

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antuerpia, 1894, medalha de bronze
Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata—Lisboa, 1898, grande diploma de honra.—S. Luiz, 1904, medalha de bronze—Liège, 1906, medalha de prata

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario e Director

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Trav. do Sacramento, ao Carmo, 7 - LISBOA

Redacção e administração
48 - RUA NOVA DA TRINDADE - 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

SUMMARIO

	Páginas
LINHA DO SADO, por J. Fernando de Sousa.....	193
HYGIENE DAS FABRICAS, por O. S.....	194
PARTE OFFICIAL - Decretos de 12 de Junho do Presidencia do Conselho de Ministros e do Ministerio das Obras Publicas.....	195
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	195
PESSOAL DA BEIRA ALTA.....	196
LINHA DE PORTALEGRE.....	196
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XIV.....	197
A VIACÃO EM LISBOA.....	198
PROJECTOS DE VIAGEM.....	198
OS RIOS EM ESPANHA E EM PORTUGAL.....	198
O EXPRESSO LISBOA LONDRES.....	199
DE LONDRES AO JAPÃO EM DEZESETE DIAS.....	199
PARTE FINANCEIRA - Carteira dos accionistas - Boletim Commercial e Financeiro Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras - Recolhas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	199 a 201
O RESGATE DOS CAMINHOS DE FERRO DO OESTE DE FRANÇA.....	202
MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL.....	202
TRACÇÃO ELECTRICIA.....	203
LINHAS PORTUGUEZAS - Companhia Real - Pedras Salgadas - Valle do Vouga - Machado - Abambras - Samardã - Benguella - Lobito - Regoa a Villa Franca das Naves.....	203
LINHAS ESTRANGEIRAS - Espanha - França - Italia.....	203
NOTAS VARIAS.....	204
COMPANHIA REAL - Relatorio 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 importancia d'esta linha, o valor do seu trafego provavel, a urgencia da sua construcção para se valorizar uma vasta região que tantas riquezas agricolas e mineiras encerra. Não virei hoje repetir o que os leitores já conhecem; limitar-me-hei a dar a noticia do projecto de um dos troços ultimamente elaborado.

A saída de Setubal deu lugar a multiplicados estudos e controversias achando-se concluido 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 de Garvão, está em estudo, tendo sido apresentado o projecto do 1.º e 2.º lanços, do Canal (estação 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 difficuldade. 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 kilometros do lanço excepcionalmente caro, comparado com a notavel 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 effeito os alinhamentos rectos sommam 24.420^m,59 contra 5.504^m,77 em 24 curvas cujos raios variam entre 300^m e 1.000^m, sendo de raio minimo apenas 8, 3 de 350^m e 2 de 400^m. Chega a haver um alinhamento ininterrupto de 9.700^m.

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

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

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

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

E' previsto o transporte de 84.751^m3 em vagon.

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 30^m.

Ao k. 5,800 foi preciso transpôr a profunda quebrada do Barranco sobre um viaducto de 2 vãos de 50^m cada um, de taboleiro superior, com um pilar de cantaria e alvenaria de 23,40.

A viga continua, de 5^m 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 30^m,70.

Ao k. 26,330 encontra-se a ponte de Campilhas, com 3 vãos de 30^m, 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 3^m×3^m, 1 pontão metallico de 4^m e 3 siphões para passagem de agua.

São 21 as passagens de nivel das quaes 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 attinge 545:000\$000, assim divididos:

Estudos.....	784\$144
Expropriações.....	15:337\$497
Terraplenagens.....	197:349\$024
Viaductos e pontes.....	90:620\$000
Obras de arte.....	35:192\$193
Obras accessorias.....	9:355\$170
Estações e casas de guarda.....	34:486\$635
Via e accessorios.....	138:732\$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, attestando 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 trafego e que por aquelle 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 vão 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 »
De Setubal			
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	Cercal	Bairros	Ercingas
Cortiça, 15 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	15800 »	15900 »	25000 »	—
Trigo, 15 l.	20 »	30 »	50 »	40 *

Vê-se bem quão 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 minerio com fraco teor de cobre, que só pôde ser exportado para aproveitamento de enxofre, e tendo frete muito barato.

Logo que esteja concluido o estudo do lanço de Alvalade a Garvão, ficará completo o projecto da linha do Sado, em toda a sua extensão, que não andarão longe de 130 kilometros, custando cerca de 2.000 contos. A sua construção importará um encargo annual inferior a 120 contos, que terá sobeja 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 economico, reputo incalculavel.

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 propositos, uma variedade de aspirações e de resoluções verdadeiramente lastimavel.

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

Com grande propriedade se pôde 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 equilibrio indifferente, sem a estabilidade que dá a preponderancia d'um sistema, d'uma opinião, d'um fim, alavancas que oscilam ao menor impulso e que a oscilar ficam enquanto o só attricto do meio social as não aquietam e socega, sem firmeza, inconstantes.

Os exemplos com que podia provar-se e demonstrar-se o nosso asserto, ameudam-se todos os dias e antolham-se em qualquer dos ramos da administração publica: não ha methodo de trabalho nem ha persistencia 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 funcionarios, 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 succede 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, apesar das repartições, conselhos e juntas.

Temos uma lei de 1863 sobre o estabelecimento de industrias insalubres incommodas 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 cousas tecnicas e sanitarias é assunto para dois ministerios, ou mesmo tres contando o da fazenda, e isto de ministerios distinctos é ás vezes mais para separar do que as fronteiras territoriaes que dividem nações.

Além do que, como o estofa tem de ser applicado em sobreposições, falta noutras partes apparecendo 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 hygiene 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 instancias não foi harmonico. Pulverizou os serviços que ficam repartidos pelo ministerio do reino e das obras publicas, em que interessa á policia 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 aparelho governativo ha orgãos talvez a mais, e funcções certamente a menos.

Assim, por exemplo, nada ha decretado sobre a hygiene 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 codigo do trabalho, não se fez ainda o regulamento de hygiene 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 illuminação, de aquecimento das officinas, a sua canalização de dejectos e residuos industriaes, os seus lavatorios, os seus refeitórios os seus vestiarios, 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 sobrados e pavimentos, a eliminacão das poeiras prejudiciaes, os limites da humidificação e de temperatura, a natureza e fórma das coberturas, as precauções contra incendios e contra os traumatismos.

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

Era seguramente util 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.

PARTE OFFICIAL

Presidencia do Conselho de Ministros

Senhor.—Pela Camara Municipal de Montemor-o-Novo tem sido insistentemente pedida a construcção 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 consideravel distancia que tem de ser percorrida pela estrada ordinaria.

A importancia do trafego não seria sufficiente para compensar em condições normaes o encargo da construcção, tanto mais que os recursos creados pelas leis vigentes para a construcção das linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado tem a sua natural applicação a tantos troços de interesse geral e de reconhecida importancia, ainda por fazer.

Tendo porém declarado a camara que estava pronta a levantar por emprestimo e a entregar ao Estado a quantia necessaria para a construcção do ramal, estimada em 170:000\$000 réis, assumindo a parte do encargo do juro e amortização que excedesse o rendimento do mesmo ramal, accetando 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 preceder ao inquerito administrativo de utilidade publica para a classificacão do ramal, nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, e por decreto de 29 do mez findo foi addicionado ao plano da rede complementar ao sul do Tejo.

Para que a construcção se possa effectuar é preciso que a camara municipal seja autorizada a contrair um emprestimo amortizavel em curto prazo, nas condições indicadas.

Com preços adequados não poderá o rendimento do ramal differir

muito da annuidade precisa, e como das receitas de viação tem a camara disponibilidades, não pôdem ter estas melhor applicação que no pagamento dos encargos de um ramal cuja construcção é considerada pelos municipios como o mais importante melhoramento 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 municipio e constitue salutar exemplo da cooperação local na realizacão dos melhoramentos materiaes.

Paço, em 12 de junho de 1907.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco—Antonio José Teixeira de Abreu—Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho—Antonio 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 1.º É autorizada a Camara Municipal de Montemor-o-Novo a contrair na Caixa Geral dos Depositos um emprestimo em conta corrente de 170:000\$000 réis, com applicação á construcção de um ramal de caminho de ferro de via larga entre a villa de Montemor-o-Novo e a estação do mesmo nome.

Art. 2.º O emprestimo, amortizavel no prazo maximo de trinta annos, será contratado com a Caixa Geral de Depositos 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. 3.º Logo que se realize o emprestimo, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado procederá á construcção de um ramal economico 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 effeitos, das linhas do sul e sueste. A mesma administração irá levantando as quantias necessarias para o pagamento da construcção.

Os juros durante a construcção serão lançados á respectiva conta corrente a debito da camara.

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

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

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

Art. 7.º 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 Paço, em 12 de junho de 1907.—REI.—*João Ferreira Franco Pinto Castello Branco, Antonio José Teixeira de Abreu, Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho, Antonio 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 faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar o seguinte:

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

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

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

Art. 4.º 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 official, em localidades ultramarinas fóra da provincia em que servem, será a ajuda de custo a que se refere o artigo 1.º 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 metropole.

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

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

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

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

Art. 7.º Com excepção das ajudas de custo extraordinarias a que se refere o artigo 4.º, 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 fóra da residencia official além dos quinze dias fixados, poderá o mesmo abono ser feito extraordinariamente em relação á totalidade dos dias em que effectivamente estiverem nesse trabalho.

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

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

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

Art. 10.º 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 fóra de Lourenço Marques, terá direito ao abono de ajuda de custo diaria, por tantos dias quantos forem aquelles que estiverem a mais d'aquella distancia, comtanto que esse abono não seja por mez superior ao correspondente ao numero de dias do mesmo mez, diminuído de quinze.

Art. 11.º 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*.

Tabella annexa ao presente decreto

Ajudas de custo diarias que compstem ao pessoal tecnico, 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...	55000
Engenheiro-chefe de secção sub director de caminhos de ferro	45500
Engenheiro auxiliar.....	35000
Conductor de 1.ª classe.....	25000
Conductor de 2.ª classe	15600
Conductor auxiliar.....	15500
Apontador de 1.ª classe.....	15000
Apontador de 2.ª classe.....	15000
Thesoureiro pagador dos caminhos de ferro..	25500
Ajudante do thesoureiro pagador dos caminhos de ferro	25000
Amanuense de 2.ª classe dos caminhos de ferro.....	15000
Chefe dos armazens dos caminhos de ferro.....	35000
Fiel dos armazens dos caminhos de ferro	15000
Medico dos caminhos de ferro	45500
Enfermeiro dos caminhos de ferro	15000

Guiné, Cabo Verde, 3. Thomé e Príncipe e Timor

Engenheiro director de obras publicas.	45500
Engenheiro chefe de secção.	45000
Engenheiro auxiliar.....	25500
Conductor de 1.ª classe.....	25000
Conductor de 2.ª classe.....	15500
Conductor auxiliar.....	15400
Apontador de 1.ª classe.....	5800
Apontador de 2.ª classe.....	5800

India e Macau

Engenheiro de obras publicas.....	45400
Engenheiro-chefe de secção	35000
Engenheiro auxiliar.....	25000
Conductor de 1.ª classe.....	15500
Conductor de 2.ª classe	15200

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 obra, e peixe em conserva, salmoura ou salgado.—A nova edição d'esta tarifa (reforma da que demos 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 demos 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 distincto engenheiro da Companhia Real.

A proposta já foi acceita.

Mr. Stevenin vae 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 construída

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 possivel podendo passar a 6 kilometros, o que justifica a eliminação do ramal.

À proposito do Cincoentenário

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XIII

(Continuação)

O effeito 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 successo que lhes enlucava o espirito. Procedendo ao bem doloroso dever de desobstruir o local que a fatalidade transformára em um horrendo montão de cadaveres, onde se haviam perdido tantas vidas que momentos antes corriam pressurosas a desempenhar trabalho de que auferiam a parca subsistencia não era a olhos enchutos que ao desembaraçar dos escombros amontoados os restos do material despenhado, havia que transportar para sobre a via novos cadaveres 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 constituíam corpos robustos!

Como em geral os grandes trabalhos occupam gente de provincias longiquas nunca poude bem averiguar-se a identificação de todas as victimas.

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 hospitaes de Ponte de Sôr e Abrantes, com os feridos de maior gravidade dos quaes a empresa tomou a seu cargo o tratamento.

Ao funeral das victimas em Abrantes assistiu todo o pessoal superior. Triste pagina na historia tão lugubremente animada da construção da nossa rede ferroviaria!

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

O engenheiro chefe da fiscalização official, 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 cylindros.

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

Estas placas de grossa espessura eram reforçadas dos extremos para o centro por nervuras robustas que no remate central 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 cylindros residia o perigo do desmontamento das pontes metalicas 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 experiencia de prova convidou a reunir nas officinas da empresa o pessoal superior da construção e exploração, sendo o venerando José Victorino Damazio o unico, sem pertencer ao pessoal da empresa, admitido por convite a presenciar a experiencia.

Deve-se renovar a asserção de sempre ter sido a opinião de José Victorino, baseada em calculos em que todos lhe reconheciam a maior competencia, que não era na falta de recheio dos cylindros mas no vicio 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 insistente 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 Apollonia os convidados pelo engenheiro Ghebard para presenciarem a sua experiencia e afastados do recinto todos os operarios 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 acção da machina hydraulica, a fez partir em estilhas repetindo a prova em mais duas, placas cujos fragmentos foram lançados nos depósitos da sucata.

Estava pratica e irrecusavelmente provado o ponto fraco que punha em eminente risco a circulação de comboios sobre as pontes metalicas do sistema Khenard, se o defeito não fosse remediado pela substituição das placas desde logo condemnadas 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 cylindros consistia o risco para a circulação dos comboios intimou a direcção da empresa para suspender a circulação enquanto os cylindros não fossem cheios de beton, sob pena de não autorizar o pagamento das prestações que o governo tinha a fazer, o que constituia a maxima dificuldade para a empresa poder continuar os trabalhos em andamento.

Recorrendo-se á resolução superior do minisiro e não querendo este incurrir na responsabilidade de contrariar a opinião do seu delegado tecnico, mas conhecendo a exaggeração da insistencia, resolveu que desde logo se procedesse ao enchimento dos cylindros, mas autorizando sob responsabilidade da empresa a não interrupção da circulação, effectuando-se com a maxima precaução a passagem sobre as pontes metalicas.

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 eminente risco que corriam.

Effectivamente ninguem pôde imaginar o esforço de dedicacão necessaria e força que assumiam no cumprimento do dever quando, ao partir de Lisboa e ao passar sobre as pontes metalicas, 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 cylindros fosse introduzido o concreto de beton que todos podem imaginar o effeito benefico que podia produzir e de que ficou provada a inutilidade quando ultimamente pela completa substituição das pontes Khenard o recheio dos cylindros foi encontrado em uma massa lamacenta que mais arriscava do que protegia as paredes metalicas dos mesmos cylindros.

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 prorogada dizia respeito apenas ao primeiro pedido feito, isto é, ás linhas do Intendente, Caminhos de ferro, Belem e rua da Pretas.

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

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

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

Tem a actual commissão municipal elementos de so-bejo para poder fazer um contrato vantajoso: conhecimentos, experiencia e aptidões technicas. 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 commissão municipal conceder-lhe.

E' este o ensaio 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 sufficiente 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 trazer em serviço, deve ser independente do numero de carros, de outras empresas, que por sua vez pagam a respectiva contribuição.

A tarifa é de 5003000 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 difficuldades pagar pela opulenta Companhia.

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

Ha no estrangeiro cidades em que a iluminação 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 parciais feitas á Companhia de Carris de ferro, iria Lisboa reconquistando o que de olhos fechados vreações transactas tem 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 dissémos, está assegurado que em breve começaremos a nova série de descripções de viagem que tão apreciadas tem 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 característicos 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 noruegues, desde Odda até o Cabo Norte, avançando depois para as ilhas «dos Ursos» Spitzberg, bahias «do Sino», «do Advento» e «Virgem».

D'este ponto o vapor avança para o norte quanto lh'o permite 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 tambem 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 fôr empregado na visita aos paizes scandinavos, aos quaes se dirige especialmente a viagem d'este anno.

Emquanto 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 promettemos, e cumpriremos—salvo caso de força maior—começar a offerecer aos nossos leitores desde 1 d'agosto proximo.

Os rios em Espanha e em Portugal

Na sessão de 20 d'este mez, na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, apresentou o engenheiro sr. Mello de Mattos uma communicação referente ao plano de estudos hydraulicos para 1907 em Espanha.

Aquelle documento governativo do visinho reino mais serviu de pretexto ao engenheiro Mello de Mattos para apontar o que temos que fazer, do que para se esprañar em considerações sobre as vantagens que as obras decretadas são susceptiveis 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 Alemtejo, 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 tem especializado em assuntos de physiologia vegetal, as irrigações em epochas convenientes corrigem as variações climatericas da primavera.

Portanto, se se aproveitassem convenientemente todas as correntes de agua que em todos os sentidos sulcam o Alemtejo, 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 attinge meio metro por anno, onde a temperatura média ultrapassa 20 centigrados 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 Sahará.

Todavia, os valencianos principalmente, aproveitam de tal maneira as aguas do Guadalaviar e dos seus afluentes que a conhecida *huerta* conta ferrageaes onde se cega a herba 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 fallecido 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 eminentissimos serviços não só á agricultura por meio de irrigações, enateiramentos e colmatagens, mas finalmente ás industrias manufactureras dos diferentes generos».

Ora, no estradissimo 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, succede que em 1904, segundo o ultimo «Anuario Estatistico» que se acha publicado, importou Portugal (continente e ilhas adjacentes) 986.388 toneladas de combustiveis mineirae com o valor declarado de 4.043:079\$000 réis.

Calcula o engenheiro Mello de Mattos que a nossa industria naquella 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 scientificas, que devem estar a cargo do pessoal tecnico do Ministerio das Obras Publicas. Quando haja valores e dados scientificos 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 Publicas*, «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 occasiões exigindo tão sómente leis coercitivas ou meros auxilios pecuniarios a titulo de emprestimo».

Citando agora estas phrases, afirma a comunicação a que nos referimos que tem em vista obrigar, se isso for possivel, 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 augmentar proporcionalmente a correspondencia entre os dois paizes.

Além d'isso, a importantissima correspondencia da Africa do Sul, que é deixada pelos paquetes em Lisboa para seguir por via terrestre para Inglaterra por ser mais rapida a viagem, vem ainda augmentar a já valiosissima correspondencia que parte de Lisboa para a Grã-Bretanha, e por isso a necessidade de encurtar quanto possivel 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 immediatamente com o comboio para Inglaterra, evitando assim a passageiros e correspondencia uma perda de tempo cujo prejuizo é incalculavel para os interesses commerciaes.

O proposta do delegado portuguez encontrou echo no espirito dos conferentes.

O representante da companhia dos caminhos de ferro de Orleans aceitou a ideia em principio e communicou que immediatamente iria apresentá-la á direcção, alvi-trando, para facilitar o *desideratum*, que houvesse no *Sud-Express* de Portugal uma carruagem destinada exclusivamente aos passageiros que se destinassem a Inglaterra, a qual no Quai d'Orsay se destacaria do comboio, seguindo immediatamente 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 dezeseete dias

O extraordinario desenvolvimento que tem tido o Canadá torna indispensavel o aperfeiçoamento das communições 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 rapidos com a velocidade de 25 milhas.

Termon é o ponto da costa irlandeza 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 necessario ao estabelecimento d'este serviço seria, na opinião da *Zeitung der Vereins*, o correspondente a 5.625 contos; é visivel 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 1905 e 1906, das obrigações privilegiadas do 2.º grau, á 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 thesouro francez, 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 egualmente pago a partir de 1 de julho proximo futuro á razão de 7,08 frs., liquido de impostos para o thesouro francez.

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 thesouro portuguez 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 naquella lei e decreto, a fim de que os portadores de todas as obrigações d'esta Companhia fiquem equalados 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 titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1907:

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

Boletim Commercial e Financeiro

A situação monetaria dos diferentes mercados não soffreu alteração sensível nas ultimas semanas.

A taxa de desconto no mercado livre firmou-se em $4\frac{3}{4}$ em Berlim e em $3\frac{7}{8}$ em Londres. Manteve-se a $3\frac{3}{8}$ em Paris.

O ultimo balancete do Banco de Inglaterra apresentou-se com tudo mais favoravel, registando a caixa um augmento de 665.000 libras, tendo a proporção das reservas para os encargos subido de 47 para $47\frac{3}{8}$ por cento.

A firmeza da cotação cambial de Nova-York deixa prevér 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 continúa diminuindo e pouco excede 5.000.000 de francos. A existencia em caixa, de metal amarello, augmentou 30 milhões, ao passo que a carteira de desconto diminuiu approximadamente a mesma importancia. A circulação fiduciaria diminuiu approximadamente 36 milhões.

A situação anormal que o mercado de Nova-York atravessa ha seis mezes a esta parte e que constitue uma das principaes causas da depressão de que soffre a bolsa de Londres tem dado logar ás apreciações mais pessimistas, denotando claramente uma completa ignorancia ácerca do que se passa nos Estados-Unidos. Esta crise de bolsa não representa de forma alguma o enfraquecimento da actividade industrial e commercial dos Estados-Unidos, nem tão pouco a falta de recursos da nação: é a consequencia da expansão da vida economica d'este grande povo.

Para bem compreender as condições fundamentaes do commercio e da prosperidade dos Estados-Unidos, convém accentuar que a cifra geral das importações e exportações dobra de dez em dez annos, tendo mesmo augmentado ainda mais no ultimo decennio, e que o paiz possui immensos recursos naturaes ainda não valorizados.

E' um erro julgar que a força productiva dos Estados-Unidos attingiu o maximo, pois possuem vastas extensões de terrenos férteis, ainda incultos pela falta de população, e immensos jazigos mineraes por explorar. A produção do trigo mesmo apesar das consideraveis proporções que attingiu póde ainda dobrar.

Mas o progresso dos Estados-Unidos tem attingido um desenvolvimento muito maior do que o permite a somma dos capitales disponíveis. Os appellos constantes ao capital, a taxa elevada do juro e as difficuldades em fornecer os fundos indispensaveis ás industrias provam que se torna necessario á grande Republica um pouco de moderação na sua expansão economica.

E' tambem de notar que neste paiz os capitales empregados em bens immoveis excedem muito as sommas que deveriam ser destinadas a essa applicação.

E' forçoso reconhecer que o desenvolvimento dos meios de transporte é uma das principaes causas do progresso maravilhoso dos Estados-Unidos. Ao principio 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 ferroviario, e assim, durante bastantes annos a construção de novas linhas fez-se muito lentamente. Durante esse tempo os americanos, apertados pela necessidade de attender ás exigências da sua extensa rede ferroviaria tiveram de procurar os meios de augmentar, sem grandes despesas, o poder do material das companhias de caminhos de ferro.

Construíram locomotivas e vagons especiaes, de forma que como mesmo esforço e a mesma despesa podiam effectuar transportes mais importantes que com o antigo material. Graças a este processo, os americanos, de 1893 a 1905, pouco dinheiro pediram ao estrangeiro e applicaram os capitales disponíveis a outras industrias.

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

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

Foi em 1905 e 1906 que de novo os americanos se dirigiram aos capitalistas por causa da expansão prodigiosa do trafego. Uma parte dos capitales sollicitados é destinada á construção de novas linhas indispensaveis pelo accrescimento da população e do commercio. Estes capitales tem sido ultimamente obtidos pela emissão de obrigações a curto prazo que tem sido enviadas em massa para a Europa. Em vista das condições vantajosas offerecidas aos subscriptores esse papel tem encontrado tomadores com grande facilidade. O que é certo, porém, é que estas operações muito tem contribuido para reduzir as disponibilidades da Europa na occasião em que esta para proseguir no desenvolvimento da sua actividade industrial e commercial mais carecia de capitales. É esta uma das causas principaes da crise monetaria que por toda a parte, se manifesta de ha cerca de um anno para cá e que obriga os mercados europeus a não acceitarem com tanta facilidade os novos titulos de caminhos de ferro americanos.

Em resumo: a crise de Wall Street tem a sua repercussão nas bolsas europeias e tem por origem a insufficiencia de capitales para fazer face ás exigências da industria e do commercio.

Continúa alarmando o governo e a opinião em França a revolta dos vinhateiros do sul, se bem que, segundo as ultimas noticias, a agitação tenda a afrouxar.

Ha quem veja através das causas propriamente economicas do movimento os manejos da politica. O que parece certo porém é que a crise teve a sua origem na falta de providencias 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 bastantes elucidativas:

Segundo este jornal, permittiu-se que se assucarassem os vinhos do Norte e reduziu-se para esse fim a taxa do assucar 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 annos anteriores; em 1904 a diminuição das entradas attingiu 1.012.000 hectolitros, quasi um quarto do consumo local!

O consumo total da França, segundo as estatisticas e os calculos apresentados á camara no dia 10 pelo deputado Aldy, delegado do Sul, orça actualmente por 68 milhões d'hectolitros; a sua produção, segundo Gustavo Fabre presidente do commercio 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 maximo: Faltam-lhe pois 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 decadencia 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 possuía 141.000 hectares em 1888, este numero baixou em 1905 a 131.000!

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

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

Vae ser publicado em dictadura o orçamento geral do Estado para 1907-1908, sendo introduzidas nesse documento, segundo as notas officiosas enviadas aos jornaes, varias modificações importantes.

Ainda segundo as mesmas notas vão ser publicados por todo o mez de julho o contrato, com o Banco de Portugal, a lei relativa a companhias de seguros e outras providencias de caracter financeiro

O nosso mercado bolsista manteve-se no mesmo estado de apathia 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 proxima terça feira, 2 do corrente, realiza se na Junta do Credito Publico um concurso para aquisição de 25.000 libras.

Damos a seguir nota das ultimas cotações cambiaes.

	EM 25 DE JUNHO		EM 15 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52	51 $\frac{7}{8}$	52 $\frac{1}{8}$	52 $\frac{1}{16}$
» 90 d/v.....	52 $\frac{9}{16}$	—	52 $\frac{5}{8}$	—
Paris cheque.....	550	552	549	551
Berlim »	225 $\frac{1}{2}$	226 $\frac{1}{2}$	225	225 $\frac{1}{2}$
Amsterdam cheque.....	382	383 $\frac{1}{2}$	381	382
Madrid cheque.....	815	825	815	823

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	--	--
Lisboa: Inscricções 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 0/0 1888	-	21.300	-	21.300	21.300	-	-	-	21.500	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon	-	-	-	-	-	53.000	-	53.000	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent	61.800	61.800	-	-	-	-	-	-	-	-	61.800	-	-
» 4 1/2 0/0 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 0/0 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 0/0	-	93.000	-	-	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	-
» 5 0/0	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 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 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 0/0 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	361	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 0/0 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 portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1907			1906			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1907	1906	1907	1906
								Réis	Réis	Réis	Réis
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	94.734	»	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	-
Vendas Novas	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	22.228	»	2.065.000	29.500	40.405.000	42.454.000	-	2.049.000
Coimbra á Louzã ..	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	-	-	-
Sul e Sueste	1 10 »	597	33.136.240	55.504	597	32.438.793	54.336	526.206.155	487.122.490	39.083.665	-
	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	-
Minho e Douro	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	-
Beira Alta	21 27 »	»	6.121.188	24.194	»	6.503.365	25.701	165.622.176	157.457.091	8.165.085	-
	30 6 »	185	3.391.407	18.331	105	2.284.708	21.759	53.369.201	34.003.554	19.365.647	-
	7 13 »	»	2.816.360	15.223	»	2.310.458	22.004	56.185.561	36.314.012	19.871.549	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança.	14 20 »	»	3.230.035	17.459	»	2.087.929	19.885	59.415.596	38.401.941	21.013.655	-
	11 20 »	34	2.190.635	64.430	34	1.999.135	58.798	31.177.503	30.863.403	314.100	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	1 30 Abr	64	10.065.739	157.277	64	10.579.707	165.307	44.101.788	41.952.894	2.148.914	-
	21 31 Mai	3681 Ps.	3.836.467 Ps.	1.042	3681 Ps.	3.671.048 Ps.	997	46.846.204 Ps.	45.047.822 Ps.	1.798.382	-
Norte de Espanha	1 10 Jun	»	3.573.453	970	»	3.208.252	871	50.419.658	48.256.075	2.163.583	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	1 10 Jun	3650	2.851.097	774	3650	2.763.020	756	46.175.822	45.576.326	599.496	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes	21 27 Mai	1083	388.514	358	1083	385.705	356	7.492.502	7.901.242	-	408.740
	28 3 Jun	»	372.813	344	»	386.231	356	7.865.316	8.287.484	-	422.168
	4 10 »	»	364.501	336	»	350.317	323	8.229.817	8.637.801	-	407.984
Madrid-Caceres e Portugal ..	1 10 »	777	279.611	359	777	267.525	344	3.552.487	3.613.995	-	61.508
	11 20 »	»	270.196	347	»	263.923	339	3.822.683	3.877.918	-	55.235
Zafra a Huelva	4 10 Jun	180	66.818	371	180	54.922	305	1.643.760	1.385.333	258.427	-
	11 17 »	»	69.408	384	»	54.290	301	1.713.167	1.439.622	273.545	-

O resgate dos caminhos de ferro do Oeste de França

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

É um trabalho notavel, muito bem documentado, e que conclue pela regeição 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 Allemanha, 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 augmento 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—É 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 liquidos, 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 aproximação pôde ser avaliado, por causa dos numerosos pontos litigiosos que ameaçam agravar, *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 suplementar *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 prevêr e que acarretaria insufficiências de productos proporcionaes.

Sem fallar egualmente da annuidade de 11.550.000 francos consolidada em proveito dos accionistas até o fim da concessão, isto é, prorogada — *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 liquidos.

5.º) A superioridade da exploração do Estado não se deduz de fórma 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 deducções, accrescenta M. Charles Prevet, é que o resgate da rede do Oeste deve ser simplesmente regeitado; porque é a um tempo injustificado, impopular, inopportuno e perigoso.

Manual do Viajante em Portugal

Muito de proposito costumamos ser o mais possivel parcios 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 repellidos artigos, por incidente mas por teimosia continua (que, sem vaidade, é tambem uma virtude) nesta folha e em outras onde tem escripto, a mesma penna insistiu sempre na falta imperdoavel 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 *defeito* que todos notam, na publicação que vae apparecer, é... não ser em francez!

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 incommodos, 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 francezes 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 permittiu juntar o bastante para voltarem ao seu paiz com maior ou menor fortuna sem lhes deixar tempo para estudar linguas estrangeiras.

Mas nem em inglez nem em francez. Em portuguez — no nosso bello idioma — é que o guia ou Manual devia ser feito e é nesse que apparecerá 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 deligenciar que Portugal deixe de ser uma excepção entre os paizes cultos.

O **Manual do Viajante** é, como dissémos, 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.

É 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 distincto, 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 côres da nossa bandeira.

Como formato tambem foi adoptado um, differente 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 permittem, assim se formam itinerarios percorrendo o paiz em todo o sentido.

Dos differentes pontos onde as vias ferreas, encontram estradas, caminhos ou rios navegaveis que servem popoções afastadas, irradia a descripção para esses pontos, dando em cada localidade de transito, os esclarecimentos e descripções do local, um resumo da sua historia, as indicações de hotéis e de alugadores de trens, as distancias pelas estradas, os preços das deligencias, as

notas sobre quaesquer monumentos ou motivos de interesse.

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

Nas grandes cidades a descripção é organizada em passeios que permitem visitá-las por completo, auxiliadas estas indicações por plantas a tres côres, em que se tornam bem visiveis os serviços de viação, o edificios publicos, etc.

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

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

Um minucioso indice alphabetico 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 côres, bem gravada e perfeita, acompanha o volume.

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

E a proposito 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 commissão de publicidade, a qual foi de parecer que o **Manual do Viajante** representa um bom serviço prestado ao paiz e merece a approvação da Sociedade, embora, já se vê, um ou outro erro acaso se tenha dado na sua organização dependente da reunião, difficil 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 gosar do titulo de «recommendo pela Sociedade».

Terminando esta exposição, que vae longa, devemos acrescentar 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 distincto escriptor e intelligente jurisperito que já de ha muito se occupa d'este trabalho e nos ultimos mezes 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 Belanzos; 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 construcção da linha para Burgo.

Os trabalhos de construcção 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 provisoria, nada pagando nessa occasião.

O despacho definitivo é feito mediante a apresentação do bilhete e senha provisoria, 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 logar 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 approvação definitiva ao traçado d'esta linha para que os trabalhos possam começar no mais curto praso.

Machêde. — Vae ser aberta ao serviço publico a estação d'este nome na linha d'Evora, entre Evora e Azaruja, 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 soffreu.

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 difficuldades 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.

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

Lobito. — Proseguem com grande incremento as obras nesta linha. Como o recrutamento de trabalhadores indigenas 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 Onis.

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

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

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

A inauguração, porém, só para o anno poderá ter logar 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 Allarmont; na extensão de dezeseite kilometros da secção da linha de Castres a Murat, compreendida entre Vabre e Pierre Ségade 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, aparelho entre nós ainda desconhecido.

E' a reunião do telegrapho e do telephone. Pelo mesmo fio e simultaneamente pôde-se fazer duas communições: 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 occupam 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 sufficiente para poder rebocar um comboio de 175 vagonos devidamente carregados.

Estas locomotivas serão montadas sobre dezesseis 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 usuaes sobre o numero de passageiros permittindo a sua comparação com os dos annos anteriores:

Annos	Numero de passageiros	Differenças 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	143:882\$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\$911
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 augmentar 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 (cobranças em transitio) a 1.412.151.

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 médio 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; contudo 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		Differenças 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 á Figu.ª	33:653\$740	33:624\$150	—	29\$590
Porto a Aveiro ..	137:297\$690	131.868\$000	—	5:429\$690

Linhas	Receitas de assignaturas		Differenças em 1906	
	em 1905	em 1906	a mais	a menos
Lisboa a Villa Franca	7:882\$700	7:594\$310	—	288\$390
Lisboa a Cintra..	17:944\$960	18:658\$050	713\$090	—
Lisboa a Cascaes.	40:633\$820	41:379\$940	746\$120	—
Coimbra á Figu.ª	250\$850	145\$900	—	104\$950
Porto a Ovar....	3:489\$920	3:651\$320	161\$400	—

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

Os viajantes espanhoes, devido especialmente á situação favoravel do cambio e á intensa publicidade que temos feito, voltaram em maior numero ás nossas praias do Oeste como esperavamos; portanto, a nossa receita parcial por este motivo subiu de 17:956\$832 réis a 26:153\$748 réis.

Annos	Numero	Producto
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 paizes 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 trafego.

§ 3.º Mercadorias em grande velocidade

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

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

Annos	Tonelagem — Kilogrammas	Producto liquido de imposto e de reembolsos	Differença 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	277:603\$345	2:471\$142	—
1904.....	37.149:561	297:297\$298	19:693\$953	—
1905.....	39.975:350	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 trafego, incidindo quasi indistinctamente em todos os transportes mas ainda mais accentuadamente nos comestiveis e gado. O producto médio por tonelada augmenta, mas o producto por tonelada kilometrica soffreu 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 compreendidas na estatistica acima, produziram em 1906 a receita de 58:043\$611 réis correspondente á 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.ºs 27 e 28 mostram os dados usuaes sobre o trafego de pequena velocidade.

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

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

Annos	Tonelagem — Numero de toneladas	Pro'ucto liquido d' impostos e de reembolsos	Differença sobre o anno precedente
1894.....	588:785	1 371:460\$511	—5—
1895.....	640:637	1 479:440\$369	+ 107:979\$858
1896.....	721:419	1 550:256\$233	+ 70:815\$864
1897.....	787:836	1 703:268\$299	+ 153:012\$066
1898.....	820:935	1 808:189\$919	+ 104:921\$620
1899.....	949:948	1 038:845\$012	+ 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.....	1 353:712	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 vé, a receita de pequena velocidade augmentou bastante em 1906; a causa principal d'este augmento, foi que de novo começou a exportação para Inglaterra de madeiras para minas pela alta de preço d'aquella madeira, alta que contrabalançou em tempo os desastrosos effeitos 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 augmento 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 augmento maior ou menor á excepção do azeite e substancias gordas, textis, e materias não classificadas.

O producto por tonelada e kilometro pouco baixou, e o percurso kilometrico subiu, factos estes devidos especialmente ao augmento 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 mezes de junho a setembro, inclusivè, 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 fór 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 logar pela tarifa geral. O passageiro que occupar um logar de classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a differença 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.ºs 103 e 104, expressos, da linha do Douro, terão a paragem de um minuto na estação de Arêgos, por motivo da época balnear naquellas 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 effectuados 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 vidè 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 rêde 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 permita o facil e immediato reconhecimento da sua natureza.

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

Os despachos serão effectuados 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 soffrer enquanto permanecerem no apeadeiro.

Para mais esclarecimentos vidè 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, *Diario 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.ºs 9 e 10, recreio, aos domingos e dias santificados, terão a paragem de 30 segundos em Espinho, Magdalena e Covas, para serviço de passageiros.

Egual 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 Apollonia) 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 recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO **Sautler & C.^a** — Comissões, transportes maritimos 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. — Proprietario, Victor Sasseti.

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

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. — Reducção 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 ás 8 — Preços razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

MONT'ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Proprietario. — 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 provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

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

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

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

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

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

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

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

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

	3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 millímetros	11\$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				Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Pampilhosa Mangualde Pampilhosa				Vianna Valença Vianna			
C. Sodrê		Algés		C. Sodrê		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-53 m.	4-28 t.	5-37 t.	c 5-29 m.	p 6-33 m.	9-20 n.	12-15 n.	6-15 m.	9-20 m.	7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.	6-53 m.

a Directos ou rapidos.
b Domingos e dias santificados.
c Dias uteis.
d Ultimo dia util anterior aos santificados e Quartas feiras.
e 1.º dia util seguinte aos santificados.
f Terças feiras.
g Directo até ou desde Paço d'Arcos.
h Segundas, quartas, quintas e sabbados.
i Sabbados.
j Dia 23 de cada mez.
k Lisboa e Gaez dos Soldados.
l Porto Campanha.
m Excepto segundas feiras.
n Terças, quartas, sextas e domingos.
o Segundas, quartas e sabbados.
p 1.º e 2.º dias.
q Dias 3, 12, 20 e 27.
r Terças e sextas feiras.
s Quartas e sabbados.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portuguez **Zaire**, re. 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 **Rugia**. Sairá a 2 de julho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bolonha e Hamburgo, vap. allemão **Cap Ortegal**. Sairá a 2 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.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Amazona**. 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.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Londres (via Havre), vapor inglez **Peninsula**. Espera-se a 2 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Clement**. Sairá a 7 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, 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, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sairá de 4 a 7 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor 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.^a, Rua d'El-Rei, 31, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calbeta), 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 Pacifico, vap. inglez **Oronsa**. Sairá a 10 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, 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.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, Cherburgo e Southampton, vapor inglez **Nile**. Sairá a 10 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, 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.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Tarifa especial interna n.º 10—Pequena velocidade

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

Desde 15 de Julho de 1907

Machinas eapparelhos 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 quaesquer estações

- A) — Expedições com o peso minimo de 500 kilogrammas, ou pagando como tal Por tonelada — **Tabella n.º 25.**
- B) — Massas indivisiveis de 3.000 a 5.000 kilogrammas Por tonelada — **Tabella n.º 21.**
- C) — Massas indivisiveis de 5.000 a 10.000 kilogrammas. Por tonelada — **Tabella n.º 16.**

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

2.ª SÉRIE

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

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

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

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

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

Pecurso 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 ESPECIAES

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

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

Lisboa, 15 de Junho de 1907.

Ó 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