b>136 a 140</b>	2.260	<b>236 a 240</b>	3.540	<b>336 a 340</b>	4.640	<b>436 a 440</b>	5.740
<b>41 a 45</b>	765	<b>141 a 145</b>	2.330	<b>241 a 245</b>	3.595	<b>341 a 345</b>	4.695	<b>441 a 445</b>	5.795
<b>46 a 50</b>	850	<b>146 a 150</b>	2.400	<b>246 a 250</b>	3.650	<b>346 a 350</b>	4.750	<b>446 a 450</b>	5.850
<b>51 a 55</b>	935	<b>151 a 155</b>	2.470	<b>251 a 255</b>	3.705	<b>351 a 355</b>	4.805	<b>451 a 455</b>	5.905
<b>56 a 60</b>	1.020	<b>156 a 160</b>	2.540	<b>256 a 260</b>	3.760	<b>356 a 360</b>	4.860	<b>456 a 460</b>	5.960
<b>61 a 65</b>	1.105	<b>161 a 165</b>	2.610	<b>261 a 265</b>	3.815	<b>361 a 365</b>	4.915	<b>461 a 465</b>	6.015
<b>66 a 70</b>	1.190	<b>166 a 170</b>	2.680	<b>266 a 270</b>	3.870	<b>366 a 370</b>	4.970	<b>466 a 470</b>	6.070
<b>71 a 75</b>	1.275	<b>171 a 175</b>	2.750	<b>271 a 275</b>	3.925	<b>371 a 375</b>	5.025	<b>471 a 475</b>	6.125
<b>76 a 80</b>	1.360	<b>176 a 180</b>	2.820	<b>276 a 280</b>	3.980	<b>376 a 380</b>	5.080	<b>476 a 480</b>	6.180
<b>81 a 85</b>	1.445	<b>181 a 185</b>	2.890	<b>281 a 285</b>	4.035	<b>381 a 385</b>	5.135	<b>481 a 485</b>	6.235
<b>86 a 90</b>	1.530	<b>186 a 190</b>	2.960	<b>286 a 290</b>	4.090	<b>386 a 390</b>	5.190	<b>486 a 490</b>	6.290
<b>91 a 95</b>	1.615	<b>191 a 195</b>	3.030	<b>291 a 295</b>	4.145	<b>391 a 395</b>	5.235	<b>491 a 495</b>	6.345
<b>96 a 100</b>	1.700	<b>196 a 200</b>	3.100	<b>296 a 300</b>	4.200	<b>396 a 400</b>	5.300	<b>496 a 500</b>	6.400



» « » 101.<sup>o</sup> » 200.<sup>o</sup> » mais . . . 9 » » »

» » » 201.º kilometro em diante mais . . . 8 » » »

Kilometros		Réis	Kilometros		Réis	Kilometros		Réis	Kilometros		Réis
101	a	105	1.045	201	a	205	1.940	301	a	305	2.740
106	a	110	1.090	206	a	210	1.980	306	a	310	2.780
111	a	115	1.135	211	a	215	2.020	311	a	315	2.820
116	a	120	1.180	216	a	220	2.060	316	a	320	2.860
121	a	125	1.225	221	a	225	2.100	321	a	325	2.900
126	a	130	1.270	226	a	230	2.140	326	a	330	2.940
131	a	135	1.315	231	a	235	2.180	331	a	335	2.980
136	a	140	1.360	236	a	240	2.220	336	a	340	3.020
141	a	145	1.405	241	a	245	2.260	341	a	345	3.060
146	a	150	1.450	246	a	250	2.300	346	a	350	3.100
151	a	155	1.495	251	a	255	2.340	351	a	355	3.140
156	a	160	1.540	256	a	260	2.380	356	a	360	3.180
161	a	165	1.585	261	a	265	2.420	361	a	365	3.220
166	a	170	1.630	266	a	270	2.460	366	a	370	3.260
171	a	175	1.675	271	a	275	2.500	371	a	375	3.300
176	a	180	1.720	276	a	280	2.540	376	a	380	3.340
181	a	185	1.765	281	a	285	2.580	381	a	385	3.380
186	a	190	1.810	286	a	290	2.620	386	a	390	3.420
191	a	195	1.855	291	a	295	2.660	391	a	395	3.460
196	a	200	1.900	296	a	300	2.700	396	a	400	3.500
401	a	405	3.540	406	a	410	3.580	411	a	415	3.620
416	a	420	3.660	421	a	425	3.700	426	a	430	3.740
431	a	435	3.780	436	a	440	3.820	441	a	445	3.860
446	a	450	3.900	451	a	455	3.940	456	a	460	3.980
461	a	465	4.020	466	a	470	4.060	471	a	475	4.100
476	a	480	4.140	481	a	485	4.180	486	a	490	4.220
491	a	495	4.260	496	a	500	4.300				