

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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—Liége, 1906, medalha de prata

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Trav. do Saersmento, ao Carmo, 7 - LISBOARedacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOATELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial interna n.º 10 p. v. do Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

LINHA DO SADO, por J. Fernando de Sousa.....	193
HYGIENE DAS FABRICAS, por O. S.....	194
PARTES OFICIAIS — Decretos de 12 de Junho da Presidência do Conselho de Ministros e do Ministério das Obras Públicas.....	195
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	195
PESSOAL DA BEIRA ALTA.....	196
LINHA DE PORTALEGRE.....	196
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — XIV.....	197
A VIACAO EM LISBOA.....	198
PROJECTOS DE VIAGEM.....	198
OS RIOS EM ESPANHA E EM PORTUGAL.....	199
O EXPRESSO LISBOA LONDRES.....	199
DE LONDRES AO JAPÃO EM DEZESETE DIAS.....	199
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos acionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas das caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	199 a 201
O RESGATE DOS CAMINHOS DE FERRO DO OESTE DE FRANÇA.....	202
MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL.....	202
TRACÇÃO ELECTRICA.....	203
LINHAS PORTUGUEZAS — Companhia Real — Pedras Salgadas — Valle do Vouga — Machado — Abambras — Samardã — Benguela — Lobito — Regoa a Villa Franca das Naves.....	203
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Itália.....	203
NOTAS VARIS.....	204
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração. (Continuação).....	204
AVISOS DE SERVIÇO.....	205
ARREMATACOES.....	205
AGENDA DO VIAJANTE.....	206
HORARIO DOS COMBOIOS.....	207
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	208

Linha do Sado

Por diversas vezes tenho posto em relevo a importância d'esta linha, o valor do seu tráfego provável, a urgencia da sua construção para se valorizar uma vasta região que tantas riquezas agrícolas e mineiras encerra. Não virei hoje repetir o que os leitores já conhecem; limitar-me-hei a dar a notícia do projecto de um dos troços ultimamente elaborado.

A saída de Setúbal deu lugar a multiplicados estudos e controvérsias achando-se concluído um projecto de atravessamento do esteiro de Marateca, bastante directo e não dando lugar ás objecções que fizeram abandonar o traçado pela boca do esteiro. Os lanços seguintes: Camarinheira a Alcacer e de Alcacer á mina da Caveira além de Grandola estão já aprovados. A 2.ª secção, do Canal a Garvão, está em estudo, tendo sido apresentado o projecto do 1.º e 2.º lanços, do Canal (estaçao que serve a mina da Caveira) a Alvalade; procede-se actualmente aos trabalhos de campo do ultimo lanço, Alvalade a Garvão.

Offereceu uma parte d'esse estudo alguma dificuldade. A ribeira de Grandola, afluente do Sado, é separada do valle principal por um extenso contraforte, que era preciso atravessar e cujos accidentes tornam os primeiros kilómetros do lanço excecionalmente caro, comparado com a notável facilidade da maior parte da linha do Sado.

Transposto esse contraforte, o traçado vae encontrar a margem do Sado proximo de Santa Margarida dos Bairros ao lado da qual caminha sobre uma chã, depois de atravessar a ribeira da Corona, até proximo da con-

fluencia da ribeira de Campilhas, que atravessa junto da sua confluencia com o Sado, terminando o lanço pouco além de Alvalade.

São optimas as condições de planta e perfil.

Com efeito os alinhamentos rectos sommam 24.420m, 59 contra 5.504m, 77 em 24 curvas cujos raios variam entre 300m e 1.000m, sendo de raio minimo apenas 8, 3 de 350m e 2 de 400m. Chega a haver um alinhamento ininterrupto de 9.700m.

Em perfil encontram-se 23 patamares com 7.871m, 76, 12 declives com 7.951m, 28 e 13 rampas com 14.102m, 34. A inclinação maxima é de 13m.

O estudo foi dividido em dois lanços, tendo o primeiro 6.375m, 36 e o segundo 23.550m.

No primeiro lanço as terraplenagens atingem 33:990m³ em rocha dura e 58.536 em terra compacta, o que dá 9m³.628 por metro corrente.

O segundo lanço tem 96.624m³ em rocha dura e 215.888 em terra compacta, ou 10m³.364 por metro.

E' previsto o transporte de 84.751m³ em vagão.

São numerosas e importantes as obras de arte previstas.

A ribeira de Grandola é transposta ao k. 2.161 sobre uma ponte semiparabolica de taboleiro inferior com um vão de 30m.

Ao k. 5.800 foi preciso transpor a profunda quebrada do Barranco sobre um viaducto de 2 vãos de 50m cada um, de taboleiro superior, com um pilar de cantaria e alvenaria de 23,40.

A viga continua, de 5m de alto, é de rotula de malhas largas.

Ao k. 11.750 a ribeira de Corona é transposta sobre um viaducto igual nas dimensões ao do Barranco, salvo a altura do pilar, que é de 30m, 70.

Ao k. 26.330 encontra-se a ponte de Campilhas, com 3 vãos de 30m, viga continua semiparabolica, taboleiro superior, pilares de pequena altura.

Nos apoios contou-se parcimoniosamente com as cantarias em vista da falta de pedra apropriada na região.

Além das obras de arte principaes ha 53 aqueductos, 11 pontões de alvenaria de 3m×3m, 1 pontão metallico de 4m e 3 siphões para passagem de agua.

São 21 as passagens de nível das quais apenas 3 tem de ser guardadas. Ha 5 passagens superiores e 3 inferiores.

Conta-se com 3 estações: Azinheira do Bairro, Ermidas e Alvalade, todas de 4.ª classe.

O orçamento atinge 545:000\$000, assim divididos:

Estudos	781\$144
Expropriações	15.537\$497
Terraplenagens	197:349\$024
Viaductos e pontes	90.620\$000
Obras de arte	35.192\$193
Obras accessórias	9.355\$170
Estações e casas de guarda	34.486\$655
Via e accessórios	138.752\$108
Telegrapho	2.814\$028
Arredondamento	109\$181
	545:000\$000

Corresponde a esta despesa a média kilometrica de 18.211\$978 réis, em que as obras de arte especiaes entram por 3:000\$000.

Todo o projecto está cuidadosa e intelligentemente es-

tudado, atestando a competencia do esperançoso engenheiro que o elaborou, o sr. Arthur Bual.

Na respectiva memoria é feito um proficiente estudo da região sob o ponto de vista do tráfego e que por aquele engenheiro foi desenvolvido numa interessante conferencia na Associação dos Engenheiros Civis.

São postos em relevo os enormes encargos que a mercadoria suporta por falta de transportes faceis.

O seguinte quadro synoptico é bem frizante, indicando o custo do transporte das mercadorias importadas que vêm em barco até Alcacer:

De Lisboa para	Grandola	Cercal	Bairros
Adubos — 1 saca de 50 kg.....	140 réis	200 réis	260 réis
Petroleo — 1 caixa de 36 kg.....	250 "	290 "	370 "
Farinha — 1 saca de 75 kg.....	370 "	530 "	620 "
<hr/>			
De Setúbal			
1 volume de 75 kg.....	230 "	350 "	430 "
1 volume de menos de 75 kg....	150 "	210 "	250 "

O transporte de uma saca de trigo de Alvalade para a estação do Carregueiro custa 200 réis e o de uma saca de 50 kg. de adubo custa 100 réis, accrescendo frete de 200 km. no caminho de ferro.

O seguinte quadro indica o custo da mercadoria exportada:

Mercadoria exportada — Preço do transporte até Alcacer

Para Lisboa de	Grandola	Cereal	Bairros	Ereingas
Cortiça, 45 kg.....	40 rs.	60 rs.	80 rs.	100 rs.
Carvão, saca 13 arrob...	200 "	300 "	500 "	600 "
Travessas.....	70 "	80 "	90 "	—
Metro cubico de madeira	13800 "	13900 "	25000 "	—
Trigo, 45 l.	20 "	30 "	50 "	40 *

Vê-se bem quanto elevado é o onus imposto ás mercadorias e o beneficio que á agricultura da região advirá da construção da linha.

Por maioria de razão as minas ali existentes só com o caminho de ferro poderão ter exploração remuneradora.

Tanto a mina da Caveira, como a da Louzal, teem massas de minério com fraco teor de cobre, que só pode ser exportado para aproveitamento de enxofre, e tendo frete muito barato.

Logo que esteja concluído o estudo do lanço de Alvalade a Garvão, ficará completo o projecto da linha do Sado, em toda a sua extensão, que não andará longe de 130 quilometros, custando cerca de 2.000 contos. A sua construção importará um encargo annual inferior a 120 contos, que terá sobreja compensação no rendimento obtido e no desenvolvimento da região. Não me cansarei pois de proclamar a necessidade da immediata realização d'este melhoramento, cujo alcance, sob ponto de vista económico, reputo incalculável.

J. Fernando de Souza.

Higiene das fabricas

Um dos males da nossa administração publica reside na falta de methodo no trabalho, na distribuição dos serviços e na sua organização; outro na falta de espirito de continuidade ou de seguimento, d'onde resulta uma fluctuação de direcção, uma indecisão de orientação e de propósitos, uma variedade de aspirações e de resoluções verdadeiramente lastimável.

Em física chamam-se doidas as agulhas magnéticas que perdem a propriedade de indicar a tramontana, sem rumo certo; e chamam-se também doidas as balanças com o centro de gravidade proximo do centro de suspensão.

Com grande propriedade se pode estender o qualificativo ás administrações sem rumo, sem norte, sem uma orientação definida e constante, propensas a variações como me-

ras agulhas no fulcro mal firme do governo; ás administrações desequilibradas, ou em equilíbrio indiferente, sem a estabilidade que dá a preponderância d'um sistema, d'uma opinião, d'um fim, alavancas que oscilam ao menor impulso e que a oscilar ficam enquanto o só attrito do meio social as não aqueta e socega, sem firmeza, inconstantes.

Os exemplos com que podia provar-se e demonstrar-se o nosso asserto, ameúdam-se todos os dias e anto-lham-se em qualquer dos ramos da administração publica: não ha método de trabalho nem ha persistência de planos.

Vejam-se as reformas que tem padecido o ministerio das obras publicas; vejam-se até as que nos ultimos tempos teem sido inflingidas á secretaria da guerra, apesar da paz.

D'esta falta de methodo no trabalho e da falta de normas que o acompanha, sem a disciplina essencial ao exito, sem a tradição essencial á escola, resulta que os serviços atropelam-se e complicam-se.

Ha interferencias penosas; as esferas de acção de cada ministerio, de cada direcção collidem umas nas outras. D'umas vezes centraliza-se, d'outras descentraliza-se. Formam-se repartições autonomas, administrações independentes e ao mesmo tempo formulam-se regulamentos minuciosos e estreitos, que quasi designam e estabelecem os modelos de matrizes para talho de letra de cada amanuense.

Sem alargar muito, por agora, o campo das nossas observações, bastará notar que varias obras publicas são executadas por pessoal inteiramente alheio aos quadros do ministerio que trata justamente d'estas obras e que muitas vezes as paga. Basta saber o que tem havido de complicado nas relações dos funcionários, na interpretação dos regulamentos e na execução da fiscalização de generos alimenticios, ou na inspecção sanitaria.

Varios serviços estão, a um tempo, no ministerio das obras publicas e no ministerio do reino, duplicando-se excusadamente. E depois sucede que, por cada uma das partes, que não queira ser beligerante em competencias officiaes, suppôr que a collega tomará a alternativa, varios serviços ficam por fazer em attenção a estes melindres, apezar das repartições, conselhos e juntas.

Temos uma lei de 1863 sobre o estabelecimento de industrias insalubres incommodes ou perigosas. De 1863 para cá quantas industrias novas surgiram na tecnologia; quantas industrias modificaram profundamente os seus processos, as suas ferramentas, os seus meios de trabalho; quantas alterações nos modernos motores e nos geradores do vapor?!

Mas a lei de 1863, decrepita, incompleta, continua com pequenos, raros e quasi inuteis remendos, porque sendo lei referente a causas tecnicas e sanitarias é assunto para dois ministerios, ou mesmo tres contando o da fábrica, e isto de ministerios distintos é ás vezes mais para separar do que as fronteiras territoriales que dividem nações.

Além do que, como o estofo tem de ser applicado em sobreposições, falta noutras partes aparecendo lacunas ou meatos na legislação por onde frequentemente penetra o arbitrio.

Ha uns annos a esta parte, a nossa administração mostrou preocupar-se muito com assuntos de higiene publica e engenharia sanitaria.

Nos dois ministerios do reino e obras publicas houve as demonstrações exteriores em que se traduzia essa preocupação.

Reformaram se os serviços em ambas as secretarias e creou-se o conselho de melhoramentos sanitarios que funciona regularmente e é uma das estações por onde tem de transitar os projectos das edificações de Lisboa que vão á repartição technica da camara municipal em primeira visita.

Mas o plano que levou á criação d'estas instâncias não foi harmonico. Pulverizou os serviços que ficam repartidos pelo ministerio do reino e das obras publicas, em que interessa á polícia civil, aos delegados de saude, á inspecção sanitaria, á inspecção de farinhas, pão e ge-

* Este preço refere-se ao transporte para o Carregueiro.

neros alimenticios, á dos medicos veterinarios officiaes, aos engenheiros de obras publicas e industriaes.

Tanta entidade diversa!

E d'ahi resulta que ha cousas que estão ainda para se regular, e que no nosso apparelho governativo ha orgãos talvez a mais, e funcções certamente a menos.

Assim, por exemplo, nada ha decretado sobre a higiene das officinas e as poucas disposições vindas a lume pelo ministerio das obras publicas sobre o assunto não tem a devida ligação em corpo de doutrina.

Como não se redigiu ainda o código do trabalho, não se fez ainda o regulamento de higiene fabril.

Pois era um bom serviço a prestar ás classes trabalhadoras que, pela dureza da vida que levam, pelo uso e abuso do trabalho das mulheres e dos menores, do trabalho nocturno, do trabalho com excesso; pelas exigencias da vida cara com suggestões de despesas superfluas e gastos nocivos, com imperiosas necessidades de alimentação e moradia; pelas condições do meio especial em que laboram, tanto carecem da acção tutelar dos governos e do amparo que ella lhes influa na protecção sanitaria, no acautelamento contra desastres, no auxilio contra os precalços da sua condição social, no estímulo á previdencia, á economia, ao mutualismo e á solidariedade.

Faltam-nos, codificadamente, as disposições em que se estabeleçam as devidas exigencias de cubagem de ar, de ventilação, de iluminação, de aquecimento das officinas, a sua canalização de dejectos e resíduos industriaes, os seus lavatarios, os seus refeitórios os seus vestiários, a largura e as guardas das suas escadas, o numero e largura das suas portas, a collocação dos seus veios motores, o funcionamento dos seus ascensores e içacargas, as desinfecções periodicas a que ali deva proceder-se, as caiações e pinturas, a natureza dos sobradinhos e pavimentos, a eliminação das poeiras prejudiciaes, os limites da humidificação e de temperatura, a natureza e forma das coberturas, as precauções contra incendios e contra os traumatismos.

Não descuram as nações, mesmo as que minguada actividade industrial representam, de se ocupar do assunto.

Era seguramente útil que entre nós se fizesse o mesmo, mas simplificando, reunindo e methodizando os serviços que não estão sómente incompletos e pluri-subdivididos mas baralhados.

O. S.

PARTÉ OFFICIAL

Presidencia do Conselho de Ministros

Senhor.—Pela Camara Municipal de Montemor-o-Novo tem sido insistentemente pedida a construção de um ramal de caminho de ferro entre aquella importante povoação e a estação do mesmo nome da linha do sul, a fim de se remediarem os inconvenientes da considerável distância que tem de ser percorrida pela estrada ordinária.

A importância do tráfego não seria suficiente para compensar em condições normais o encargo da construção, tanto mais que os recursos criados pelas leis vigentes para a construção das linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado teem a sua natural aplicação a tantos troços de interesse geral e de reconhecida importância, ainda por fazer.

Tendo porém declarado a camara que estava pronta a levantar por empréstimo e a entregar ao Estado a quantia necessária para a construção do ramal, estimada em 170:000\$000 réis, assumindo a parte do encargo do juro e amortização que excedesse o rendimento do mesmo ramal, aceitando taxas mais altas que as da tarifa geral para o tornar mais rendoso, nenhum encargo resultaria d'esta combinação para o Estado, que encontraria no tributo do ramal da linha do sul a compensação das despesas de exploração.

Mandou-se por isso proceder ao inquérito administrativo de utilidade pública para a classificação do ramal, nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, e por decreto de 29 do mesmo mês foi adjudicado ao plano da rede complementar ao sul do Tejo.

Para que a construção se possa efectuar é preciso que a camara municipal seja autorizada a contrair um empréstimo amortizável em curto prazo, nas condições indicadas.

Com preços adequados não poderá o rendimento do ramal diferir

muito da annuidade precisa, e como das receitas de viação tem a camara disponibilidades, não podem ter estas melhor applicação que no pagamento dos encargos de um ramal cuja construção é considerada pelos municipios como o mais importante melhoriaamento que no concelho pode ser feito.

Não hesita por isso o Governo em propôr a Vossa Majestade uma providencia administrativa que, sem encargo para o Estado, satisfaz as aspirações de um importante município e constitue salutar exemplo da cooperação local na realização dos melhoramentos materiais.

Pago, em 12 de junho de 1907.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—António José Teixeira de Abreu—Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho—António Carlos Coelho de Vasconcellos Porto—Ayres de Ornellas de Vasconcellos—Luciano Affonso da Silva Monteiro—José Malheiro Reymão.

Attendendo ao que me representaram o Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras repartições: hei por bem decretar, para ter força de lei o seguinte:

Artigo 1º É autorizada a Camara Municipal de Montemor-o-Novo a contrair na Caixa Geral dos Depósitos um empréstimo em conta corrente de 170:000\$000 réis, com applicação à construção de um ramal de caminho de ferro de via larga entre a villa de Montemor-o-Novo e a estação do mesmo nome.

Art. 2º O empréstimo, amortizável no prazo máximo de trinta annos, será contratado com a Caixa Geral de Depósitos para ficar á ordem do Concelho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, não devendo a respectiva annuidade exceder o limite de 7,5 por cento e com a faculdade de antecipação da amortização.

Art. 3º Logo que se realize o empréstimo, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado procederá à construção de um ramal económico de via larga da linha do sul que, partindo da estação de Montemor, vá terminar junto da villa do mesmo nome, o qual será explorado pela mesma administração e ficará fazendo parte, para todos os efeitos, das linhas do sul e sueste. A mesma administração irá levantando as quantias necessárias para o pagamento da construção.

Os juros durante a construção serão lançados á respectiva conta corrente a débito da camara.

Art. 4º Logo que o ramal entre em exploração, a receita bruta total do mesmo, incluindo impostos, será entregue semestralmente á Caixa Geral de Depósitos, para pagamento do juro e amortização do empréstimo.

Art. 5º No caso de ser a receita fixada nos termos do artigo anterior, inferior á annuidade necessária para juro e amortização do empréstimo, a Camara Municipal de Montemor-o-Novo entrará no respectivo estabelecimento bancário com a quantia que faltar para a perfazer, consignando para esse efeito as disponibilidades da receita de viação e aumentando na percentagem adicional ás contribuições geraes do Estado o necessário para solver aquelle encargo se porventura não forem suficientes as referidas disponibilidades.

Art. 6º As taxas especiais estabelecidas para o percurso de passageiros e mercadorias do ramal poderão ser superiores ás da tarifa geral das linhas do estado e fixadas por forma que tornem a exploração do ramal o mais productiva possível sem prejuizo do desenvolvimento do tráfego.

Art. 7º Fica revogada a legislação em contrario.

O Conselheiro de Estado Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das outras Repartições, assim o tenham entendido e façam executar Pago, em 12 de junho de 1907.—REI.—João Ferreira Franco Pinto Castello Branco, António José Teixeira de Abreu, Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho, António Carlos Coelho de Vasconcellos Porto, Ayres de Ornellas de Vasconcellos, Luciano Affonso da Silva Monteiro, José Malheiro Reymão.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Secretaria Geral

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

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

Usando da facultade concedida ao Governo pelo § 1º do artigo 15º do Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1º Os engenheiros, condutores, apontadores e mais pessoal dos quadros das obras publicas do ultramar, ou das direcções da construção, exploração, e fiscalização dos caminhos de ferro ultramarinos, quando em serviço fóra da séde da sua resi-

dencia oficial e a mais de 10 kilometros d'esta, terão direito a uma ajuda de custo diaria, que lhe será abonada nos termos do presente decreto e segundo a tabella annexa que vae assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar.

§ unico Estas ajudas de custo serão abonadas, além dos vencimentos ordinarios estabelecidos para os mesmos funcionários, e não excluem o direito a abonos para transporte exclusivo do pessoal, instrumentos, material de acampamento e outros artigos indispensaveis para o desempenho da commissão de que esse pessoal fôr encarregado.

Art. 2º A residencia oficial dos directores das obras publicas é na capital da respectiva província ultramarina, a dos directores da construcção, exploração, fiscalização dos caminhos de ferro, nas localidades que forem testas das linhas ferreas sob a sua jurisdição; a de todos os outros engenheiros de obras publicas e caminhos de ferro é fixada pelos governadores das províncias, sob proposta dos directores ou chefes de serviço.

Art. 3º A residencia oficial dos conductores e apontadores de obras publicas ou dos caminhos de ferro será fixada pelos directores ou chefes de serviço.

Art. 4º Quando, por motivos de serviço e com autorização superior, os engenheiros de obras publicas ou de caminhos de ferro tiverem de estar ausentes da sua residencia oficial, em localidades ultramarinas fôrda da província em que servem, será a ajuda de custo a que se refere o artigo 1º substituída, durante todo o tempo da ausencia, pela ajuda de custo extraordinaria fixada pelo Governo.

§ unico. A autorização a que se refere o presente artigo só pode ser dada pelo Governo da metrópole.

Art. 5º As ajudas de custo serão abonadas desde o dia da partida até o dia do regresso à residencia oficial, tendo-se em vista o disposto no artigo precedente e nos artigos 6º e 7º do presente decreto.

Art. 6º As ajudas de custo serão, em regra, pagas depois de apresentado o documento comprovativo do serviço desempenhado fôrda da residencia oficial.

§ 1º Para os directores das obras publicas e dos serviços de construcção, exploração e fiscalização dos caminhos de ferro o documento será um relatorio da visita feita ou do serviço desempenhado e apresentado ao Governo da província ou do distrito autonomo.

§ 2º Para o restante pessoal os relatorios serão apresentados aos respectivos directores ou chefes de serviço.

Art. 7º Com excepção das ajudas de custo extraordinarias a que se refere o artigo 4º, as ajudas de custo só podem ser abonadas em cada anno:

Durante 180 dias aos directores de obras publicas;

Durante 120 dias aos engenheiros em serviço nas direcções de obras publicas;

Durante 60 dias aos engenheiros directores da construcção, exploração e fiscalização dos caminhos de ferro;

Durante 270 dias aos engenheiros em serviço nas direcções dos caminhos de ferro;

Durante 360 dias aos conductores, apontadores ou fiscaes de obras, tanto das direcções de obras publicas como dos caminhos de ferro;

Durante 180 dias aos pagadores das direcções dos caminhos de ferro;

Durante 180 dias aos ajudantes de pagadores das direcções de caminhos de ferro;

Durante 180 dias ao fiel dos depositos dos caminhos de ferro;

Durante 90 dias aos amanuenses das direcções de caminhos de ferro;

Durante 360 dias ao medico e aos enfermeiros do serviço de saude, dependentes das direcções de caminhos de ferro

§ unico. Aos conductores e apontadores de obras publicas as ajudas de custo não devem, ordinariamente, exceder quinze dias em cada mez; porém, quando por motivo de serviços especiais e demorados tenham de permanecer fôrda da residencia oficial além dos quinze dias fixados, poderá o mesmo abono ser feito extraordinariamente em relação á totalidade dos dias em que efectivamente estiverem nesse trabalho.

Este abono extraordinario só poderá ser feito mediante despacho especial do governador da província ou distrito autonomo, sob proposta fundamentada do director das obras publicas.

Art. 8º O serviço feito pelos engenheiros na séde das sub-seccões de obras publicas não da direito á ajuda de custo, a qual só será abonada durante a viagem, da séde da secção respectiva para a sub-seccão e vice-versa; quando feita com ordem ou autorização superior.

Art. 9º Os empregados, tanto de obras publicas como de caminhos de ferro, que exercerem funções de categoria superior á sua, perceberão, enquanto as desempenharem, a ajuda de custo correspondente a essas funções, nos termos do artigo 1º do presente decreto.

Art. 10º Aos engenheiros, conductores e apontadores da Direcção das Obras do Porto de Lourenço Marques, creada temporariamente pelo decreto com força de lei de 28 de março de 1905, serão abonados por mez quinze dias de ajuda de custo.

§ unico. Quando algum dos empregados designados neste artigo tenha de viajar em serviço além de 10 kilometros fôrda de Lourenço Marques, terá direito ao abono de ajuda de custo diaria, por tantos dias quantos forem aquelles que estiverem a mais d'aquelle distancia, contanto que esse abono não seja por mez superior ao correspondente ao numero de dias do mesmo mez, diminuido de quinze.

Art. 11º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 12 de junho de 1907. — REI. — Ayres de Ornellas de Vasconcellos.

Tabela annexa ao presente decreto

Ajudas de custo diárias que compõem ao pessoal technico, administrativo e fiscal das direcções das obras publicas e caminhos de ferro do ultramar

Angola e Moçambique

Engenheiro director de obras publicas, de caminhos de ferro e porto de Lourenço Marques	5\$000
Engenheiro-chefe de secção sub director de caminhos de ferro	4\$500
Engenheiro auxiliar	3\$000
Conductor de 1.ª classe	2\$000
Conductor de 2.ª classe	1\$600
Conductor auxiliar	1\$500
Apontador de 1.ª classe	1\$000
Apontador de 2.ª classe	1\$000
Thesoureiro pagador dos caminhos de ferro	2\$500
Ajudante do thesoureiro pagador dos caminhos de ferro	2\$000
Amanuense de 2.ª classe dos caminhos de ferro	1\$000
Chefe dos armazens dos caminhos de ferro	3\$000
Fiel dos armazens dos caminhos de ferro	1\$000
Medico dos caminhos de ferro	4\$500
Enfermeiro dos caminhos de ferro	1\$000

Guiné, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe e Timor

Engenheiro director de obras publicas	4\$500
Engenheiro chefe de secção	4\$000
Engenheiro auxiliar	2\$500
Conductor de 1.ª classe	2\$000
Conductor de 2.ª classe	1\$500
Conductor auxiliar	1\$400
Apontador de 1.ª classe	800
Apontador de 2.ª classe	800

India e Macau

Engenheiro de obras publicas	4\$400
Engenheiro-chefe de secção	3\$000
Engenheiro auxiliar	2\$000
Conductor de 1.ª classe	1\$500
Conductor de 2.ª classe	1\$200

Paço, em 12 de junho de 1907. — Ayres de Ornellas de Vasconcellos.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 10 do Sul e Sueste, para machinas, esparto e similares em bruto ou obru, e peixe em conserva, salmoura ou salgado.—A nova edição d'esta tarifa (reforma da que démos no anno passado com o nosso n.º 439) alarga a todas as estações a applicação dos preços da 1.ª série e estabelece outras concessões favoraveis a estes transportes, algumas das quaes já vigoravam por duas modificações que démos aqui, com os n.ºs 450 do anno passado e 460 do anno corrente.

Pessoal da Beira Alta

Terminando agora o contracto de Mr. Stevenin, como chefe da Exploração da Beira Alta, será substituído por um distinto engenheiro da Companhia Real.

A proposta já foi aceita.

Mr. Stevenin vai para sub-director da Norte de Espanha.

Linha de Portalegre

Por decreto de 27 de junho foi autorizado o governo a eliminar da concessão feita a José Pedro de Mattos por contrato de 9 de dezembro de 1903 o ramal de Fronteira a Aviz, devendo em compensação ser construida

de via larga a linha de Estremoz a Castello de Vide a qual será prolongada até ligar com a da Beira Baixa no ponto que os estudos designarem, quando o rendimento liquido attingir cinco a seis por cento do custo e construção determinavel por avaliação contraditoria. As condições technicas de construção não deverão ser inferiores ás do ramal de Caceres.

O concessionario não poderá celebrar contrato d'exploração ou de arrendamento da linha sem prévia autorização do governo ficando assegurada a preferencia á administração dos caminhos de ferro do Estado.

Por portaria de 26 foi mandado estudar novo traçado da linha de Ponte de Sôr, entre Móra e Ponte de Sôr que a aproxima de Aviz o mais possível podendo passar a 6 kilometros, o que justifica a eliminação do ramal.

A propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XIII

(Continuação)

O efecto de dolorosa impressão causada em todo o paiz pelo sinistro da ponte da Torre das Vargens foi das mais emocionantes manifestações geralmente sentidas.

Os agentes de todas as categorias ao serviço da empresa constructora desempenhavam sob bem demonstrada tristeza os deveres de seus cargos, ainda sob a impressão recebida pelo funebre sucesso que lhes enluctava o espirito. Procedendo ao bem doloroso dever de desobstruir o local que a fatalidade transformara em um horrendo montão de cadáveres, onde se haviam perdido tantas vidas que momentos antes corriam pressurosas a desempenhar trabalho de que auferiam a parca subsistência não era a olhos enchutos que ao desembalar os escombros amontoados os restos do material despenhado, havia que transportar para sobre a via novos cadáveres esmagados, membros soltos de corpos de que se ignorava a procedencia e que formando de um lado pilhas de madeira e ferragens do outro se estendia uma fila de vultos informes que pouco antes constituiam corpos robustos!

Como em geral os grandes trabalhos ocupam gente de províncias longínquas nunca pôde bem averiguar-se a identificação de todas as vítimas.

O numero de mortos *officialmente* manifestado em Abrantes limitando-se a 14, fica á quem do numero verdadeiro, pois que dos restos separados e amalgamados não podia precisar-se a quantos seres humanos pertenciam.

Encheram-se as enfermarias dos hospitais de Ponte de Sôr e Abrantes, com os feridos de maior gravidade dos quais a empresa tomou a seu cargo o tratamento.

Ao funeral das vítimas em Abrantes assistiu todo o pessoal superior. Triste página na historia tão lugubremente animada da construção da nossa rede ferroviária!

Como consequencia do fatal sucesso procedeu-se, por parte do governo e pela da empresa, à inquirição da causa originaria do sinistro.

O engenheiro chefe da fiscalização oficial, Joaquim Nunes de Aguiar, com outros que lhe seguiam a opinião, insistia em que o sinistro fôra devido á falta de recheio de concreto nos cilindros.

Outros engenheiros do Estado, de não menos valor, discordavam d'esta opinião e atribuíam a causa a ruptura da placa de ferro fundido que tapava os cilindros e sobre a qual assentavam os carris.

Estas placas de grossa espessura eram reforçadas dos extremos para o centro por nervuras robustas que no centro suportavam a viga de ferro que formava a via.

O engenheiro chefe do serviço de material e tracção, que sempre insistiu em que na pouca solidez das placas que rematavam os cilindros residia o perigo do desmoronamento das pontes metálicas do sistema Khenard, mais uma vez provou, sem objecção que a invalidasse, a sua muita competencia com a evidencia do facto que a todos mostrou a razão da sua opinião.

Para uma experiência de prova convidou a reunir nas officinas da empresa o pessoal superior da construção e exploração, sendo o venerando José Victorino Damazio o único, sem pertencer ao pessoal da empresa, admitido por convite a presenciar a experiência.

Deve-se renovar a asserção de sempre ter sido a opinião de José Victorino, baseada em cálculos em que todos lhe reconheciam a maior competencia, que não era na falta de recheio dos cilindros mas no vício das placas, que consistia o risco do desmantelamento das pontes Khenard.

Apesar da autoridade do decano da classe dos engenheiros, outros havia que este ponto lhe contestavam; sendo o mais insisteente o engenheiro em chefe da fiscalização por parte do governo Joaquim Nunes de Aguiar, a quem pelo cargo que exercia todos tinham que acatar.

Reunidos, pois, nas officinas de Santa Apolonia os convidados pelo engenheiro Ghebard para presenciarem a sua experiência e afastados do recinto todos os operários para evitar que nelles ficasse impressão do resultado da prova a que se ia proceder e, especialmente para que os machinistas não conhecessem o risco que corriam conduzindo as locomotivas sobre as muitas pontes Khenard que havia nas duas linhas de Leste e Norte, foi o proprio engenheiro Ghebard quem pessoalmente, submetendo uma placa á ação da máquina hidráulica, a fez partir em estilhaços repetindo a prova em mais duas, placas cujos fragmentos foram lançados nos depósitos da sucata.

Estava praticamente provado o ponto fraco que punha em evidente risco a circulação de comboios sobre as pontes metálicas do sistema Khenard, se o defeito não fosse remediado pela substituição das placas desde logo condenadas a serem inutilizadas o que de urgencia foi determinado e com a maxima presteza executado, substituindo as placas de ferro fundido por coberturas de pedra, adaptadas ao assentamento da via.

O engenheiro chefe da fiscalização por parte do governo na convicção de que na falta de recheio dos cilindros consistia o risco para a circulação dos comboios intimou a direcção da empresa para suspender a circulação enquanto os cilindros não fossem cheios de beton, sob pena de não autorizar o pagamento das prestações que o governo tinha a fazer, o que constitua a maxima dificuldade para a empresa poder continuar os trabalhos em andamento.

Recorrendo-se à resolução superior do ministro e não querendo este incorrer na responsabilidade de contrariar a opinião do seu delegado technico, mas conhecendo a exageração da insistencia, resolveu que desde logo se procedesse ao enchimento dos cilindros, mas autorizando sob responsabilidade da empresa a não interrupção da circulação, efectuando-se com a maxima precaução a passagem sobre as pontes metálicas.

Para este fim o director da empresa, para inspirar confiança não só ao publico que utilizava os comboios mas ainda ao pessoal que d'elles formavam parte, solicitou como mais um valioso serviço dos chefes superiores da exploração que acompanhassem pessoalmente os comboios, ao que todos anuiram com a completa abnegação de suas vidas, convictos como estavam do evidente risco que corriam.

Efectivamente ninguem pode imaginar o esforço de dedicação necessaria e força que assumiam no cumprimento do dever quando, ao partir de Lisboa e ao passar sobre as pontes metálicas, se esperava a cada momento a sorte da de Torre das Vargens. No regresso a Lisboa depois de igual commoção respirava-se até que novo turno competisse.

E assim protegidos pela Providencia seguiram até completa modificação da parte fraca das pontes Khenard.

Para cumprimento das ordens do engenheiro Aguiar foi ordenado que pelo *trou d'homme* dos cilindros fosse introduzido o concreto de beton que todos podem imaginar o efecto benefico que podia produzir e de que ficou provada a inutilidade quando ultimamente pela completa substituição das pontes Khenard o recheio dos cilindros foi encontrado em uma massa lamacenta que mais arriscava do que protegia as paredes metálicas dos mesmos cilindros.

A viação em Lisboa

A dissolvida Camara Municipal de Lisboa prorogou por mais um anno a concessão, que findava agora, feita á Companhia Carris de ferro.

Esta concessão agora prorrogada dizia respeito apenas ao primeiro pedido feito, isto é, ás linhas do Intendente, Caminhos de ferro, Belem e rua das Pretas.

Veio muito a propósito esta prorrogação por a comissão não estar habilitada com o estudo profundo do contrato, e não dever de olhos fechados entregar por longo prazo o exclusivo da viação á empresa que a explorava.

Este anno que vae decorrer é de esperar que a comissão municipal o empregue dedicando a um assunto tão melindroso a atenção que lhe deve.

Muitas são as alterações que, a nosso ver, devem ser introduzidas no novo contrato, em beneficio do publico e mesmo do municipio.

Tem a actual comissão municipal elementos de sobejo para poder fazer um contrato vantajoso: conhecimentos, experiência e aptidões técnicas. E' nos pois licito esperar que o novo contrato não deixe margem a que a Companhia levante mais tarde questões, allegando direitos que não estavam no animo da comissão municipal conceder-lhe.

E' este o ensejo opportuno para modificar as tarifas que são das mais caras que se encontram na Europa. O preço unico devia ser o de 20 réis, equivalente approximado do preço das carreiras no estrangeiro. E' retribuição suficiente para o percurso de Alcantara ao Caminho de ferro ao Intendente e á rua das Pretas. As carreiras dentro dos limites da antiga area da cidade nunca devem ser superiores a 20 réis.

De Alcantara a Belem, e em geral por cada zona, mais 10 réis; e bilhetes de correspondencia a 30 réis, são condições que se impõem. E as zonas não devem ser delimitadas pela companhia mas sim pela Camara.

A duração do contrato parece-nos que nunca deve ser superior a 15 ou 20 annos, o maximo.

O pagamento á Camara por cada carro que a Companhia trouxer em serviço, deve ser independente do numero de carros, de outras empresas, que por sua vez pagam a respectiva contribuição.

A tarifa é de 500\$000 réis? pois pague a Companhia tantas vezes aquella quantia quantos carros tiver em serviço. O mais será querer um Deus para si e um diabo para os outros. Não devem as pequenas empresas que luctam com dificuldades pagar pela opulenta Companhia.

Os horarios devem ser rigorosamente mantidos, não se permitindo que a Companhia os modifique a seu belo prazer.

Ha no estrangeiro cidades em que a illuminacão electrica é feita obrigatoriamente pelas Companhias de tremvias.

Parece-nos que seria conveniente saber guardar a possibilidade de impôr-se lhe essa obrigação logo que caduque o contrato feito com a actual Companhia do Gaz e Electricidade.

E d'est'arte, á maneira que forem caducando as concessões parciaes feitas á Companhia de Carris de ferro, iria Lisboa reconquistando o que de olhos fechados vereações transactas teem deixado correr pela agua abaixo.

A experiencia tem mostrado os erros dos antigos contratos; resgatemo-los agora tanto quanto em nossas mãos esteja.

Projectos de viagem

Confirmando o que dissemos, está assegurado que em breve começaremos a nova série de descrições de viagem que tão apreciadas teem sido no nosso jornal — não pelo que valem mas pelo interesse que despertam os paizes ou os pontos pouco visitados, e pela rigorosa verdade que é um dos caracteristicos d'estes artigos.

As novas «Notas de viagem» começarão pela Hollanda, de que ainda não se falou aqui, seguindo-se depois,

por Bremen, a Hamburgo e d'ahi por toda a costa do oeste norueguês, desde Odda até o Cabo Norte, avançando depois para as ilhas «dos Ursos» Spitzberg, baías «do Sino», «do Advento» e «Virgem».

D'este ponto o vapor avança para o norte quanto lh'o permitte a corrente dos blocos de gelo que se desagregam das eternas geleiras do polo.

No anno findo estes vapores avançaram até 81° 1' 11".

No regresso visitar-se-hão Lyngenfjord, a terra dos laponios; a celebre gruta de gelo de Torghatten, a maior do mundo, e as outras fjords não vistas á ida até Bergen, d'onde a viagem passará a ser pelos lagos interiores e por terra, visitando-se toda a Noruega, passando-se d'ahi á Suecia, que será também toda percorrida.

Para a visita da Noruega o nosso jornal foi já distinguido pela direcção dos caminhos de ferro do Estado com um passe de livre circulação em toda a rede.

Aqui deixamos o nosso agradecimento á amavel direcção d'aquellas linhas pela larga concessão que fez assim que soube da viagem que projectavamos.

Ella nos permitirá visitar aquelle interessante paiz tão completamente quanto aquella grande rede ferroviaria por elle se estende, e com a liberdade de excursão de que os viajantes ordinarios em geral não dispõem.

O itinerario no regresso depende do tempo que for empregado na visita aos paizes escandinavos, aos quais se dirige especialmente a viagem d'este anno.

Em quanto a temperatura no-lo permitir iremos visitando todos os pontos interessantes da Suecia e Dinamarca, e depois ainda se projectam alguns dias consagrados ás estações balneares da Belgica e da França.

Eis o que prometemos, e cumpriremos — salvo caso de força maior — começar a oferecer aos nossos leitores desde 1 d'agosto proximo.

Os rios em Espanha e em Portugal

Na sessão de 20 d'este mes, na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, apresentou o engenheiro sr. Mello de Mattos uma comunicação referente ao plano de estudos hidráulicos para 1907 em Espanha.

Aquelle documento governativo do vizinho reino mais serviu de pretexto ao engenheiro Mello de Mattos para apontar o que temos que fazer, do que para se espreitar em considerações sobre as vantagens que as obras decretadas são susceptíveis de trazer á agricultura e á industria de Espanha.

De facto, após uma longa série de considerações sobre a nossa agricultura e principalmente sobre a influencia climatologica a que ella está sujeita no Alentejo, principalmente, assenta que a invariabilidade das nossas primaveras tem influencia capital sobre a nossa produção cerealifera.

Ora, segundo a opinião d'aquelle engenheiro, baseada em parecer de sabios que se tecem especializado em assuntos de physiologia vegetal, as irrigações em épocas convenientes corrigem as variações climaticas da primavera.

Portanto, se se aproveitassem convenientemente todas as correntes de agua que em todos os sentidos sulcam o Alentejo, não succederia como agora em que, por acaso, temos um anno agricola que excede em produção a de regiões de intensa cultura como a Campine belga ou a antiga Flandres francesa seguido de dois ou tres em que a colheita se salda por verdadeiros sinistros.

A comprovar as considerações que fez para o nosso paiz, apontou o que se dá em Alicante, Murcia, Cartagena e Valencia.

Ainda mais do que a Andaluzia, afirmou o engenheiro alludido, gosam de clima africano Murcia e Valencia, onde a altura das chuvas não atinge meio metro por anno, onde a temperatura média ultrapassa 20 centígrados e onde o numero de dias de chuva não excede annualmente a 63.

Se não se captassem as correntes de agua de todos

os rios, regatos e até dos barrancos, aquella região seria um perfeito Sahara.

Todavia, os valencianos principalmente, aproveitam de tal maneira as águas do Guadalaviar e dos seus affuentes que a conhecida *huerta* conta ferraageaes onde se cega a herva 9 e 10 vezes no anno, terrenos onde se effectuam 4 e 5 colheitas annualmente e onde não é raro encontrar pés de milho com 5 e mais metros de altura.

Já em 1866 o falecido engenheiro Almeida d'Eça falava da *huerta* de Valencia como exemplo digno de imitação e já então escreveu: «Variados cursos de agua tem Portugal actualmente não aproveitados, mas que poderiam prestar eminentíssimos serviços não só à agricultura por meio de irrigações, enafeiramentos e colmatações, mas finalmente às industrias manufactoras dos diferentes generos».

Ora, no estiradíssimo lapso de tempo de 40 annos, ainda não houve governo algum que cuidasse a sério da riqueza enorme que, sem proveito, se perde no mar por 11 fozes de rios principaes que sulcam o paiz.

E ao passo que semelhante desleixo se dá, sucede que em 1904, segundo o ultimo «Annuario Estatístico» que se acha publicado, importou Portugal (continente e ilhas adjacentes) 986.388 toneladas de combustíveis mineraes com o valor declarado de 4.043.079.000 réis.

Calcula o engenheiro Mello de Mattos que a nossa industria naquelle anno queimou 1.347.693.000 réis de combustivel, só por não poder aproveitar as correntes de agua adaptadas como forças motrizes, a que o engenheiro Henry Bresson deu o nome de *hulha verde*.

Não é, todavia, aos industriaes que cabe o estudo de semelhante aproveitamento de forças motrizes.

Não só exige um largo trabalho theorico, mas demoradas observações científicas, que devem estar a cargo do pessoal technico do Ministério das Obras Publicas. Quando haja valores e dados científicos que mereçam confiança, certamente que os industriaes saberão arriscar os seu capitaes em empresas que lhes permittam tirar d'ahi lucro condigno.

Demais, já em 1892 escrevia a *Revista de Obras Públicas*, «em cada centro de riqueza latente ou necessitando apenas de exploração, não cabe ao governo outro papel que não seja o de ensinar, regular e dirigir as actividades, tendo em vista desenvolver essas riquezas, muitas vezes em potencial, outras não pedindo senão trabalho ou em bastantes ocasiões exigindo tão sómente leis coercitivas ou meros auxílios pecuniários a título de empréstimo».

Citando agora estas phrases, affirma a comunicação a que nos referimos que tem em vista obrigar, se isso for possível, os que governam a entrarem deliberadamente no caminho da *politica hydraulica*, assim como o fez a Espanha.

O peor é que nos parece que o sr. Mello de Mattos brada no deserto.

O expresso Lisboa-Londres

Ultimamente tem-se desenvolvido extraordinariamente as relações commerciaes entre Portugal e a Inglaterra, o que tem feito aumentar proporcionalmente a correspondencia entre os dois paizes.

Além d'isso, a importantissima correspondencia da África do Sul, que é deixada pelos paquetes em Lisboa para seguir por via terrestre para Inglaterra por ser mais rápida a viagem, vem ainda aumentar a já valiosíssima correspondencia que parte de Lisboa para a Grã-Bretanha, e por isso a necessidade de encurtar quanto possível a duração da viagem entre os dois paizes.

Nesse sentido, na European Time Table Conference, apresentou o nosso delegado uma proposta para que o *Sud-Express* de Portugal ao chegar a Paris ligasse imediatamente com o comboio para Inglaterra, evitando assim a passageiros e correspondencia uma perda de tempo cujo prejuizo é incalculável para os interesses commerciaes.

O proposta do delegado português encontrou eco no espírito dos conferentes.

O representante da companhia dos caminhos de ferro de Orleans aceitou a ideia em princípio e comunicou que imediatamente iria apresentá-la à direcção, aliviando, para facilitar o *desideratum*, que houvesse no *Sud-Express* de Portugal uma carruagem destinada exclusivamente aos passageiros que se destinasse a Inglaterra, a qual no Quai d'Orsay se destacaria do comboio, seguindo imediatamente pela linha de cintura até a *gare* do Norte para ser ligada ao comboio para Calais.

E', pois, de esperar que em breve tenhamos o expresso Lisboa-Londres.

De Londres ao Japão em dezesete dias

O extraordinario desenvolvimento que tem tido o Canadá torna indispensável o aperfeiçoamento das comunicações d'aquella colonia e a metropole.

Nesse sentido, a *Zeitung der Vereins* aventa algumas ideias para tornar realizavel em 5 dias a viagem de Londres a Montreal.

Lembra a construcção de ferry-boats para transportar, sem trasbordo, os comboios de viajantes e mercadorias entre os portos de Inglaterra ou Escocia e os da Irlanda; a construcção de um caminho de ferro, de 160 kilometros aproximadamente, partindo de Collooney, perto de Slig, no norte da Irlanda, passando por Balbina, Belmullet, e terminando no novo porto de Termon, na enseada de Blaksod; e o emprego de paquetes rápidos com a velocidade de 25 milhas.

Termon é o ponto da costa irlandesa que fica mais proximo do Canadá; a distancia entre elles é de 3.380 kilometros, isto é, menos 1.400 kilometros do que entre Nova York e Liverpool ou Southampton.

A duração do trajecto seria: De Londres a Blaksod, por Larne, ao norte de Belfast, 1.068 kilometros em 14 horas; De Blaksod a Halifax, 3.308 kilometros, por mar, em 84 horas; De Halifax a Montreal, 1.345 kilometros, em 20 horas. D'est'arte poder-se-hia fazer a viagem de Londres a Chicago em 9 dias e ao Japão em 17.

O capital necessário ao estabelecimento d'este serviço seria, na opinião da *Zeitung der Vereins*, o correspondente a 5.625 contos; é visível que neste calculo não entra o material circulante do caminho de ferro nem o material naval.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

São prevenidos os obrigacionistas de que, a datar de 1 de julho proximo futuro, serão pagos os coupons n.º 1 e 2, relativos aos annos de 1903 e 1906, das obrigações privilegiadas do 2.º grau, à razão de 3,30 frs. para o coupon n.º 1 e 3,35 frs., para o coupon n.º 2, liquido de imposto para o tesouro francês, em harmonia com as resoluções da assembleia geral de 29 de maio proximo passado.

Previne-se, outrossim, que o coupon n.º 5 das obrigações privilegiadas do 1.º grau, relativo ao 1.º semestre de 1907, será igualmente pago a partir de 1 de julho proximo futuro à razão de 7,08 frs., liquido de impostos para o tesouro francês.

Os pagamentos far-se-hão em Paris, no Comptoir National d'Escompte; em Lisboa na casa Henry Burnay & C.º e no Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos pelo cambio do dia do cheque sobre Paris e com isenção do imposto de rendimento.

Declara-se que da emissão de 45.000 obrigações do 1.º grau e 83.502 obrigações do 2.º grau, 40.372 das primeiras e 80.745 das segundas são isentas do imposto de rendimento em Portugal, nos termos do artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1903, e que esta Companhia tomou sobre si o encargo de pagar directamente ao tesouro português o imposto de rendimento devido sobre as restantes 4.628 obrigações do 1.º grau

e 2.757 obrigações do 2.º grau, não compreendidas naquela lei e decreto, a fim de que os portadores de todas as obrigações d'esta Companhia fiquem igualados na isenção do dito imposto.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1907, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 493, 505, 633, 2.790 4.405, 7.855 de 450.000 réis; 9.798, 11.876, 14.673, 14.691, 16.397, 19.682, 19.940, 20.910, 25.246, 27.243, 29.335, 31.070, 32.618, 34.502, 38.744, 41.817, 43.389, 47.336, 48.787, 49.650, 51.690, 52.724, 54.153, 54.635, 55.288, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos com os números mencionados será feito no dia 1 de julho de 1907:

No Porto, na sede da companhia à Rua de Bellomonte, n.º 49
Em Lisboa, no London and Brasilian Bank Limited.
Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.
Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorf & C.º.
Em Bruxelas, em casa dos srs. J. Matthieu & Fils.

Boletim Commercial e Financeiro

A situação monetária dos diferentes mercados não sofre alteração sensível nas últimas semanas.

A taxa de desconto no mercado livre firmou-se em 4 3/4 em Berlim e em 3 7/8 em Londres. Manteve-se a 3 3/8 em Paris.

O último balancete do Banco de Inglaterra apresentou-se contudo mais favorável, registando a caixa um aumento de 665.000 libras, tendo a proporção das reservas para os encargos subido de 47 para 47 1/8 por cento.

A firmeza da cotação cambial de Nova-York deixa prevê novas remessas de ouro para a Europa.

Por seu lado o Banco de França retirou 238.000 libras em ouro do Banco de Inglaterra. Por esse facto a carteira sobre o estrangeiro continua diminuindo e pouco excede 5.000.000 de francos. A existência em caixa, de metal amarelo, aumentou 30 milhões, ao passo que a carteira de desconto diminuiu aproximadamente a mesma importância. A circulação fiduciária diminuiu aproximadamente 36 milhões.

*

A situação anormal que o mercado de Nova-York atravessa há seis meses a esta parte e que constitue uma das principais causas da depressão de que sofre a bolsa de Londres tem dado lugar às apreciações mais pessimistas, denotando claramente uma completa ignorância acerca do que se passa nos Estados Unidos. Esta crise de bolsa não representa de forma alguma o enfraquecimento da actividade industrial e comercial dos Estados Unidos, nem tão pouco a falta de recursos da nação: é a consequência da expansão da vida económica deste grande povo.

Para bem compreender as condições fundamentais do comércio e da prosperidade dos Estados Unidos, convém accentuar que a cifra geral das importações e exportações dobra de dez em dez anos, tendo mesmo aumentado ainda mais no último decénio, e que o país possue imensos recursos naturais ainda não valorizados.

E' um erro julgar que a força productiva dos Estados Unidos atingiu o máximo, pois possuem vastas extensões de terrenos férteis, ainda incultos pela falta de população, e imensos jazigos minerais por explorar. A produção do trigo mesmo apesar das consideráveis proporções que atingiu pode ainda dobrar.

Mas o progresso dos Estados Unidos tem atingido um desenvolvimento muito maior do que o permite a somma dos capitais disponíveis. Os apelos constantes ao capital, a taxa elevada do juro e as dificuldades em fornecer os fundos indispensáveis às indústrias provam que se torna necessário à grande República um pouco de moderação na sua expansão económica.

E' também de notar que neste país os capitais empregados em bens imóveis excedem muito as somas que deveriam ser destinadas a essa aplicação.

E' forçoso reconhecer que o desenvolvimento dos meios de transporte é uma das principais causas do progresso maravilhoso dos Estados Unidos. Ao princípio a maior parte do capital gasto na construção dos caminhos era estrangeiro. A crise de 1893, porém, fez com que os capitalistas estrangeiros se abstivessem de fornecer o dinheiro preciso para o desenvolvimento ferroviário, e assim, durante bastantes anos a construção de novas linhas fez-se muito lentamente. Durante esse tempo os americanos, apertados pelo necessário de atender às exigências da sua extensa rede ferroviária tiveram de procurar os meios de aumentar, sem grandes despesas, o poder do material das companhias de caminhos de ferro.

Construiram locomotivas e vagões especiais, de forma que como mesmo esforço e a mesma despesa podiam efectuar transportes mais importantes que com o antigo material. Graças a este processo, os americanos, de 1893 a 1905, pouco dinheiro pediram ao estrangeiro e aplicaram os capitais disponíveis a outras indústrias.

No fim de 1892 a importância dos capitais empregados nas vias ferreas americanas excedia em pouco nove milhares de milhões de dollars, dos quais 3 e meio, pelo menos, tinham sido

fornecidos pela Europa, e principalmente pela Inglaterra. Durante os dez anos que precederam a crise, o capital empregado foi de 3.363 milhões de dollars, dos quais 40% provenientes do velho mundo. Durante o período de dez anos, que terminou em 1905, a despesa não excedeu 2.273 milhões de dollars, o que não obstante a que o tráfego se elevasse ao dobro.

Foi em 1905 e 1906 que de novo os americanos se dirigiram aos capitalistas por causa da expansão prodigiosa do tráfego. Uma parte dos capitais solicitados é destinada à construção de novas linhas indispensáveis pelo crescimento da população e do comércio. Estes capitais têm sido ultimamente obtidos pela emissão de obrigações a curto prazo que têm sido enviadas em massa para a Europa. Em vista das condições vantajosas oferecidas aos subscriptores esse papel tem encontrado tomadores com grande facilidade. O que é certo, porém, é que estas operações muito têm contribuído para reduzir as disponibilidades da Europa na ocasião em que esta para prosseguir no desenvolvimento da sua actividade industrial e comercial mais carecia de capitais. É esta uma das causas principais da crise monetária que por toda a parte, se manifesta de há cerca de um ano para cá e que obriga os mercados europeus a não aceitarem com tanta facilidade os novos títulos de caminhos de ferro americanos.

Em resumo: a crise de Wall Street tem a sua repercussão nas bolsas europeias e tem por origem a insuficiência de capitais para fazer face às exigências da indústria e do comércio.

Continua alarmando o governo e a opinião em França a revolta dos vinhateiros do sul, se bem que, segundo as últimas notícias, a agitação tenda a afrouxar.

Ha quem veja através das causas propriamente económicas do movimento os manejos da política. O que parece certo porém é que a crise teve a sua origem na falta de providências do Estado contra a falsificação dos vinhos, tornando-se por tanto o mesmo Estado conivente na fraude.

Do *Jornal das Finanças* reproduzimos as seguintes notas que são bastante elucidativas:

Segundo este jornal, permitiu-se que se assucrassem os vinhos do Norte e reduziu-se para esse fim a taxa do açúcar a 25 francos pela lei de 1903. Desenvolveu-se a falsificação, sendo Paris (2.800.000 habitantes) o foco principal! Desde 1903 entraram ali 527.000 hectolitros de vinho a menos da média dos anos anteriores; em 1904 a diminuição das entradas atingiu 1.012.000 hectolitros, quasi um quarto do consumo local!

O consumo total da França, segundo as estatísticas e os calculos apresentados à câmara no dia 10 pelo deputado Aldy, delegado do Sul, era actualmente por 68 milhões d'hectolitros; a sua produção, segundo Gustavo Fabre presidente do comércio por grosso dos vinhos é de 53.300.000 hectolitros. A França importa 5 milhões d'hectolitros; tem portanto para o seu consumo 58.300.000 hectolitros o máximo: Faltam-lhe po's 9.700.000 hectolitros, que ella falsifica sem contar com o que ella exporta!...

Onde? No Norte e no Centro. Acresce a isto que o Sul não tem podido plantar mais: acompanhou a França na perda e na decadência dos seus vinhedos, que passaram de 2.466.000 hectares em 1874 a 2.196.000 em 1882 e a 1.724.000 agora. No Aude, que possuia 141.000 hectares em 1888, este número baixou em 1905 a 131.000!

A quanto sobe a falsificação, ou, em termos comerciais, «o fabrico dos vinhos d'assucar» e d'outros parecidos? Atingiu a 15 milhões d'hectolitros em 1903.

Desde então principiaram as dificuldades para os vinhateiros e negociantes do Sul. D'ahi a crise actual.

*

Vai ser publicado em dictadura o orçamento geral do Estado para 1907-1908, sendo introduzidas nesse documento, segundo as notas oficiais enviadas aos jornais, várias modificações importantes.

Ainda segundo as mesmas notas vão ser publicados por todo o mês de julho o contrato, com o Banco de Portugal, a lei relativa a companhias de seguros e outras providências de carácter financeiro.

O nosso mercado bolsista manteve-se no mesmo estado de apatia e de incerteza em que se encontrava na quinzena anterior.

O mercado cambial esteve regularmente movimentado, apresentando os preços das diferentes divisas uma certa firmeza.

Na próxima terça feira, 2 do corrente, realiza-se na Junta do Crédito Púlico um concurso para aquisição de 25.000 libras.

Damos a seguir nota das últimas cotizações cambiais.

	EM 28 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52	51 7/8	52 1/8	52 1/16
" 90 d.v.....	52 9/16	—	52 5/8	—
Paris cheque.....	550	552	549	551
Berlim "	225 1/2	226 1/2	225	225 1/2
Amsterdam cheque.....	382	383 1/2	381	382
Madrid cheque.....	815	825	815	823

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

JUNHO

BOLSAS	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	—	—	—
Lisboa : Inscrições de assent.	43,95	43	43	44	42,80	44,80	—	43	43	44	44,05	—	—	—
» coupon ..	42,80	42,81	43,75	—	42,55	42,55	—	42,60	42,70	42,70	42,70	—	—	—
Obrig. 4 % 1888.....	—	21.300	—	21.300	21.300	—	—	—	21.500	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon ..	—	—	—	—	—	53.000	—	53.000	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent	61.800	61.800	—	—	—	—	—	—	—	—	61.800	—	—	—
» 4 1/2 % coupon int ..	—	—	—	—	61.000	61.000	—	—	60.800	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série.....	63.200	63.200	63.100	62.800	62.800	62.800	—	62.900	—	63.000	—	—	—	—
» 3 % 1905.....	9.100	9.100	9.100	9.100	—	—	—	—	—	9.100	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	92.800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	—	176.500	—	—	—	—	—	176.500	176.500	—	—	—	—	—
» Commercial	—	132.000	133.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Nac. Ultramarino	93.200	93.500	—	—	93.300	—	—	—	93.500	—	—	—	—	—
» Lisboa & Açores	—	—	117.200	—	117.800	117.800	—	—	117.000	117.000	—	—	—	—
» Tabacos coupon	—	106.700	—	—	—	106.000	—	105.000	105.800	105.800	105.800	—	—	—
» Comp. Phosphoros..	67.100	67.000	—	—	67.000	67.200	—	67.100	67.000	—	—	—	—	—
» » Real	88.500	88.000	—	—	88.000	—	—	—	—	—	88.000	—	—	—
» » Nacional	11.950	—	13.300	12.650	12.400	12.300	—	12.200	12.200	—	12.150	—	—	—
Obrig. prediaes 6 %	—	93.000	—	—	93.000	93.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 5 %	88.500	88.400	88.300	88.200	88.300	88.200	—	88.300	88.500	88.400	88.500	—	—	—
» C.ª Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.450	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3 % 2.º »	58.200	58.400	—	—	58.200	—	—	58.200	58.200	58.000	58.100	—	—	—
» » Nacional 1.ª série.	—	—	—	—	73.000	73.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa..	86.000	86.000	—	—	—	—	—	—	86.400	86.200	86.300	—	—	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	68	67,85	67,50	67,45	67,15	67,11	67,35	67,60	67,20	67,75	—	—	—	—
Acções Comp. Real	—	480	480	470	—	—	465	467	—	474	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	45,50	—	—	—	46	45	44,50	45	44,50	47,50	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza....	384	383	390	382	385	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	179,50	—	185	180	174,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	359,50	362	361	360	360	360	360	360	360	361	—	—	—	—
» » 2.º »	—	318	317	316,50	316	316	316	317	316	315	—	—	—	—
» » Beira Alta ...	329	328	325,50	326,50	326	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Madrid-Caceres....	166,50	166	166	—	163	164	—	163	165	164	—	—	—	—
Londres : 3 % portuguez.....	68,50	68,50	68,37	68	68	67,50	67,25	68	67,75	67,75	—	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	91	91,31	—	91	—	—	91	—	90,75	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906	1907	1906
COMPANHIA REAL	21 27 Mai	1073	100.794.000	93.936	1073	96.534.000	89.966	2.082.594.000	2.057.924.000	26.670.000	—
	28 3 Jun	—	101.650.000	94.784	—	100.842.000	93.981	2.184.244.000	2.158.766.000	25.478.000	—
	4 10 »	—	102.994.000	95.986	—	106.586.000	99.334	2.287.238.000	2.265.352.000	21.886.000	—
	21 27 Mai	70	1.461.000	20.871	70	1.899.000	27.128	36.945.000	38.418.000	—	1.473.000
	28 3 Jun	—	1.904.000	27.200	—	1.971.000	28.157	38.849.000	40.389.000	—	1.540.000
	4 10 »	—	1.556.000	22.298	—	2.065.000	29.500	40.405.000	42.454.000	—	2.049.000
	21 27 Mai	29	547.000	18.862	—	—	—	8.961.000	—	—	—
	28 3 Jun	—	540.000	18.620	—	—	—	9.501.000	—	—	—
	4 10 »	—	561.000	19.344	—	—	—	10.062.000	—	—	—
	1 10 »	597	33.136.240	55.504	597	32.438.793	54.336	526.206.155	487.122.490	39.083.665	—
SUL E SUESTE	11 20 »	—	32.257.575	54.032	—	32.439.793	54.336	558.463.730	519.561.283	38.902.447	—
	1 10 »	372	37.477.000	100.744	372	43.261.194	116.293	624.782.000	619.237.095	5.544.905	—
	11 20 »	—	41.870.000	112.553	—	43.261.194	116.293	666.652.000	662.498.289	4.153.711	—
	7 13 Mai	253	7.226.637	28.563	253	6.207.963	24.537	151.707.288	144.560.194	7.147.094	—
	14 20 »	—	7.793.700	30.805	—	6.394.532	25.274	159.500.988	150.954.724	8.546.262	

O resgate dos caminhos de ferro do Oeste de França

Porque muito se tem discutido sobre se a exploração das industrias pelo Estado é mais ou menos proveitosa do que exercida por particulares, achamos interessante transcrever algumas das principaes passagens do relatório que M. Charles Prevet apresentou ao Senado frances sobre o projecto de lei relativo ao resgate das linhas da companhia de Oeste.

E' um trabalho notável, muito bem documentado, e que conclue pela rejeição do projecto ministerial.

1.º—O resgate dos caminhos de ferro e sua exploração pelo Estado não devem ser encarados no caso presente como uma questão de doutrina, mas como uma questão d'opportunidade. A necessidade do resgate não se impõe pelo exemplo do estrangeiro, porque a exploração, admitida como boa na Alemanha, é pelo contrario, considerada como pouco lisonjeira na Russia e na Hungria.

2.º—A grande maioria da opinião em França é contraria ao resgate do Oeste e ao aumento da exploração pelo Estado sobre um tão vasto territorio. Os povos directamente interessados protestam unanimemente contra uma mudança de regimen. Os proprios juristas, indicados como partidarios da administração do Estado, consideram a mudança importuna e perigosa.

3.º—E' inexacto concluir que o Oeste, no actual estado de cousas, nunca chegará a liberar inteiramente a sua dívida antes do fim da concessão. Calculando sobre uma progressão annual e verosimil de 1.050.000 francos de productos líquidos, a liberação total poderia ter lugar em 1954.

4.º—A encarar a questão pelo lado financeiro, a operação realizada actualmente traria pesados encargos para as finanças publicas.

Fóra do custo do resgate propriamente dito — que só por approximação pôde ser avaliado, por causa dos numerosos pontos litigiosos que ameaçam aggravar, para mais, os bases do calculo — e que representam, na *hypothese mais favoravel para o Estado*, uma annuidade de cerca de 9 milhões, deve-se contar, segundo as proprias precisões do ministro das obras publicas com o seguinte:

1.º—Um credito supplementar permanente de 10 milhões para custeio.

2.º—Um credito de 260 milhões durante dez annos para o material e as obras complementares;

3.º—Uma diminuição de receitas de 18 a 23 milhões em consequencia da unificação das tarifas.

Sem fallar de outras despesas, sumptuarias e sociaes que a substituição de uma administração pelo Estado a uma administração particular faz desde já prever e que acarretaria insuficiencias de productos proporcionaes.

Sem fallar igualmente da annuidade de 11.550.000 francos consolidada em proveito dos accionistas até o fim da concessão, isto é, prorrogada — só pelo facto do resgate — de 1935 a 1956, ou sejam $11.550.000 \times 21 = 242.550.000$ francos.

Tal é a avaliação pelo minimo.

Os partidarios do resgate, sem contestarem estes algarismos, asseguram que a reentrada das linhas do Oeste na posse do Estado traria uma exploração melhor a que se seguiria um augmento de productos líquidos.

5.º) A superioridade da exploração do Estado não se deduz de forma alguma do que se pôde verificar na metropole. Os rendimentos geraes e médios da rede official são em tudo equivalentes ao rendimento da companhia do Oeste — a menos favorecida de todas — e são muito inferiores aos da companhia do Norte, a mais afortunada. D'onde se conclue que os processos empregados pelo Estado não bastam para produzir milagres.

A conclusão geral de todas estas deduções, acrescenta M. Charles Prevet, é que o resgate da rede do Oeste deve ser simplesmente rejeitado; porque é a um tempo injustificado, impopular, inopportuno e perigoso.

Manual do Viajante em Portugal

Muito de propósito costumamos ser o mais possivel parcisos em reclamo ao que interessa ao director d'este jornal.

Assim, ainda não se noticiou aqui a preparação em que de ha muito se trabalha para a publicação de um *Manual do Viajante em Portugal* por mais que esse trabalho tenha sido violento e tenaz para se conseguir dar a lume uma obra, feita por sistema absolutamente novo entre nós, e tão completa quanto, num primeiro esforço, se pôde conseguir.

Em repetidos artigos, por incidente mas por teimosia continua (que, sem vaidade, é tambem uma virtude) nesta folha e em outras onde tem escrito, a mesma pena insistiu sempre na falta imperdoável de Portugal não ter um guia do viajante, completo e *em portuguez*.

E, antes de mais nada, é curioso notar que tão inveterados estamos no estrangeirismo que o *deseito* que todos notam, na publicação que vai aparecer, é... não ser em frances!

Parece que se entende que os portuguezes não viajam, que não querem conhecer o seu paiz, que não desejam ter um livro que lh'o descreva, que os acompanhe em qualquer digressão, que lhes evite os mil incomodos, inconvenientes, perdas de tempo e de dinheiro, dissabores mesmo, de que um guia ou manual do viajante salva.

Não se attende, a que são justamente os franceses os que menos viajam no nosso paiz, e que, a fazer-se um guia em idioma estrangeiro, mais logico seria fazê-lo em inglez, visto serem os anglo-saxonios os que mais nos visitam.

Não attendem, pelo contrario, aos milhares de compatriotas nossos que regressam do Brazil, onde a sua faina insana lhes permitiu juntar o bastante para voltarem ao seu paiz com maior ou menor furtuna sem lhes deixar tempo para estudar linguas estrangeiras.

Mas nem em inglez nem em frances. Em portuguez — no nosso bello idioma — é que o guia ou *Manual* devia ser feito e é nesse que aparecerá nos primeiros dias do proximo mez.

Era uma vergonha nacional que em todos os paizes — até no Japão, até na Turquia — existisse um guia do viajante no proprio idioma, e só Portugal o não tivesse.

A essa falta obtemperou quem tem dedicado a sua vida dos ultimos tempos a diligenciar que Portugal deixe de ser uma excepção entre os paizes cultos.

O *Manual do Viajante* é, como dissemos, feito sobre um plano completamente novo entre nós, isto é, esse plano baseia se no sistema, tão conhecido e apreciado por todos que viajam, o adoptado por Baedeker.

E' o exemplo d'um verdadeiro mestre, o que se seguiu, mas não como copia servil, ou imitação que se possa confundir.

O *Manual do Viajante em Portugal* é bem portuguez, bem distinto, na sua apresentação, de todas as publicações similares. A capa que nos guias Baedeker é encarnada; nos Joanne, azul escura, com letra dourada, no Conti, azul muito claro com letra preta; é, no manual portuguez, azul imperial com letra branca, formando as cores da nossa bandeira.

Como formato tambem foi adoptado um, diferente dos guias estrangeiros, muito mais commodo para se guardar em qualquer bolso.

O methodo de factura é o seguinte :

Tomando, como base, as linhas ferreas, evidentemente o mais indispensavel meio de transporte, e grupando-as segundo os percursos que os seus traçados permitem, assim se formam itinerarios percorrendo o paiz em todo o sentido.

Dos diferentes pontos onde as vias ferreas, encontram estradas, caminhos ou rios navegaveis que servem populações afastadas, irradia a descrição para esses pontos, dando em cada localidade de transito, os esclarecimentos e descrições do local, um resumo da sua historia, as indicações de hoteis e de alugadores de trens, as distancias pelas estradas, os preços das diligencias, as

notas sobre quaesquer monumentos ou motivos de interesse.

Por esta forma rara será a villa, ou lugar de certo valor, que não seja descripto no Manual, ou não tenha, pelo menos, ali a devida referencia.

Nas grandes cidades a descrição é organizada em passeios que permitem visitá-las por completo, auxiliadas estas indicações por plantas a tres cores, em que se tornam bem visíveis os serviços de viação, os edifícios publicos, etc.

Para as excursões nos arredores de Lisboa e Porto ha tambem, além da descrição, mappas rigorosamente desenhados em que se veem os relevos do terreno, as povoações, os rios, as vias ferreas e as estradas de comunicação.

As descrições do convento da Batalha e do de Thomar são tambem acompanhadas por plantas d'esses edifícios expressamente levantadas para este *Manual*.

Um minucioso indice alphabeticó permite achar rapidamente o local que se deseje e um mappa de direcções de viagem facilita a orientação que se quer.

Finalmente, uma carta de todo o paiz, a tres cores, bem gravada e perfeita, acompanha o volume.

Esta carta é a que a Sociedade Propaganda de Portugal acaba de publicar.

E a propósito vem dizer que, submettidas as primeiras seis folhas do manual ao criterio da direcção d'esta sociedade, abstendo-se, já se vê, de intervir o seu secretario perpetuo, esta enviou-as á sua comissão de publicidade, a qual foi de parecer que o *Manual do Viajante* representa um bom serviço prestado ao paiz e merece a aprovação da Sociedade, embora, já se vê, um ou outro erro acaso se tenha dado na sua organização dependente da reunião, difícil e custosa, de tantos elementos dispersos, que, pela primeira vez, se procurou reunir para a contextura d'um trabalho d'esta ordem.

Por este motivo a direcção resolveu que o *Manual* possa gozar do título de «recommended pela Sociedade».

Terminando esta exposição, que vae longa, devemos accrescentar que só o trabalho de organização, de coordenação, de direcção pertence ao director d'esta *Gazeta*. A redacção, a critica da historia e da arte, primorosa e conceituosamente feita, onde tem cabida, são de um distinto escriptor e intelligente jurisconsulto que já de ha muito se occupa d'este trabalho e nos ultimos meses a elle exclusivamente tem dedicados os seus maiores cuidados.

Tracção electrica

Espanha

Constituiu-se em Bruxellas uma Companhia cujo fim é explorar por meio da electricidade o tremvia da Corunha, actualmente explorado com tracção animal.

Tenciona tambem alargar a rede até Burgo, Sada e Betanzos; além d'isso, estabelecerá tambem uma linha de tremvias em Vigo.

Devem ainda este anno terminar os trabalhos da substituição de tracção no tremvia da Corunha, começando logo depois os trabalhos da construção da linha para Burgo.

Os trabalhos de construção da linha de Vigo começam ainda este anno.

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real. — Para facilitar o despacho de bagagens, montou esta companhia no pavimento inferior da estação do Rocio tres balanças de sistema aperfeiçoado, que trabalharão permanentemente.

Assim o viajante não tem que á ultima hora correr apressado a fazer o despacho das suas bagagens. A

qualquer hora manda as suas malas para a estação com a indicação do destino e do comboio em que quer seguir, sem necessidade de apresentar bilhete. Em troca recebe uma senha provisória, nada pagando nessa occasião.

O despacho definitivo é feito mediante a apresentação do bilhete e senha provisória, quando vae tomar o comboio. Este despacho é feito num escriptorio especial, tambem no pavimento inferior, junto ao elevador e das novas bilheteiras.

Para facilitar o serviço ha 4 guichets.

Começa esta vantajosa innovação no dia primeiro de agosto.

Pedras Salgadas. — No dia 23 do mez findo entrou na estação de Villa Pouca de Aguiar a primeira locomotiva, o que deu lugar a grande entusiasmo da parte da população, havendo varias demonstrações de rego-sijo.

Espera-se que a inauguração da linha se realize no dia 15 d'este mez.

Valle do Vouga. — Vae ser dada a aprovação definitiva ao traçado d'esta linha para que os trabalhos possam começar no mais curto prazo.

Machêde. — Vae ser aberta ao serviço publico a estação d'este nome na linha d'Evora, entre Evora e Azebraja, tendo ali paragem 4 comboios de passageiros.

Abambres. — Foi dado este nome á estação da Ponte, no troço de Villa Real ás Pedras Salgadas, em vista da mudança de local que sofreu.

Samardã. — Foi dado este nome ao apeadeiro de Villarinho de Samardã, para evitar a confusão com a estação de Villarinho na linha de Foz-Tua a Bragança.

Regoa a Villa Franca das Navas. — Já entrou no respectivo ministerio o projecto completo d'esta linha que irá entroncar com a linha da Beira Alta.

O projecto é digno de louvor pelas grandes dificuldades que esta linha apresenta.

Depois da Regoa, a primeira estação é na Bugalheira, seguindo-se-lhe as de Cambres, Sande e Lamego, ficando esta ultima situada muito proximo da cidade, a 300 metros aproximadamente do largo do Rocio e da Sé.

Benguela. — Foi aprovado o projecto do troço da linha de Benguela a partir do kilometro 150 e terminando no kilometro 227.

Lobito. — Proseguem com grande incremento as obras nesta linha. Como o recrutamento de trabalhadores indígenas do Natal não tem dado bons resultados, a companhia vae continuar, como antigamente, a fazer o recrutamento no interior do Lobito.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Continuam com grande actividade os trabalhos da linha de Arriondas a Covadonga, chegando já ao ponto onde ha de ser levantada a estação de Cangas de Onís.

Espera-se que este troço seja aberto á exploração antes do outono.

Está-se procedendo aos estudos para uma linha ferrea económica entre Puebla de Montalban e Navalcarnero.

Terminou já a inspecção da linha de Ferrol a Betanzos, na parte relativa á infraestrutura.

A inauguração, porém, só para o anno poderá ter lugar pois que ainda não foi adquirido o material circulante, nem o das estações.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da secção da linha de Neuville a Raon-sur-Plaine, compreendida entre Neuville e Allamont; na extensão de dezesete kilometros da secção da linha de Castres a Murat, compreendida entre Vabre e Pierre Segade na extensão de 20 kilometros; e a da linha de Marle a Montcornet, na extensão de 20.102 metros.

ITALIA

Terminaram os trabalhos do tunel pelo qual passará a linha de Genova a Rivarolo.

Foi feita a concessão d'uma linha ferrea de Belluno a Pieve di Cadore.

Notas varias

O telegrafono A Companhia de Caminhos de ferro do Pacifico, estabeleceu ao longo da sua linha, de Montreal a Winnipeg, na extensão de 2.288 kilometros, o telegrafono, apparelho entre nós ainda desconhecido.

E' a reunião do telegrapho e do telephone. Pelo mesmo fio e simultaneamente pôde-se fazer duas comunicações: uma verbal e outra escrita.

A mais poderosa locomotiva do mundo. — Até agora as maiores machinas existentes eram as do Great Northern, que pesavam cada uma 160.815 kilos, podendo rebocar o peso de 32.435 kilos.

Actualmente estas locomotivas ocupam o segundo lugar. O primeiro foi-lhes tirado pelas machinas mandadas construir pela Companhia do Erié, cada uma das quaes pesará 185.780 kilos, com o poder de tracção de 44.394 kilos, a suficiente para poder rebocar um comboio de 175 vagons devidamente carregados.

Estas locomotivas serão montadas sobre dezeseis rodas, formando dois grupos independentes de oito rodas.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral dos accionistas em 12 de junho de 1907.

(Continuado do n.º 468)

O mappa seguinte dá os esclarecimentos usuais sobre o numero de passageiros permittindo a sua comparação com os dos annos anteriores:

Anno	Numero de passageiros	Diferenças em relação ao anno anterior	Receita dos passageiros	Augmento sobre o anno anterior
1894	2 804.678	—	1.475.055\$462	—
1895	3 209.064	+ 404.386	1.556.537\$196	81.481\$734
1896	4 195.009	+ 985.945	1.633.933\$613	77.396\$417
1897	4.870.590	+ 675.581	1.688.512\$927	54.579\$314
1898	5.909.034	+ 1.038.444	1.837.395\$078	148.882\$151
1899	6.644.889	+ 135.855	1.932.120\$891	94.725\$813
1900	6.206.748	+ 161.859	1.949.232\$178	17.111\$287
1901	6.605.539	+ 398.791	1.998.882\$978	49.650\$800
1902	6.257.391	- 348.148	2.043.371\$546	44.488\$568
1903	6.474.236	+ 216.845	2.085.722\$669	42.351\$123
1904	6.426.093	- 48.143	2.211.064\$404	125.341\$735
1905	6.623.835	+ 197.742	2.269.740\$315	58.675\$391
1906	6.564.360	- 59.474	2.283.049\$736	13.309\$421

Como se vê do mappa acima, nota-se no augmento do movimento de passageiros um decrescimento que é principalmente devido ao menor numero de festejos em 1906, comparado com o dos annos anteriores.

A diminuição é sobretudo muito mais accentuada no numero de passageiros e não na receita respectiva, tendo-se mesmo em conta a importancia apparente do augmento d'esta ultima; esta particularidade talvez favoravel é devida a que o prejuizo incide sobretudo nos passageiros de pequeno percurso.

O numero de bilhetes de assignatura continua a aumentar regularmente: de 5.032 em 1904 subiu a 5.758⁽¹⁾ em 1905 e a 5.921 em 1906. Conseguiu-se baixar a quantidade de bilhetes de papel (cobrâncias em transito) a 1.412.451.

A receita média por passageiro deu um ligeiro augmento, passando de 361 réis em 1905 a 366 réis em 1906. Da mesma forma o percurso medio kilometrico passou de 34,5 em 1905, a 34,8 em 1906 o que corrobora a observação acima feita.

Suburbios.—O movimento de passageiros nas linhas suburbanas diminuiu, excepto na linha de Cintra; comodo é ainda sensivelmente superior ao do anno de 1904, e tendo em vista como se disse que no anno de 1905 foi excepcional sobre o ponto de vista de festejos.

Os bilhetes de assignatura apresentam na sua totalidade um ligeiro augmento.

Os dois mappas seguintes dão em resumo os esclarecimentos necessarios sobre este ponto:

Linhas	Receitas das linhas suburbanas		Diferenças em 1906	
	em 1905	em 1906	a mais	a menos
Lisboa a Villa Franca	75.247\$290	72.767\$930	—	2.479\$360
Lisboa a Cintra	121.917\$420	123.865\$210	1.947\$790	—
Lisboa a Cascaes	217.153\$850	193.380\$050	—	23.773\$800
Coimbra à Figueira	33.653\$740	33.624\$150	—	29\$590
Porto a Aveiro	137.297\$690	131.868\$000	—	5.429\$690

Linhas	Receitas de assignaturas		Diferenças em 1906	
	em 1905	em 1906	a mais	a menos
Lisboa a Villa Franca	7.882\$570	7.594\$310	—	288\$390
Lisboa a Cintra	17.944\$960	18.658\$050	713\$090	—
Lisboa a Cascaes	40.633\$5820	41.379\$940	746\$120	—
Coimbra à Figueira	250\$5850	145\$900	—	104\$950
Porto a Ovar	3.489\$5920	3.651\$320	161\$400	—

Bilhetes de banhos do mar.—Em seguida encontram-se os esclarecimentos sobre este ramo de tráfego que continua progredindo.

Os viajantes espanhóis, devido especialmente á situação favorável do cambio e á intensa publicidade que temos feito, voltaram em maior numero ás nossas praias do Oeste como esperávamos; portanto, a nossa receita parcial por este motivo subiu de 17.956\$832 réis a 26.153\$748 réis.

Annos	Numero	Produto
1898	24.329	89.426\$613
1899	18.869	71.160\$277
1900	18.613	75.975\$118
1901	24.702	89.979\$119
1902	27.896	97.450\$482
1903	28.587	102.734\$211
1904	36.669	103.705\$450
1905	32.842	104.213\$386
1906	32.297	116.281\$618

Relações entre Portugal e França.—O movimento entre estes dois países pela via ferrea continuou a accentuar-se assim como o movimento de transito dos passageiros de ou para a America do Sul, sendo dia a dia mais preferida a via Lisboa para este genero de tráfego.

§ 3.º Mercadorias em grande velocidade

Os dois mappas annexos n.º 25 e 26 dão os esclarecimentos minuciosos sobre o tráfego de mercadorias em grande velocidade.

Em seguida indicamos como tem variado desde 1894 a tonelagem e a receita d'este ramo de tráfego.

Annos	Tonelagem Kilogrammas	Producto liquido de imposto e de reembolsos	Diferença sobre o anno anterior	
			a mais	a menos
1894	18.967.511	168.909\$347	—	—
1895	18.119.915	170.412\$309	1.502\$962	—
1896	19.597.396	162.708\$411	—	7.703\$898
1897	23.013.030	181.383\$411	18.675\$0.0	—
1898	28.888.168	216.241\$044	34.857\$633	—
1899	30.696.521	234.706\$645	18.465\$601	—
1900	28.519.870	229.297\$977	—	5.408\$668
1901	32.403.751	252.377\$400	23.079\$423	—
1902	36.508.523	275.132\$203	22.754\$803	—
1903	34.731.156	277.608\$345	2.471\$142	—
1904	37.149.561	297.297\$298	19.693\$953	—
1905	39.975.850	322.801\$158	25.503\$860	—
1906	41.522.433	347.393\$879	24.592\$721	—

Continua a manter-se o augmento neste importante ramo de tráfego, incidindo quasi indistintamente em todos os transportes mas ainda mais accentuadamente nos comestiveis e gado. O producto médio por tonelada aumenta, mas o producto por tonelada kilometrica sofreu uma ligeira diminuição o que indica percursos mais extensos e tambem uma diminuição do preço médio de transporte devido a que o augmento diz respeito a objectos de menor valor.

As bagagens, que não estão comprendidas na estatística acima, produziram em 1906 a receita de 58.043\$611 réis correspondente a tonelagem de 10.718 toneladas contra 63.945\$063 réis e 10.973 toneladas em 1905.

§ 4.º Mercadorias em pequena velocidade

Os mappas annexos n.º 27 e 28 mostram os dados usuais sobre o tráfego de pequena velocidade.

(1) Por erro de copia, indicou-se no relatório do exercício de 1905, 7.058.

O mappa seguinte dá os esclarecimentos comparativos do anno de 1906 com os dos annos anteriores :

Annos	Tonelagem Número de toneladas	Pro 'neto líquido d - impostos e de reembolsos	Diferença sobre o anno precedente
1894.....	588:785	1.371:460\$511	-5-
1895.....	640:637	1.479:440\$369	+ 107:979\$5858
1896.....	721:419	1.550:256\$233	+ 70:815\$864
1897.....	787:836	1.703:268\$299	+ 153:012\$0366
1898.....	820:935	1.808:189\$919	+ 104:921\$620
1899.....	949:948	1.038:845\$014	+ 130:655\$093
1900.....	1.085:812	2.141:545\$871	+ 202:700\$859
1901.....	1.157:438	2.303:997\$040	+ 162:451\$169
1902.....	1.223:471	2.338:069\$888	+ 34:072\$848
1903.....	1.358:712	2.535:306\$588	+ 197:236\$700
1904.....	1.404:689	2.646:093\$544	+ 110:786\$956
1905.....	1.402:962	2.623:198\$223	- 22:895\$321
1906.....	1.439:886	2.820:024\$021	+ 196:825\$798

Como se vê, a receita de pequena velocidade aumentou bastante em 1906; a causa principal d'este aumento, foi que de novo começou a exportação para Inglaterra de madeiras para minas pela alta de preço d'aquela madeira, alta que contrabalançou em tempo os desastrosos efeitos de cambio, tendo sido transportadas 89.859 toneladas a mais que em 1905 e elevando-se a receita respectiva a 90:752\$152 réis.

Além d'estes transportes ha a notar um importante aumento nos transportes de gado: 33.507 cabeças que produziram réis 11.182\$872.

Os vinhos produziram 21.387\$396 réis a mais e os cereaes e farinhas 49.903\$167 réis a mais.

Os outros artigos beneficiaram tambem de um aumento maior ou menor à excepção do azeite e substancias gordas, textis, e matérias não classificadas.

O producto por tonelada e kilometro pouco baixou, e o percurso kilometrico subiu, factos estes devidos especialmente ao aumento nos transportes de tóros para minas.

(Continúa)

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Viagens de recreio do Porto e Campanhã a Vizella e Guimarães aos domingos e dias santificados, nos meses de junho a setembro, inclusivamente, do corrente anno.

Bilhetes de ida e volta pelos seguintes preços reduzidos, incluindo o imposto do sello: Do Porto e Campanhã a Vizella: 1.^a classe, 1\$190; 2.^a, 1\$050; 3.^a, 540 réis; a Guimarães, 1\$300, 1\$160 e 560 réis.

Condições: - Estes bilhetes são válidos, tanto á ida como á volta, para todos os comboios ordinarios dos dias em que forem vendidos. A' ida deverá o passageiro apresentar, quando lhe for exigido as duas partes do bilhete (ida e volta). Os bilhetes que não forem assim apresentados serão considerados sem valor; tendo, por isso, o passageiro de pagar a importancia do seu lugar pela tarifa geral. O passageiro que ocupar um lugar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe, segundo os preços da tarifa geral, quer o caso se dê á ida quer á volta. Não se vendem meios bilhetes de ida e volta, nem se concede o transporte gratuito de bagagem registada. Ficam em vigor as condições das tarifas geraes em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.

Paragem de comboio

Desde o dia 21 de junho a 30 de setembro de 1907, os comboios n.^o 103 e 104, expressos, da linha do Douro, terão a paragem de um minuto na estação de Arégos, por motivo da época balnear daquellas caldas.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Lisboa Mercado (Mercado geral de gados)

O apeadeiro de Lisboa-Mercado acha-se aberto ao serviço publico, tanto para expedição como para entrega de gado (azinino, bovino, caprino, cavallar, muar, ovelhum e suino) touros em jaulas

e mercadorias de qualquer especie, em pequena velocidade e por vagon completo, sendo os despachos efectuados na estação do Campo Pequeno, da qual Lisboa-Mercado fica dependente.

As operações de carga e descarga serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios.

Para mais esclarecimentos vidê o aviso ao publico B. 1.565 de 17 do corrente affixado nos logares do costume.

Serviço directo de passageiros, bagagens e cães entre todas as estações das linhas do Minho e Douro e as da rede de Oeste e linha urbana de Lisboa.

Desde 20 de junho de 1907, as estações de Lisboa-Rocio a Cintra e Torres Vedras á Figueira da Foz e a Verride venderão bilhetes directos e despacharão bagagens e cães pela via Alfarellos, para todas as estações das linhas do Minho e Douro e vice-versa, applicando-se em cada percurso os preços das Tarifas Geraes de cada linha, excepto nas procedencias ou destinos da estação de Figueira em que os preços dos bilhetes serão os da tarifa especial N. B. N^o 2, de grande velocidade, de 2 d'abril de 1907, ligados aos pas Tarifas Geraes do Minho e Douro, até e desde Porto (Campanhã) em ambos os sentidos, havendo, portanto, bilhetes ao mesmo preço pela via Pampilhosa.

Fica portanto annullado o aviso ao publico B. 898 de 13 de dezembro de 1898.

Apeadeiro do Caes do Rego

A partir de 20 de junho de 1907 fica o apeadeiro do Caes do Rego aberto a todo o serviço de pequena velocidade por vagons completos para a expedição e entrega de gado suino e mercadorias de qualquer especie, com excepção das expedições internacionaes e das mercadorias que não venham a granel ou cujo acondicionamento não permitta o facil e immediato reconhecimento da sua natureza.

Ao Caes do Rego não deverão tambem ser consignadas quaisquer mercadorias sujeitas ao imposto de consumo em Lisboa.

Os despachos serão efectuados na estação do Campo Pequeno da qual o Caes do Rego fica dependente e a carga e descarga dos vagons serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores e consignatarios.

Por falta de instalações necessarias a Companhia não responde pelas avarias que as mercadorias possam sofrer enquanto permanecerem no apeadeiro.

Para mais esclarecimentos vidê o aviso ao publico B. 1.551 affixado nos logares do costume.

Transporte de adubos, fungicidas, etc.

Conforme o § unico do n.^o 2 do art. 56.^o da organização dos Serviços Agricolas Internos, decreto de 24 de dezembro de 1901, *Diário do Governo* n.^o 296 de 31 do mesmo mez, cessa desde 1 de julho proximo, o bonus concedido pelo Estado sobre o preço do transporte de adubos, insecticidas e fungicidas.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Paragem de comboios

Desde 29 do corrente, os comboios n.^o 9 e 10, recreio, aos domingos e dias santificados, terão a paragem de 30 segundos em Espinho, Magdalena e Covas, para serviço de passageiros.

Equal paragem terá o comboio n.^o 5-bis em Magdalena e Covas.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de soda caustica

No dia 8 de julho pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 12.000 kilos de soda caustica.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

AGENDA do VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhe recomendamos 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 EXPÉRIENCE PERSONNELLE

BILBAU **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietário, Félix Nuñez & Comp.^a

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

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

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

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

HAMBURGO **Sautier & C°.** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2º

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 reis por dia a 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL

Royal Hotel o mais proximo da estação. — Serviço luxuoso, de primeira ordem. — Electricidade — Banhos — Grandes salões — Mesa redonda das 5 às 8 — Preços razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Italie. — De 1.ª ordem construído 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. Proprietário. — Petracchi Felice.

PARIS

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

PORTALEGRE

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

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Baixa). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, teatros; muito central — Prop. 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 — Prop., Serafim Pereira.

SETUBAL

Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 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 aduana e transportes.

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

AOS SRS. SUBSCRIPTORES DOS TELEPHONES

MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escritorio, para rapidamente e saber os numeros das pessoas ou casa com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta Redacção

PREÇO 500 REIS

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Julho de 1907

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-10 m.
4-0 t.	4-14 t.	4-29 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e t.		12-15 n.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-49 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-59 m.
11-30 m.	11-58 t.	10-50 m.
4-0 t.	4-28 t.	4-20 t.
2-30 t.	2-58 t.	4-40 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.
5-24 t.	5-58 t.	3-36 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-40 t.
8-30 n.	8-58 n.	8-10 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.
12-39 n.	—	11-6 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a		—

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-15 m.	6-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	1-8-5 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-45 m.	9-48 m.	9-15 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.
12-45 t.	12-22 t.	11-54 m.
a 1-40 t.	2-46 t.	1-11-26 m.
a 1-45 t.	2-52 t.	1-50 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	a 2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	3-2 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	a 3-56 t.
t 4-47 t.	5-37 t.	t 4-28 t.
t 5-20 t.	6-10 t.	a 5-26 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.
a 6-15 t.	7-22 t.	a 6-36 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.
9-45 n.	10-22 n.	9-20 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.
10-45 n.	11-52 n.	10-50 n.
t 12-25 n.	12-25 n.	a 11-26 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.		12-2 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

9-10 m. 9-44 m. 11-3 m. 11-33 m.

11-10 m. 11-41 m. 1-46 t. 1-46 t.

1-10 t. 1-41 t. 3-17 t. 3-47 t.

4-48 t. 5-19 t. 6-7 t. 6-38 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

6-35 m. 7-39 m. 5-2 m. 6-1 m.

8-0 m. 9-5 m. 6-44 m. 7-43 m.

a 9-30 m. 10-10 m. 7-50 m. 8-17 m.

10-10 m. 11-13 m. a 8-32 m. 9-40 m.

a 11-35 m. 12-15 t. 8-44 m. 9-42 m.

12-10 t. 1-44 t. 9-36 m. 10-37 m.

2-10 t. 2-15 t. a 10-35 m. 11-10 m.

3-15 t. 3-13 t. 11-41 m. 12-42 t.

a 4-35 t. 4-21 t. 12-35 t. 1-10 t.

5-15 t. 5-15 t. 2-30 t. 2-30 t.

5-42 t. 6-8 t. a 2-33 t. 3-10 t.

a 6-20 t. 7-2 t. 4-0 t. 5-0 t.

6-26 t. 7-29 t. 4-41 t. 5-41 t.

7-55 t. 8-58 n. a 5-30 t. 6-5 t.

9-10 n. 10-13 n. 6-25 t. 7-25 t.

10-19 n. 11-25 n. 8-0 n. 8-59 n.

11-10 n. 12-13 n. 9-32 n. 10-31 n.

12-23 n. 1-26 n. 11-4 n. 12-6 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

7-9 m. 7-44 m. a 3-21 m. p 10-5 m.

8-10 m. 8-54 m. 10-39 m. 11-22 m.

2-51 m. 10-35 m. 11-51 m. 12-35 t.

10-51 m. 11-34 m. 2-20 t. 3-3 t.

1-20 t. 2-4 t. 3-25 t. 4-2 t.

3-25 t. 4-8 t. 4-41 t. 5-24 t.

4-44 t. 5-24 t. 5-34 t. 6-18 t.

5-31 t. 6-25 t. 7-4 t. 7-48 t.

6-41 t. 7-24 t. 7-57 t. 8-41 n.

8-27 n. 9-11 n. 9-34 n. 10-18 n.

9-31 n. 10-35 n. 11-39 n. 12-23 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

11-51 m. 12-49 t. 7-30 m. 8-34 m.

11- n. 11-58 n. 1-7 t. 8-5 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

4-28 t. 5-37 t. c 5-29 m. p 6-35 m.

p 6-5 t. 7-26 t. 8-0 n. 9-28 n.

12-30 n. 1-53 n. — —

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

6-59 m. 8-26 m. c 7-14 m. p 9-8 m.

— — 7-14 m. 9-22 m.

Santarem-Setil Entroncam. Lisboa-R.

6-23 m. 6-34 m. 10-0 m. 12-56 t.

Lisboa-Rocio Porto Lisboa-Rocio

8-35 m. 7-16 t. 6-55 m. 5-7 t.

a 9-45 m. 3-19 t. a 8-49 m. 2-40 t.

5-30 t. 12-22 n. 2-45 t. 11-58 n.

a 5-20 t. 11-46 n. a 5-0 t. 10-50 n.

9-30 n. 7-47 m. 8-44 n. 6-25 m.

Figueira Porto Figueira

7-25 m. 4-51 t. 9-47 m. 3-44 t.

Aveiro Porto Aveiro

3-54 m. 6-32 m. 9-47 m. 1-4 t.

11-1 m. 4-51 t. 6-26 t. 8-8 n.

Ovar Porto Ovar

7-20 m. 9-1 m. 5-20 m. 6-58 m.

10-10 m. 11-54 m. 6-59 m. 8-38 m.

4-45 t. 5-58 t. 4-55 t. 3-33 t.

5-35 t. 7-17 t. 8-40 t. 5-16 t.

7-25 t. 9-4 n. 5-13 t. 7-0 t.

Porto Esmoriz

— — 1 q 3-18 t. 1 4-23 t.

Espinho Porto Espinho

7-0 m. 7-59 m. 8-10 m. 9-7 m.

9-35 m. 10-37 m. 12-16 t. 1-12 t.

3-19 t. 4-23 t. 7-47 t. 8-46 n.

9-5 n. 10-7 n. 10-28 n. 11-26 n.

11-35 n. 1-0 n. 12-0 n. 12-39 n.

Coimbra Louzã Coimbra

5-0 m. 6-29 m. 7-15 m. 8-43 m.

11-25 m. 12-44 t. 1-55 t. 3-8 t.

4-0 t. 5-19 t. 5-40 t. 6-53 t.

Coimbra Figueira Coimbra

6-47 m. 8-29 m. 6-0 m. 7-43 m.

3-50 t. 5-28 t. 7-25 m. 9-20 m.

— — 11-20 m. 12-35 t.

— — 10-55 n. 12-38 n.

Lisboa-Rocio Badajoz Lisboa-Rocio

10-25 m. 7-25 t. 6-25 m. 2-40 t.

8-10 n. 7-20 m.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 15 de Julho sairá o paquete **Ciyde** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental. vap. portuguez **Zaire.** Sairá a 7 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Feldmarschall.** Sairá a 8 de julho.
Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Cordoba.** Sairá a 3 de julho.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Ruggia.** Sairá a 22 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Paata, 8, 2.º



Bolonha e Hamburgo, vap. allemão **Cap Ortegal.** Sairá a 22 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Bordeos, vapor francez **Atlantique.** Sairá a 11 de julho.
Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor espanhol **Isla de Luzon.** Sairá de 10 a 11 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Amazone.** Sairá a 8 de julho.
Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Genova. Port Said, Batavia, e Timor, vapor allemão **Vondel.** Sairá a 5 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Genova, Port Said, Batavia e Timor, vapor allemão **Konig Willem II.** Sairá a 19 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. allemão **Argentina.** Sairá a 11 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Havre e Hamburgo, vap. allemão **La Plata.** Sairá a 7 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos, vapor inglez **Napo.** Sairá a 1 de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Londres (via Havre), vapor inglez **Peninsula.** Espera-se a 22 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Clement.** Sairá a 7 de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Montevideo, Buenos Aires e Bahia Blanca, vapor allemão **Santa Cruz.** Sairá a 3 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Blanco.** Sairá a 12 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Palamós, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques.** Sairá de 4 a 7 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará e Manaus, vapor allemão **Antonina.** Sairá a 10 de julho.
Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Salamanca.** Sairá a 13 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco. Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde.** Sairá a 15 de julho. Agentes, James Rawes & C.º, Rua d'El-Rei, 31, 1.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Funchal.** Sairá a 5 de julho.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Guiné.** Sairá a 4 de julho. Empresa Nacional de Navegação, R. d'El Rei, 85, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Oronsa.** Sairá a 10 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion.** Sairá a 17 de julho.
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Vigo, Cherburgo e Liverpool, vap. inglez **Jerome.** Sairá a 10 de julho.
Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Vigo, Cherburgo e Southampton, vapor inglez **Nile.** Sairá a 10 de julho.
Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa.** Sairá a 10 de julho.
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.^º 10 – Pequena velocidade

(Aprovada provisoriamente por despacho ministerial de 11 de Maio de 1907)

Desde 15 de Julho de 1907

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

Peixe em conserva, salmoura ou salgado

1.^a SÉRIE

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

Expedições entre quaisquer estações

Minimo de peso taxado por wagon occupied, para os preços *B* e *C*-- 4.000 kilogrammas

2.^a SÉRIE

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

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

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

Espedições das estações de Lisboa, Barreiro ou Setúbal para as de além de S. Marcos:

Maximo cobravel por tonelada { Até 340 kilometros 2\$000 réis
Além de 340 kilometros 2\$400 »

Linho, juta e pita, em bruto ou em obra

Expedições das estacões além de S. Marcos para as de Lisboa, Barreiro ou Setúbal:

Maximo cobravel por tonelada	Até 340 kilometros	28000 réis
	Além de 340 kilometros	28400 »

Recurso minimo: 60 kilometros, ou pagando como tal

3.^a SÉRIE

Peixe em conserva, salmoura ou salgado

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

Mínimo de expedição: 100 kilogrammas ou pagando como tal;

Por tonelada	Até 340 kilometros	2\$000 réis
	Além de 340 kilometros	2\$400 »

CONDIÇÕES ESPECIAIS

Não é obrigatório o engradamento das mercadorias da 1.^a série. A Administração não se responsabiliza, porém, pelas avarias ocasionadas pela falta ou insuficiencia de acondicionamento.

Esta tarifa annulla e substitue para todos os efeitos a Tarifa especial interna n.^o 10 de pequena velocidade, datada de 13 de fevereiro de 1906, e as modificações approvedas por despachos ministeriaes de 29 de agosto e 28 de dezembro do referido anno de 1906.

Lisboa, 15 de Junho de 1907.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp.^{te}

N.^o 1.410

TABELLA DE PREÇOS N.º 16

Base do 1.º ao 100.º kilometro	16 réis por kilometro
" " 101.º ao 200.º " mais . . .	14 " " "
" " 201.º kilometro em diante mais . .	12 " " "

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

TABELLA DE PREÇOS N.^o 18

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

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

TABELLA DE PREÇOS N.º 21

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

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

TABELLA DE PREÇOS N.º 25

Base do 1.^º ao 100.^º kilometro..... 8 réis por kilometro
 " " 101.^º " 200.^º " mais... 7 " " "
 " " 201.^º kilometro em diante mais... 6 " " "

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