

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

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

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

Alfandega - Leixões

Por despacho ministerial de 7 do corrente foi aprovado 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 criação do porto de Leixões não podia atribuir-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 indispensável, 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 juncção das do Minho e Douro, para origem d'essa ligação.

Excellente para as relações directas, racional debaixo do ponto de vista da exploração technica, suscitou esse alvitre vivas appreensões e protestos da cidade do Porto, que receava o cerceamento da importancia do seu tráfego e que fossem amesquinhadas as suas funcções 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 construiria 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 prazo 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 até hoje, não se tornando pois efectivas nenhuma das obrigações estipuladas na lei, e faltando a origem para a contagem dos prazos. O descalabro financeiro de 1890 e dos annos subseqüentes 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 céo aberto, atravessar de nível 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 distinto 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 Comissão technica encarregada de delinejar 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 km. 2,5 da linha do Minho, pela Senhora da Hora, a Leixões. No respectivo relatorio encarecia-se o valor d'esta segunda ligação, mas julgava-se obligatoria 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 Ermezinete a Leixões, nenhuma razão teria havido para receios e oposições do commercio do Porto. Com efeito, 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 minérios, 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 vér os vagões 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 melhoria do serviço da estação da Alfandega, insuficiente para o trafego proprio e desafrontada 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 comissão, 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 efeito.

Affirmava-se, sem o provar, que a linha de circumvallação constituia «uma solução inteiramente aduersa 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 Paçô 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 ocorrido 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 sér ligados com a estação da Alfandega por uma linha assente ao longo do terrapleno da margem rectificada.

Levada, com efeito, 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 controvrida, 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, comprehendendo a conquista de 12,5 hectares de terreno.

Nada foi oficialmente determinado ou auctorizado acerca do lembrado entreposto, que nenhum acto governativo evocou explicitamente da possibilidade á existencia, nem mesmo sob a fórmula 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 colinear 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, revê 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\$139, 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 cerca 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, permittindo 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 orgãos 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 construisse desde logo a linha de circumvallação, deixando-se ao tempo e á experiecia 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 fórmula 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 2.000m d'extensão, entre a Alfandega e o Ouro, devendo a segunda via ser um dia constituída 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, tecnicamente inaceitável, demonstrando que era absurdo o programma que lhe servia de base.

Era certa a condenação do projecto que, além de inexecuivel, custaria cerca 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.º resolutamente o atravessamento de nível 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 nível numa das principaes arterias da cidade, o projecto tornava-se muito mais barato e tecnicamente aceitável. 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 nível; 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 680m, sóbe em rampa de 10mm em 420m, passando por baixo do Palacio de Cristal em tunel de 640m. Depois de um patamar de 380m segue-se um declive de 10mm em 480m, em que ha o tunel da Boa Viagem com 320m d'extensão. A saída do tunel em curto alinhamento de 74m.63 entre duas curvas de sentido contrario, a primeira das quaes dentro do tunel é atravessada de nível a estrada da Foz, ao lado da qual vae a linha em declive de 7mm na extensão de 460m, seguido de um patamar de 992m, 12 no terrapleno do Ouro, no fim do qual se encontra a terceira passagem de nível.

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 18mm na extensão de 1.507m.78, a que se segue um patamar de 200m, pelo qual se liga com o traçado anterior no alto da Foz, onde fica uma estação.

Além das tres passagens de nível 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 8.111m e é orçada em 547:400\$000 reis, em vez de 806:400\$000 reis do projecto anterior. A'quella quantia ha porém que juntar o troço commun e a parte entre Mattosinhos e Leça, que devem fazer parte do prolongamento, se este fôr construído nos termos de lei de 1889, o que eleva o seu custo a cerca de 670:000\$000 reis ou mais 170:000\$000 reis que a linha de circumvalação, 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, supondo-se pois que este é construído previamente 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 admissivel as passagens de nível 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 visionários, enfermiços 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 dificuldade, estará attenta a Sociedade para a resolver; onde existir um defeito surgirá a Sociedade a propôr-lhe remedio; onde se encontre uma falta, aparecerá 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 intuiitos 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 notável 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, elles tiveram occasião de ser prestaveis como succede, no caso presente, em Portugal.

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

Ha meses 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.

Difficultades, 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, em quanto 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 rassões 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 attraír 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.^a algumas considerações sobre o assunto.

«Sem o «sud-express» diario não se conseguirão os resultados desejados. A Sociedade regista com aplauso 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 meses se ache habilitada com o material preciso para o serviço diario.

«Ainda assim, preciso será que o publico aceite 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 suprir 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. Em quanto 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 suficiente que esse serviço lhe imporá e parece preferir que se fizesse um comboio rapido com carruagens de 1.^a e 2.^a classes, que fosse ligar-se em Medina com o rapido de Madrid. Esse expediente constituiria de facto uma concorrença 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 incumisse, a opinião publica veria com aplauso geral qualquer providencia governativa que ainda com um pequeno onus para o tesouro permittisse o estabelecimento immediato de um quarto «sud-express».

«A Sociedade Propaganda de Portugal, consciente de que interpreta a opinião sensata, vem, pois, rogar a v. ex.^a 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 (sábado) na segunda feira seguinte era-lhe dada, pelo telephone, a resposta governamental.

Nessa mesma tarde e noite 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.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

(Conclusao do n.º 441)

11.^a Logo que esteja assignado o contrato, de coussão, serão restituídos os depositos provisórios 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 contudo restituído o projecto pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.^a Os concessionarios effectuarão á sua custa e por sua conta e risco:

1.º A contruccion da linha ferrea e suas dependencias, e bem assim a sua conservação e reparação;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que fôr necessário para a perfeita exploração da linha, comprehendendo uma linha telegraphica ou telephonica.

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

14.^a Qualquer modificação que durante a construccion se julgar necessário ou conveniente introduzir nos projectos aprovados não poderá ser executada sem prévia aprovação do Governo.

15.^a 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 veiculos ordinarios.

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

livre de 3^m.50 para o transito ordinario, e um intervallo de 0^m.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 construções, 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^m.80 entre as faces exteriores dos carris.

§ unico. A via de resguardo nos cruzamentos poderá ser assente no espaço de 3^m.50 destinado ao transito ordinario.

16.^a Os materiaes de construção 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 construído. As carroagens 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.^a Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada ocupada pela linha ferrea.

Qualquer dano que fôr causado á estrada, seja por motivo da construção, seja proveniente do serviço de conservação e exploração do caminho de ferro, será reparado pêla administração do Estado, e a respectiva despesa paga de pronto por conta da quantia depositada como caução em virtude da condição 35.^a

18.^a 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, idemnizarão 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 transito ordinario pela estrada, nem pelas serventias publicas ou particulares existentes.

19.^a Ficam a cargo dos concessionarios todas e quaequer indemnizações que forem devidas por ocupação provisoria de terrenos e extracção de materiaes, ou por prejuizos resultantes dos trabalhos de construção 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.^a As aquisições de terrenos necessarios para as obras e dependencias da linha ferrea, em conformidade dos projectos aprovados, serão reguladas pelas leis em vigor para a expropriação por utilidade publica.

21.^a Os trabalhos de construção devem cemeçar no prazo de trinta dias, a contar da data do contrato de concessão, e estarão concluidos no prazo 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 construção da linha ferrea, a qual só poderá ser aberta ao transito publico com autorização competente, e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

22.^a Os concessionarios sujeitarão á aprovação 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 quaequer modificações sem prévia aprovação. 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 transito de 5 por cento, que pertence ao Estado.

23.^a Os horarios, tarifas ou quaequer modificações ou novas condições de serviço da exploração não poderão ser anunciados aos publico antes de serem superiormente aprovados pelo Governo.

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

24.^a Toda e qualquer modificação de horarios, tarifas, ou condições de serviço será anunciada 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.^a Os concessionarios prestarão gratuitamente os seguintes serviços :

1.^a 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.^a Transporte dos funcionários e agentes especiaes incumbidos do serviço da fiscalização da construção, exploração e inspecção da linha.

26.^a Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagaráo por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

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

1.^a Salubridade publica, e especialmenre 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.^a Viação publica e especial de caminhos de ferro ;

3.^a Cobrança dos impostos que recairem sobre o transporte de passageiros e mercadorias, ou quaequer outros rendimentos da exploração e serviço, dependentes da concessão ;

4.^a Em geral todos os regulamentos vigentes ou que de futuro possam ser applicaveis ao objecto da concessão.

28.^a 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.^a Os concessionarios apresentarão ao Governo, pela forma e nos prazos que forem superiormente fixados, mappas estatisticos 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.^a Os concessionarios não terão direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem do transito 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 polícia, do livre uso da estrada e dos trabalhos que nella forem executados com auctorização do Governo.

31.^a Os concessionarios, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito ao estudo, construção, conservação e exploração da linha ferrea, e á polícia e conservação da faixa da estrada, ás leis e regulamentos vigentes.

32.^a O caminho de ferro com todos os seus edificios e accessórios necessarios para o serviço, incluindo officinas, o material fixo e machinas fixas de qualquer natureza ficam desde a sua construção ou collocação pertencendo ao dominio do Estado para todos os efeitos juridicos, nos termos do direito commun 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.^a A concessão será feita por determinado prazo, que não poderá exceder setenta e cinco annos.

34.^a 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 prazo da concessão, sendo tudo entregue ao Governo no mesmo estado findo aquelle prazo.

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.^a

35.^a Finda a construção, e autorizada a abertura da linha á exploração, poderão os concessionarios levantar a parte do deposito definitivo mencionado na condição 10.^a, que excede 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.^a, e devendo os concessionarios completar essa caução no prazo de um mez depois de devidamente intimados para esse fim, logo que se tenha recorrido ao deposito de garantia.

36.^a 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.^a A concessão caducará :

1.^a Quando sejam excedidos os prazos marcados nas condições 13.^a e 21.^a ;

2.^a Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez depois de autorizada pelo Governo nos termos da condição 21.^a ;

3.^a Se iniciada a exploração os concessionarios a interromperem por trinta dias consecutivos, ou sessenta interpollados durante doze mezes ;

4.^a Se não completarem o deposito de garantia a que se refere a condição 35.^a ;

5.^a Se deixarem de cumprir qualquer das demais condições consignadas no contrato de concessão.

38.^a 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.^a, sem obrigaçao 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 quaequer outros provimentos existentes, os quaeos serão pagos aos concessionarios segundo a avaliação de louvados.

39.^a Caducando a concessão por qualquer dos motivos indicados na condição 37.^a 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 de-mais trabalhos effectuados, como desvios e variantes, ou quaequer outros, ficarão pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos.

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

Do preço 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.^a Se não houver licitante, ou o preço offerecido em praça for inferior ás despesas acima referidas, ou o Governo resolver re-pôr a estrada no seu antigo estado, suprimindo 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 dér durante a contruccion da linha ferrea, antes de aberta á exploração.

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

41.^a Os direitos conferidos e as obrigações impostas aos concessionarios pelo contrato de concessão não poderão ser transferidos para outra qualquera entidade sem prévia approvação do Governo.

42.^a 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.^a No caso de força maior devidamente compravada, e aceite pelo Governo, poderão ser prorrogados 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.

No proximo numero daremos esta importante e bem redigida proposta, o que hoje não fazemos por não no-lo permitir 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 démos a sua descripção, nem, por uma experiençia 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 pu-zeram 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 relojaria.

Isto é: quando o trem anda, um fio que é applicado ao eixo traseiro communica o movimento rotativo d'esse eixo ao apparelho taximetro, fazendo-o andar; se o trem vai 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 relojaria.

O andamento é patenteado num mostrador, voltado para o passageiro, em que successivamente aparece, segundo a distancia percorrida (correspondente ás revoluções da roda traseira) ou o tempo empregado, (se o trem parou ou andou devagar) a importancia que o passageiro tem que pagar. As mesmas indicações aparecem noutro mostrador voltado para a frente, para que o cocheiro as possa ver, 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 reducção do preço nas corridas pequenas.

E essa reducção 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 Alemanha (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 relojaria 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 efeitos praticos d'esta tabella, fizemos uma excursão em Lisboa, primeiro ensaiando o preço da pequena corrida, depois da grande e depois o serviço correspondente á de horas, com paragem. Os resultados foram os seguintes:

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 rôde—Esta é uma nova edição da tarifa que démos já com o nosso numero 393, de 1904, revista, modificada e aumentada segundo as varias publicações que, sobre ella se fizeram por avisos, ampliações, etc., e aqui démos com os n.^{os} 403 e 406 d'esse anno 419, 421, 424 e 426 do anno passado.

Cincocentenario dos Caminhos de ferro

Na segunda feira 7, realizou-se na Associação dos Engenheiros a primeira reunião dos delegados das diferentes 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 lisongeamos 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.

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 beneficiosa 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 afluencia, não leva menos de 1.800 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 suprimiria por completo mesmo aquella pequena diferença.

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 dispõe 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 audiçao forçada dos seus improprios.

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 chapéu à Mazzantini, ... e é tambem 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 vér 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; contanto 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 pôde 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 não, depois das tabellas, na pagina 158.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Assambleia Geral dos srs. Accionistas

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na sede 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, compõr-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 inclusivamente, 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.º.

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

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

A Assembleia constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos art.ºs 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.º rang 3 % et 4 % pour le lundi 18 Juin 1906, à 4 heures de relevée, salle des Ingénieurs Civils, Rue Blanche, n.º 19, à Paris.

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

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank fur Handel und Industrie.

En Belgique:

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

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

Paris le 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 locaes 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 Viana.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de maio de 1906.

No nosso pequeno meio financeiro, continua 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 anunciado, 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 importâncias oferecidas pelos proponentes, pela renda fixa anual 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 aceitar a proposta da Companhia dos Fosforos, officiando desde logo á Companhia dos Tabacos, dando-lhe conta d'essa resolução e marcando-lhe o prazo, 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 Companhia dos Tabacos, porém, officiou ao governo, protestando contra a falta de capacidade jurídica da Companhia dos Fosforos e contra a fixação do prazo 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' sinal do nosso paiz vêr-se sempre enredado em complicações e exigências mais ou menos artificiosas, formuladas pelas pessoas ou entidades com quem contrata, acabando, na maioria dos casos por ceder, com o contrapeso de importantíssimas indemnizações, depois de largas controvérsias, 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 conflito provável 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 desejará usar d'esse direito com relação á proposta de menor preço e para isso allega a ilegitimidade da concorrência da empresa sua rival.

E' larga a controvérsia em que ora se debate o tema da capacidade jurídica 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 afirmativa, como da negativa, militam valiosos argumentos apresentados por importantes sumidades do fôro, 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 mostrarse indiferente aos acontecimentos.

Se exceptuarmos as acções dos Tabacos que, por via dos resultados do concurso, sofreram 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 oscilações.

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

Não tendo as ultimas remessas de papel d'ó 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 portuguesa e estrangeiras

MAIO

BOLSAS	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—
Lisboa : Inscrições 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	98.500	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 portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1906			1905			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1906	1905	1906	1905
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
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	34.389.906	—
	30 6 Mai	»	84.168.000	121.454	»	84.156.710	121.437	1.515.912.000	1.481.510.804	34.401.196	—
Nova rede garantida	23 29 Abr	380	12.016.000	31.700	380	11.343.598	29.851	200.654.000	193.379.906	7.274.094	—
	30 6 Mai	»	11.824.000	31.115	»	11.354.290	29.879	212.478.000	204.734.196	7.743.804	—
Vendas Novas	23 29 Abr	70	1.654.000	23.628	70	1.643.000	23.471	29.665.000	30.740.000	—	1.075.000
	30 6 Mai	»	1.500.000	21.428	»	1.755.000	25.071	31.165.000	32.495.000	—	1.330.000
Sul e Sueste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	—	343	—	—	343	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	26 1 Abr	253	11.941.838	47.200	253	13.550.431	53.559	98.676.405	96.374.894	2.301.511	—
	2 8 »	»	7.589.497	29.998	»	6.085.291	24.052	106.265.902	102.460.185	3.805.717	—
	9 15 »	»	6.817.693	26.947	»	6.260.189	24.743	113.083.595	108.720.374	4.363.221	—
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	9.786.642	—
	26 1 Abr	»	2.223.970	15.026	»	1.579.117	15.039	30.485.476	20.053.981	10.431.495	—
	2 8 »	»	2.351.807	15.890	»	1.506.804</td					

NOTAS DE VIAGEM

XVI

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

Como dissemos no artigo anterior, quem, no verão, quer ficar nos grandiosos hoteis 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 relogio 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 arvoredo que difficilmente se pôde vêr o firmamento.

De vez em quando o rumorejar de cascatas e rápidos 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 *Iller-cillewaet* 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 magnificente, 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 explendido hotel do caminho de ferro.

E' este junto da estação, e nem espaço havia para mais; tudo em volta são montanhas colossaes de uma impoñencia 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 pôde fazer tomando-se os guias suíssos 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 forma 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 nos encanta.

O pincar *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 explendidos 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 disfruta-se perfeitamente o estranho 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 *Yoho*, 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 tambem na estação e tambem excelente, 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 attracção 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 deliciam no elegante salão, executando, no violino e no piano, os mais difficeis trechos dos mais celebres autores, este hotel, só por si, é um attractivo da viagem e dá ao excursionista desejo de ficar ali dias, semanas, meses!

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 cavalo, se pôdem 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 tambem ha que parar.

Neste trajecto se passa a linha divisoria da America, separando as aguas do Atlântico das do Pacifico, a 1.614 metros d'altitude, e temos que adeantar o relogio 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 hoteis-sanatoriios 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 bellesa, e serviço de cosinha primoroso.

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

A meio caminho o *Sanatorium-hotel*, tambem é grande, sendo contudo mais modesto em preços e acomodações, e de um rigor de aceio extraordinario. Feito expressamente segundo os principios hygienicos, os quartos são preparados de forma a que, saído o hospede, tudo se possa lavar, á lança, paredes, chão, tecto, mobilia, por meio de jactos de agua 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 pincaros 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 fiscaes 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 Príncipe Real. Seguiu até a praça do Duque da Terceira para tomar logar num carro do Príncipe 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 Príncipe Real, e outro que faz carreiras para o Príncipe 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 Príncipe Real que segue igualmente ao Rocio pelo mesmo itinerario, não as dá.

De forma 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 facultade 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 província 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 teem motivado queixas por parte dos seus hóspedes, e obrigado alguns a abandonar o hotel.

Turquia

Foi feita a concessão d'um tremvia electrico de Jerusalen 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 comunicação 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 construída, tão grande é o seu valor como elemento de progresso e tão claramente se impunha a sua execução, 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 kilometros 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 prazo de dois annos, de Montreal a Vancouver, atravessando o Canadá, e correndo paralelamente á linha já existente do Atlântico ao Pacífico.

ANATOLIA

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

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

Avisos 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 importâncias designadas no maximo cobravel das remessas por vagon completo para os preços A e B do parágrafo 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
vagon-salão da companhia internacional dos va-
gons-lits**

Durante o horário de verão, a vigorar desde 1 de maio próximo 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 *vagon-salão* que seguirá de Pampilhosa pelo comboio n.º 51 do novo horário, chegando a Porto-S. Bento ás 3,16 da tarde.

No sentido Porto-Lisboa far-se-ha o mesmo serviço de *vagon-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 ocupação de logar no *vagon-salão*, que tem numero limitado de passageiros, só é permittida aos portadores de bilhete de 1.ª classe, mediante o pagamento supplementar 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 *vagon-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 próximo futuro, data em que entrará em vigor o horário de verão, passará este serviço a ser diario para todo o percurso Lisboa-Rocio-Guarda, igualmente pelos comboios correios, que serão, os n.ºs 15 que sairá de Lisboa-Rocio ás 9,30 da tarde e n.º 8 que chegará á mesma estação ás 5,34 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 Apolonia para serem expedidas em grande velocidade: até as 6 horas da tarde as destinadas ás estações á quem 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, vêr os cartazes affixados nos logares do costume.—Lisboa, 5 de maio de 1906.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Construcção 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 construcção da estrada distrital n.º 162, da estação de Odemira a Troia, lanço de Mezas ao Monte Novo.

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

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pôdem 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 cepos 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 séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso para a adjudicação do fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em cepos 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 provisório da quantia de 69\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório 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 provisório.

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 pôdem 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 séde, 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 novecentos e cincocentos 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 provisório da quantia de 3\$000 réis por cada lote.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisório 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 provisório.

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 pôdem ser examinados em todos os dias uteis das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

A sucata referida pôde ser vista nestes armazens nos dias 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, anunciado 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 diferentes 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO Sautier & C. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. 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

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

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

Supportos, 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 quais marfim, madreperola, marmores, ambar, etc.

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

Para esclarecimentos em Portugal, dirigir-se à 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 MEÓES — MIRANDELLA
(Obra inteiramente em cimento armado, construída em 34 dias. — Vão — 19 metros)

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

Pavimentos, terraços, escadas, reservatorios para agua, vinho, alcool, cu 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

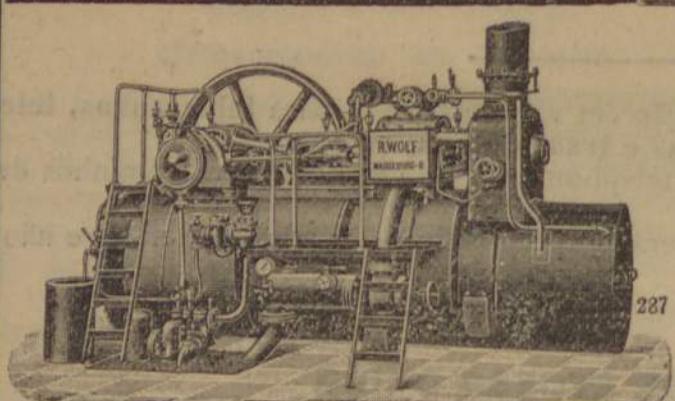
PARIS, 1900 — GRAND PRIX

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.

Condução 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 escapo.

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

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

A Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, comunicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (compreendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo que são: Distancia até 1.000 metros, 2.000 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 subscriptor. A subscricao é annual. Acrescenta-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 circumvallação, a 3.500 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores suficientes.

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 apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

AGUAS CHLORETTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas atestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrofulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, fígado, baço, inflamações de quacsquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemias chlorose.

Depósito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rosio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Príncipe, 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
5-30 m.	6- 2 m.	5-35 m.	6- 1 m.
6-35 m.	7-23 m.	6-15 m.	6-44 m.
7-43 m.	8-13 m.	7-35 m.	8- 4 m.
9-15 m.	9-43 m.	8-24 m.	8-59 m.
10-15 m.	10-43 m.	9-35 m.	10-21 m.
11-40 m.	12- 8 t.	10-55 m.	11-21 m.
4-10 t.	1-38 t.	12-50 m.	4-16 t.
2-35 t.	3- 3 t.	2-20 t.	2-46 t.
4-53 t.	5-14 t.	3-50 t.	4-16 t.
5-30 t.	5-58 t.	5-31 t.	5-57 t.
7- 0 t.	7-28 t.	6-10 t.	6-36 t.
8-15 t.	8-53 n.	7-40 t.	8- 6 n.
10- 5 n.	10-33 n.	9-10 n.	9-36 n.
12-30 n.	1- 3 m.	10-45 n.	11-11 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.	7-24 m.
7-15 m.	8- 6 m.	8-10 m.	8-55 m.
8-15 m.	9- 3 m.	8-25 m.	9-25 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-40 m.	10-30 m.	9-15 m.	10- 2 m.
10-10 m.	11- 0 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	10-45 m.	11-49 m.
10-50 m.	11-54 m.	a 11-26 m.	12- 2 t.
12-20 t.	1- 24 t.	11-35 m.	12-37 t.
a 1-40 t.	2-46 t.	1- 5 t.	2- 7 t.
1-50 t.	2-54 t.	2-26 t.	3-2 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-33 t.	3-37 t.
3-15 t.	4-15 t.	a 3-56 t.	4-32 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	4-5 t.	5-7 t.
4-50 t.	5-40 t.	4-28 t.	5-45 t.
5-20 t.	6- 8 t.	a 5-26 t.	6- 2 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	5-53 t.	6-42 t.
6-15 t.	7-19 t.	6-20 t.	7-24 t.
6-55 t.	7-45 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-30 t.	8-17 n.
7-15 t.	8-49 n.	7-55 t.	8-55 n.
a 9-10 n.	9-46 n.	a 8-26 n.	9- 2 n.
9-20 n.	10-21 n.	9-20 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-50 n.	11-54 n.	10-50 n.	11-54 n.
12-25 n.	1- 15 m.	a 11-26 n.	12- 2 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-50 m.	10-22 m.	10-36 m.	11- 5 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1- 3 t.
4-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3- 3 t.
4-50 t.	5-22 t.	6- 9 t.	6-40 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-27 m.	7-31 m.	5- 2 m.	6- 1 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.	8-48 m.
a 9-36 m.	10-16 m.	a 8-40 m.	9-45 m.
10-50 m.	11-54 m.	9- 3 m.	10- 3 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-39 m.	11-15 m.
12-50 t.	1- 45 t.	11- 4 m.	12- 3 t.
a 4-35 t.	2-45 t.	a 12-40 t.	4-15 t.
* 2-35 t.	3-38 t.	4- 4 t.	2- 3 t.
3-18 t.	4-19 t.	a 2-43 t.	3-18 t.
a 4-30 t.	5-40 t.	2-56 t.	3-55 t.
5-12 t.	6- 8 t.	4- 0 t.	5- 3 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	4-39 t.	5-41 t.
6-22 t.	7-26 t.	a 5-30 t.	6- 5 t.
7-35 t.	8-38 t.	6-49 t.	7-48 t.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.	8-39 n.
9-50 n.	10-56 n.	9- 4 n.	10- 3 n.
11- 0 n.	12- 4 n.	10-34 n.	11-31 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.	12-15 n.

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

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-42 t.	4-40 t.	7-22 m.	8-20 m.
8-40 n.	9- 8 n.	2-13 t.	3-11 t.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

<h



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



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



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

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



Barcelona, Port-Vendres, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Jacques n.º 8**. Sairá a 31 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

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



Bolonha e Hamburgo, vapor alemão **Prinz Waltemar**. Sairá a 28 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

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



Bordeos, Atlantique. Sairá a 17 de maio.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



Bordeos, Chili. Sairá a 30 de maio.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



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



Hamburgo, Asuncion. Sairá a 18 de maio.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



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

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



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

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



Iquitos, Bolivar. Sairá a 22 de maio.

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



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

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



Liverpool e Nova-York, vapor espanhol **Isla de Panay**. Sairá a 24 a 26 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

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



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

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



Madeira, St. 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.º



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



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



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

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



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

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



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



Pernambuco, Corsica, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Corsica**. Sairá a 17 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.º



Pernambuco, San Nicolas, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **San Nicolas**. Sairá a 23 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



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



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



Rotterdam e Pernambuco, e Hamburgo, vapor alemão **Pernambuco**. Sairá a 23 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



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



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



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

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



Vigo, Grande, Havre e Hamburgo, vapor alemão **Rio Grande**. Sairá a 17 de maio.

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



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

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

Faz-se publico que as importâncias 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

(Aprovada 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 wagens completos	Séries	Carga minima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga minima dos wagens completos — Toneladas
Agglomerados de carvão vegetal para combustivel (<i>bolas</i>).....	1	4. ^a	8	Cortiça em rolhas	6	1. ^a	4
Aparas de cortiça acondicionadas	2	5. ^a	4	» virgem	2	4. ^a	4
» » » a granel	2	4. ^a	5				
Bolas de carvão vegetal (<i>combustivel</i>)	1	4. ^a	8	Desperdicios de cortiça, acondicionados	2	5. ^a	7
Carvão vegetal a granel.....	1	4. ^a	7	» » » a granel	2	4. ^a	5
» » em saccos.....	1	4. ^a	8	Pó de carvão vegetal.....	1	4. ^a	—
Casca de azinho	3	2. ^a	7	Quadros (<i>troços</i>) de cortiça	6	1. ^a	5
» » carvalho.....	3	2. ^a	7				
» » salgueiro	3	2. ^a	7				
» » sobre	3	2. ^a	7	Raspas de cortiça, acondicionadas...	2	5. ^a	7
Cascas para curtimento de couros, não designadas...	3	2. ^a	7	» » » a granel	2	4. ^a	5
» » » servidas (<i>depois do banho ou infusão</i>), a granel	4	5. ^a	7	Resíduos de carvão vegetal (<i>cisco</i>) ..	1	4. ^a	—
Cisco de carvão vegetal	1	4. ^a	—	» das fabricas de cortumes (<i>casca servida</i>) a granel	4	5. ^a	7
Cortiça em bruto.....	5	3. ^a	4	Rolhas de cortiça	6	1. ^a	4
» » pranchas.....	5	3. ^a	5				
» » quadros.....	6	1. ^a	5				

(1) Os dizeres em *grifho* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser aplicado o preço correspondente á designação principal quando seja claramente reproduzida. As palavras em tipo diferente devem ser substituídas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham conforme os casos.

PREÇOS DE APPLICAÇÃO

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 Setúbal ou para além de S. Marcos:

1. ^a série.....	Por tonelada — Tabella n. ^o	7-A
2. ^a e 4. ^a séries	»	»
3. ^a série.....	»	—
5. ^a »	»	»

B) — Expedições de mercadorias da 3.ª série de qualquer estação para o Barreiro, Lisboa ou Setúbal, nos meses de dezembro a abril:

Por tonelada..... Tabella n.^o 10-A

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

Maximo cobravel..... Por tonelada — 38000 réis

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

Por tonelada 38800 réis

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

Por tonelada 340 réis

F) — Expedições de mercadorias da 5.ª série, destinadas ás estacões do Barreiro ou Lisboa:

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

II — Por expedição de 4:000 kilogrammas, ou pagando como tal

Mercadorias da 1.^a 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 ".

CONDICÕES ESPECIAIS

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

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

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

4.º — As remessas de **cortiça**, destinadas á estação do Barreiro, gosam n'esta estação de **4 dias de armazenagem gratuita**.

5.^a — 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.^a — 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 quaisquer 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 Silveira.

origem	destino	origem	destino	origem	destino	origem	destino	origem	destino	origem	destino	origem	destino
081.11	BOA a NOA	082.01	BOB a NOB	082.01	BOB a NOB	082.01	BOB a NOB	082.01	BOA a NOA	081.11	BOB a NOB	081.11	BOB a NOB
082.11	ONB a BOA	082.01	ONB a BOB	082.01	ONB a BOB	082.01	ONB a BOB	082.01	ONB a BOA	082.11	ONB a BOB	082.11	ONB a BOB
083.11	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	083.11	ONB a NOB	083.11	ONB a NOB						
084.01	ONB a ONB	082.01	ONB a ONB	084.01	ONB a ONB	084.01	ONB a ONB						
085.01	BOB a NOB	082.01	BOB a NOB	085.01	BOB a NOB	085.01	BOB a NOB						
086.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	086.01	ONB a NOB	086.01	ONB a NOB						
087.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	087.01	ONB a NOB	087.01	ONB a NOB						
088.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	088.01	ONB a NOB	088.01	ONB a NOB						
089.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	089.01	ONB a NOB	089.01	ONB a NOB						
090.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	090.01	ONB a NOB	090.01	ONB a NOB						
091.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	091.01	ONB a NOB	091.01	ONB a NOB						
092.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	092.01	ONB a NOB	092.01	ONB a NOB						
093.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	093.01	ONB a NOB	093.01	ONB a NOB						
094.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	094.01	ONB a NOB	094.01	ONB a NOB						
095.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	095.01	ONB a NOB	095.01	ONB a NOB						
096.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	096.01	ONB a NOB	096.01	ONB a NOB						
097.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	097.01	ONB a NOB	097.01	ONB a NOB						
098.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	098.01	ONB a NOB	098.01	ONB a NOB						
099.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	099.01	ONB a NOB	099.01	ONB a NOB						
100.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	100.01	ONB a NOB	100.01	ONB a NOB						
101.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	101.01	ONB a NOB	101.01	ONB a NOB						
102.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	102.01	ONB a NOB	102.01	ONB a NOB						
103.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	103.01	ONB a NOB	103.01	ONB a NOB						
104.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	104.01	ONB a NOB	104.01	ONB a NOB						
105.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	105.01	ONB a NOB	105.01	ONB a NOB						
106.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	106.01	ONB a NOB	106.01	ONB a NOB						
107.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	107.01	ONB a NOB	107.01	ONB a NOB						
108.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	108.01	ONB a NOB	108.01	ONB a NOB						
109.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	109.01	ONB a NOB	109.01	ONB a NOB						
110.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	110.01	ONB a NOB	110.01	ONB a NOB						
111.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	111.01	ONB a NOB	111.01	ONB a NOB						
112.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	112.01	ONB a NOB	112.01	ONB a NOB						
113.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	113.01	ONB a NOB	113.01	ONB a NOB						
114.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	114.01	ONB a NOB	114.01	ONB a NOB						
115.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	115.01	ONB a NOB	115.01	ONB a NOB						
116.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	116.01	ONB a NOB	116.01	ONB a NOB						
117.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	117.01	ONB a NOB	117.01	ONB a NOB						
118.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	118.01	ONB a NOB	118.01	ONB a NOB						
119.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	119.01	ONB a NOB	119.01	ONB a NOB						
120.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	120.01	ONB a NOB	120.01	ONB a NOB						
121.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	121.01	ONB a NOB	121.01	ONB a NOB						
122.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	122.01	ONB a NOB	122.01	ONB a NOB						
123.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	123.01	ONB a NOB	123.01	ONB a NOB						
124.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	124.01	ONB a NOB	124.01	ONB a NOB						
125.01	ONB a NOB	082.01	ONB a NOB	125.01	ONB a NOB	125.01	ONB a NOB						
126.01</td													

— As tarifas de contagem, que se aplica a cada dia de 15 dias de permanecimento, limita-se a 250 milhas por considerável.

— As tarifas de contagem, que se aplica a cada dia de 8 dias de permanecimento, limita-se a 250 milhas por considerável.

— As tarifas de contagem, que se aplica a cada dia de 15 dias de permanecimento, limita-se a 250 milhas por considerável.

TABELLA DE PREÇOS N.º 7-A

Base do 4.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
		101 a 105	3.140	201 a 205	5.930	301 a 305	8.530	401 a 405	11.130
1 a 10	300	106 a 110	3.280	206 a 210	6.060	306 a 310	8.660	406 a 410	11.260
11 a 15	450	111 a 115	3.420	211 a 215	6.190	311 a 315	8.790	411 a 415	11.390
16 a 20	600	116 a 120	3.560	216 a 220	6.320	316 a 320	8.920	416 a 420	11.520
21 a 25	750	121 a 125	3.700	221 a 225	6.450	321 a 325	9.050	421 a 425	11.650
26 a 30	900	126 a 130	3.840	226 a 230	6.580	326 a 330	9.180	426 a 430	11.780
31 a 35	1.050	131 a 135	3.980	231 a 235	6.710	331 a 335	9.310	431 a 435	11.910
36 a 40	1.200	136 a 140	4.120	236 a 240	6.840	336 a 340	9.440	436 a 440	12.040
41 a 45	1.350	141 a 145	4.260	241 a 245	6.970	341 a 345	9.570	441 a 445	12.170
46 a 50	1.500	146 a 150	4.400	246 a 250	7.100	346 a 350	9.700	446 a 450	12.300
51 a 55	1.650	151 a 155	4.540	251 a 255	7.230	351 a 355	9.830	451 a 455	12.430
56 a 60	1.800	156 a 160	4.680	256 a 260	7.360	356 a 360	9.960	456 a 460	12.560
61 a 65	1.950	161 a 165	4.820	261 a 265	7.490	361 a 365	10.090	461 a 465	12.690
66 a 70	2.100	166 a 170	4.960	266 a 270	7.620	366 a 370	10.220	466 a 470	12.820
71 a 75	2.250	171 a 175	5.100	271 a 275	7.750	371 a 375	10.350	471 a 475	12.950
76 a 80	2.400	176 a 180	5.240	276 a 280	7.880	376 a 380	10.480	476 a 480	13.080
81 a 85	2.550	181 a 185	5.380	281 a 285	8.020	381 a 385	10.610	481 a 485	13.210
86 a 90	2.700	186 a 190	5.520	286 a 290	8.140	386 a 390	10.740	486 a 490	13.340
91 a 95	2.850	191 a 195	5.660	291 a 295	8.270	391 a 395	10.870	491 a 495	13.470
96 a 100	3.000	196 a 200	5.800	296 a 300	8.400	396 a 400	11.000	496 a 500	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								
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 4.º ao 100.º kilometro 24 réis por kilometro

» » » 101.º ao 200.º mais 18 » » » » »

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

Kilometros	Réis								
401 a 500	6.660	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 PRECOS N.º 15-A

TABELLA DE PRECOS N.º 15-A

Base do 4.^º ao 400.^º kilometro 17 réis por kilometro

» " 104.^o ao 200.^o » mais . . . 14 » " »

» » 204.º kilometro em diante mais . . 11 » » »

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

TABELLA DE PREÇOS N.º 22

Baseado 101.º ao 100.º kilometro . . . 10 réis por kilometro

» » 101.º » 200.º » mais . . . 900 » 900 » 101 » »

» » 201.º kilometro em diante mais . . . 800 » 800 » 102 » »

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