

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerp, 1894, medalha de bronze — Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luis, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

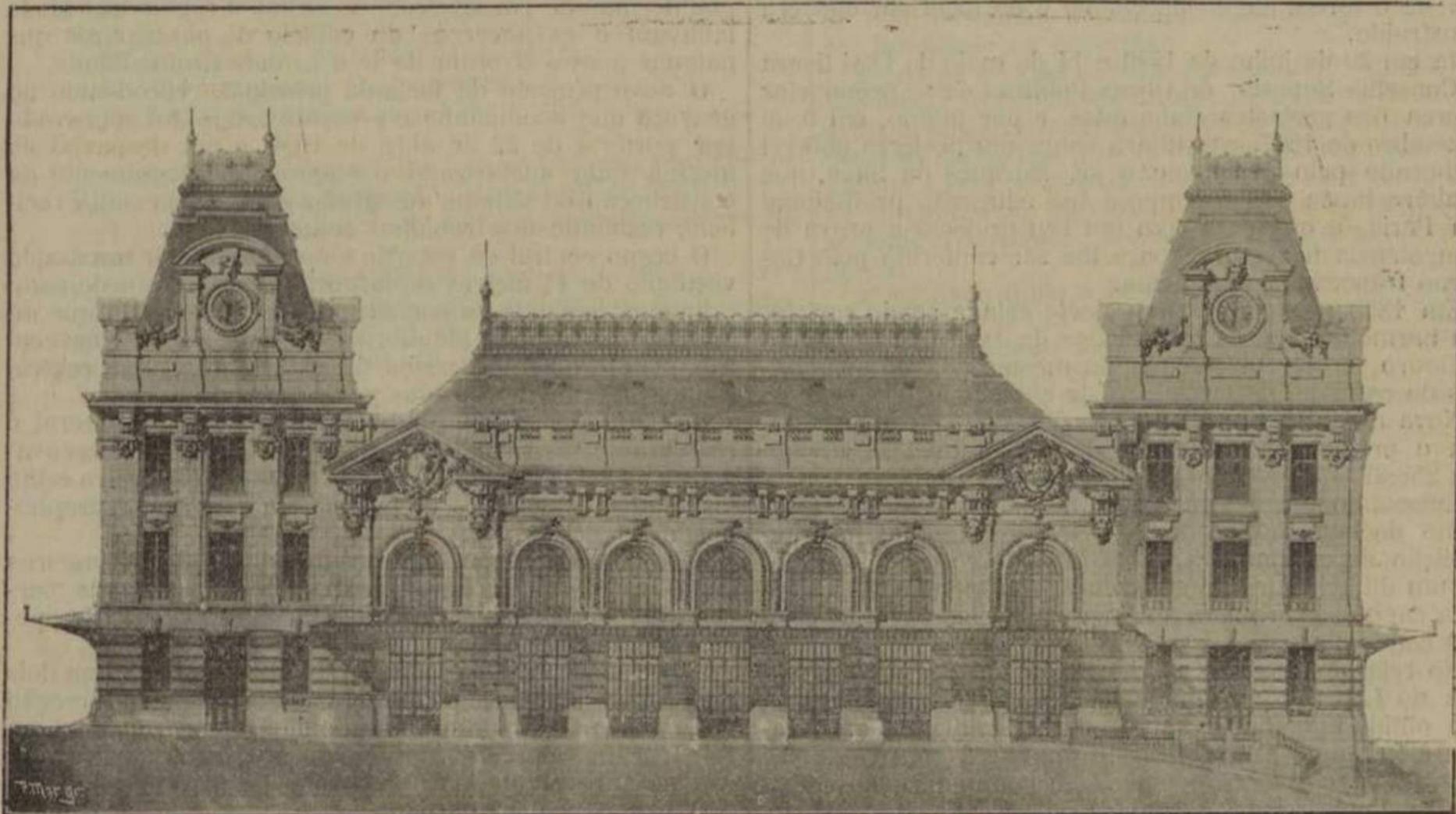
Tarifa especial E. g. v. e distancias kilometricas desde Tavira, do Sul e Sueste.

Página 3 da tarifa especial P. N.º 7 da Companhia Real que distribuimos com o n.º 413.

## SUMMARIO

	PAGINAS
A ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO, por J. Fernando de Sousa (ilustrado) .....	81
CIMENTO ARMADO NAS VIAS FERREAS, por O. S. ....	83
PARTE OFICIAL — Portarias de 25 de fevereiro, 2, 10 e 11 de março do Ministerio das Obras Publicas .....	84

TARIFAS DE TRANSPORTE .....	84
OLHÃO A TAVIRA.....	84
NOTAS DE VIAGEM — VII — Nápoles — O aquario — Uma cena de cainbaes aquáticos — Visita a Pozzuoli, Sulfateira, Baja, etc. — O museu — Curiosidades de 19 séculos — Regresso.....	85
O CASINO JULIETA .....	86
O NOVO CANAL DE SUEZ .....	87
ADMINISTRAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO.....	87
COMPANHIA NACIONAL .....	87
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ações — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	88 e 89
POR ENTRE AS NUVENTS .....	90
AUTOMOBILISMO .....	91
LINHAS PORTUGUZAS — Pessoal da Companhia Real — Tavira a Villa Real — Locomotivas Compound — Coimbra a Louzã — Lourenço Marques — Beira — Porto à Povo e Famalicão.....	91
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — África .....	91
EXPOSIÇÃO DE PRAGA .....	91
ARREMATAÇOES .....	92
AGENDA DO VIAJANTE .....	93
ANNUNCIOS .....	94
HORARIO DOS COMBOIOS .....	95
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	96



Edifício da estação Central do Porto

## A Estação Central do Porto

Vão decorridos 18 anos desde que foi determinada, pela portaria de 18 de janeiro de 1888, a construção da linha ferrea urbana na cidade do Porto, compreendida entre a estação de Campanhã e a estação central nas proximidades da praça de D. Pedro.

Julgou-se então que tinha razão de ser o considerável dispendio originado por essa construção, para dotar o Porto com uma estação situada no coração da cidade,

aproveitando-se para isso o local constituido pelo convento de S. Bento da Ave-Maria e suas dependencias.

Era obra de vulto a que se ia empreender, constituindo um difícil problema de construção, digno da alta competencia do abalizado engenheiro que então presidia aos serviços da direcção do Minho e Douro e por largos annos esteve ainda à testa d'ella. Refiro-me ao sr. conselheiro Justino Teixeira, o qual, consciencia da importancia da nova estação, conseguiu levar a cabo a construção da linha e abril-a à exploração em 8 de novembro de 1896 aproveitando para estação provisoria um armazem destinado à expedição da pequena velocidade do lado da rua da Madeira.

O movimento considerável do troço da linha urbana justifica os sacrifícios feitos para a sua construção.

Era preciso completar a estação, subordinando-a a um plano tão desafogado quanto o local o permittisse.

Circumscrita por terrenos de tão grande cota que o extremo das linhas da estação, fica já dentro dos três tunneis em que se ramifica o tunnel principal, entre um pequeno largo com o qual entesta e as duas ruas da Madeira e do Loureiro, não era demais o espaço com que se podia contar, sendo até para desejar que ao menos o comprimento da estação fosse maior.

Projectou-se construir um edifício, do topo do qual nascessem as diversas plataformas para os serviços de passageiros, ficando de um lado o feixe de linhas destinadas à partida e do outro as da chegada e limitando-se lateralmente a estação por dois armazens e respectivas linhas com destino à pequena velocidade, com acesso pelas ruas da Madeira e do Loureiro.

Seja dito de passagem: tão grandes proporções tem já hoje (e muito maiores as terá no futuro), o movimento de passageiros e recovagens na estação central que não será possível deixar de lhe destiná-la toda a estação. Se ali se estabelecer a pequena velocidade, será preciso restringir esse ramo de tráfego, quer limitando a natureza das mercadorias ou o peso das remessas, quer elevando as taxas, para evitar uma affluencia incompatível com o espaço disponível.

Será preciso, talvez, fomentar o desenvolvimento da recovagem ou crear um serviço especial de pequena velocidade acelerada, afastando assim da estação central o grosso tráfego de mercadorias, que ella não comporta e que melhor cabimento tem na estação de Campanhã e na da Alfandega depois de convenientemente alargada.

O delineamento do edifício de passageiros da nova estação foi naturalmente objecto d'estudo attento, com o fito de o tornar digno da cidade e do local em que era construído.

Já em 29 de julho de 1889 e 14 de maio de 1894 tivera o Conselho Superior de Obras Públicas de se pronunciar ácerca dos projectos elaborados, e por ultimo, em 6 de dezembro de 1897, consultára sobre um projecto notável elaborado pelo architec o sr. Marques da Silva, que acabara havia pouco tempo a sua educação profissional em Paris, e que déra com um seu projecto a prova de competencia necessaria, para lhe ser conferido pelo Governo frances o seu diploma.

Em 1898, quando esse projecto estava sendo revisto, em harmonia com as instruções da Direcção do Minho e Douro, resolveu-se reunir no mesmo edifício os serviços do caminho de ferro e os de correios e telegraphos.

Nova remodelação foi necessário fazer, da qual resultou o projecto datado de 20 de agosto de 1901, orçado em 258:377:3700 réis, pelo baixo.

Entretanto seguiam as obras de construção do terrapleno do lado da rua do Loureiro, constituídas pela demolição da egreja de S. Bento, desaterro e construção de um difícil muro de sustentação do terreno de grande cota em que se erguiam numerosos predios e construção dos canos d'esgoto.

No referido projecto corria-se sobre o caes coberto da rua do Loureiro um andar superior, cuja maior largura era obtida apoiando-o sobre pilares avançados em relação á frente do armazem e ao qual se dava acesso por uma passagem sobre o pateo, em comunicação com a rua do Loureiro.

Ouvida sobre o projecto a Inspecção Geral dos Correios e Telegraphos, julgou que, em relação ao presente, ficariam os serviços telegrapho-postais bem installados, sem ensanchas porém para o seu mais que provável desenvolvimento futuro.

Em consulta de 10 de julho de 1902 foi, pelo Conselho Superior de Obras Públicas, detida e proficientemente examinado o projecto. Ponderava-se nella a grande importancia dos serviços do caminho de ferro e a necessidade de não tolher a sua futura expansão, dada a sua natureza progressiva, na estação principal de uma rede em via de se completar e numa cidade cuja população e movimento crescem de dia para dia.

Sacrificar pois, esses serviços a uma installação dos correios e telegraphos, que dentro de poucos annos po-

dia ser deficiente, seria pouco prudente. Mais valia deixar independentes e em edifícios distintos os dois serviços contanto que na nova estação houvesse uma estação telegrapho-postal para o tráfego da última hora, como é uso em toda a parte.

Resolvida assim a questão prévia, sobre essa base de destino exclusivo da estação para o serviço ferroviário formulou o Conselho os principios que deviam presidir a distribuição, fazendo em harmonia com elles a critica do projecto.

As conclusões d'esse parecer foram sancionadas por despacho ministerial de 4 de agosto de 1902, que mandou elaborar novo projecto nas condições indicadas.

Esse projecto, datado de 12 de março de 1903 e orçado em 191:965:3000 réis, foi o objecto de consulta de 14 de maio do mesmo anno, do Conselho Superior de Obras Públicas, que o julgou bem estudado e acorde com as indicações dadas anteriormente, digno portanto de aprovação mediante alguns retoques da fachada principal que que não influiam na distribuição interior.

Por portaria de 16 de maio de 1903 foi aprovado o projecto, prescrevendo-se novo estudo da ornamentação da fachada, independente do começo da construção, que foi ordenada por decreto de 10 de setembro de 1903.

A primeira pedra do edifício fôra collocada solememente por sua Majestade El-Rei, por occasião da sua visita ao Porto em 1900; não podera porém prosseguir a construção por não estarem resolvidas as questões suscitadas pelo delineamento do projecto.

Começaram-se os trabalhos em novembro de 1903 por tarefas sob a proficiente e zelosa direcção do distinto engenheiro Basilio de Sousa Pinto, chefe de via e obras, coadjuvado pelo habil architec autor do projecto.

Construiram-se o caes coberto da rua do Loureiro, as plataformas de passageiros, os canos d'esgoto que ainda faltavam e os alicerces do edifício de passageiros que nalguns pontos tiveram de ir a grande profundidade.

O novo projecto da fachada principal, reproduzido na gravura que acompanha o presente artigo, foi aprovado por portaria de 22 de abril de 1904, e por despacho da mesma data autorizado o emprego no seguimento da construção do sistema de tarefas empregado com excelente resultado nos trabalhos começados.

O corpo central da estação é constituído por um amplo vestíbulo de 14 metros de largura por 42 metros de comprimento, em que se encontram as bilheteiras e que dá acesso para uma plataforma de topo da qual nascem três plataformas do serviço de passageiros, uma central e duas lateraes, separadas por grupos de linhas.

Do lado da rua da Madeira ficam no corpo lateral o restaurante, as salas d'expedição de bagagens e recovagens e as salas d'espera. Do lado da rua do Loureiro estão installados os serviços á chegada e a estação telegrapho-postal.

A seguir aos corpos lateraes do edifício de passageiros ficam os dois caes cobertos destinados ao serviço de mercadorias em pequena velocidade, ladeados pelos respectivos pateos de acesso.

Sobre o corpo lateral da rua da Madeira ficam em dois andares as instalações dos serviços centraes da direcção do Minho e Douro. Em correspondencia na rua do Loureiro ficam habitações de pessoal, que mais tarde poderão ser aproveitadas para expansão dos mesmos serviços.

O grupo central de linhas vem entestar com a plataforma do topo, devendo ser ligadas entre si por uma carangueja electrica.

Os dois grupos lateraes são mais curtos, ficando entre as plataformas lateraes e os caes cobertos.

Na altura conveniente são atravessadas todas as linhas por uma via de carangueja electrica de nível para manobras de carruagens e vagons de umas para outras.

Parte da plataforma central fica dentro do tunnel principal para se aproveitar a maxima extensão de linhas, visto ser impossível avançar mais com o edifício de passageiros em vista da exigua largura da praça que lhe dá acesso.

A fachada, elegante e bem estudada, sobria de ornatos sem ser pobre, accusa bem as diversas partes do edifício, não desmerecendo do local em que vai ser erigida.

Fica assim o Porto dotado com uma boa e elegante estação central, sendo apenas para lamentar que as condições do local não permittam dar-lhe mais amplas proporções.

J. Fernando de Sousa.

## Cimento armado nas vias ferreas

O *Bulletin du Congrès international des chemins de fer* publicou no seu numero de fevereiro uma interessante memoria sobre as construções de cimento armado nas vias ferreas russas em que se descrevem minuciosamente as notaveis experiencias executadas pela «companhia das construções de cimento armado, sistema Monier», (que tem uma fabrica em Moscou) perante uma comissão oficial.

Como as applicações d'este novo sistema de construir vão sendo cada vez mais numerosas e extensas, quer em abobadas, arcos de pontes ou viaductos e passagens superiores, quer para reservatórios e cubas de agua ou vinho, quer para canalizações e aqueductos, quer para fundações, paioes, coberturas, etc., etc., pareceu conveniente dar na nossa *Gazeta* uma noticia resumida d'essas experiencias, chamando para o assunto a atenção esclarecida dos nossos leitores.

As experiencias officiaes versaram sobre :

1.º Lages com 1,0, 1,50 e 2,0 de vão, por 0,71, 1,00 e 1,00 de largura, 0,45, 0,07 e 0,097 de espessura e o comprimento de 1,25, 1,75 e 2,20,

2.º Abobadas de 4,0 de vão,

3.º Cano com o diametro de 0,71, coberto de terras.

4.º Cano analogo assente em dois apoios á distancia de 1,42,

5.º Reservatorio de 6.149<sup>1</sup>,64 de agua,

6.º Silo hexagonal para cereaes,

7.º Ponte de estrada com 17<sup>m</sup> de vão.

Os materiaes empregados foram: cimento portland de Riga, areia grossa, armações metálicas de Mertens.

O formigão das lages era feito com uma parte em volume de cimento para tres de areia.

A armadura fazia-se ligando com arame fino de ferro nos pontos de cruzamento, uma urdidura de arames longitudinaes de 6, 7 e 7<sup>mm</sup>. de diametro e uma trama de arames transversaes de 10<sup>mm</sup>., sendo as malhas de 7 c.

A armadura ficava afogada na massa a 1/6 da sua espessura contando da pagina inferior.

Consideravam-se com a presa feita no fim de 3 semanas.

As lages das experiencias de 1891 foram carregadas sucessivamente. Na 1.<sup>a</sup> com a carga uniformemente distribuida de 344 kg. que se elevou a 2.340,5 no total; a flecha foi de 5<sup>m</sup>,25 e, depois de descarregada 1<sup>m</sup>. Com a carga de 2.973 kg. apareceram fendas a 0,22 dos apoios e a flecha subiu a 8<sup>mm</sup> e rompeu-se.

Na 2.<sup>a</sup>, a carga foi de 720,77 kg. até 6.456,16 que deu fendas nos apoios e a flecha de 8<sup>mm</sup>,5.

Na 3.<sup>a</sup> a carga subiu de 995,25 kg. a 5.651,4,9 que produziu fendas a 0,5 e 0,75 dos apoios e a flecha de 12<sup>mm</sup>,5.

As suas dimensões haviam sido calculadas para a hipótese do formigão só resistir á compressão e a armadura á tracção, sendo para o primeiro a resistencia de 20 kg. por centimetro quadrado, e para a segunda 700 kg.

D'estas experiencias e das que se realizaram sobre lages analogas sem armadura metálica, concluiu-se que resistindo as lages armadas n.<sup>o</sup> 1 á carga de 2.772 kg., as não armadas rompiam com a carga de 852 kg.; as n.<sup>o</sup> 2 resistiam, sendo armadas, a 5.966 kg., rompiam com 1.835, não o sendo; as n.<sup>o</sup> 3 resistiam a 4.996 kg. sendo armadas, rompiam com 1.310 sem armadura.

A carga admittida pelo calculo era de 500 kg. por metro quadrado.

Em 1898 fizeram-se novas experiencias com lages,

tendo a armadura de metal aberto (*metal déployé*), armes Monier, ou não tendo armadura.

Empregou-se o metal aberto dos typos n.<sup>o</sup> 6, 8 e 9 que se usam em pavimentos e tectos. Os vãos eram de 2<sup>m</sup> a 1,5; a largura era para todos 1,0.

O metal aberto tinha por m. de largura 50 tiras de 3×1,5 de secção no numero 6, 27 de 3×4,5 no n.<sup>o</sup> 9, 27 de 6×3,0 no n.<sup>o</sup> 9.

Correspondiam ás armaduras de arame do diametro de 4,5, 6,0 e 7,0 com 14, 13 e 13 fios, mas o peso d'estas é quasi o dobro.

A espessura foi para uma série de lages 0,04, para outra 0,06 e para outra 0,08, sendo os vãos 1,5 e 2,0 para qualquer d'ellas.

A carga de ruptura de metal aberto, com armadura de arame e sem armadura, constam do quadro seguinte:

Espessuras	Vãos	CARGA DE RUPTURA		
		Armadura de metal aberto	Armadura de arame	Sem armadura
40	2,5	1.596 kg.	1.480 kg.	448 kg.
40	2,0	897 »	1.260 »	465 »
60	1,5	897 »	4.704 »	994 »
60	2,0	1.896 »	1.609 »	647 »
80	2,0	4.179 »	3.756 »	895 »

Antes da ruptura manifestavam-se fendas proximas dos apoios.

As lages eram construidas do modo seguinte:

Dentro d'um quadro ou caixilho com as dimensões proprias lançava-se o formigão até a 1/6 da altura do caixilho, calcava-se bem, raspava-se a superficie e assentava-se a armadura, completando-se depois o enchimento com formigão, batendo-se e calcando-se até apparecer humidade na superficie.

Sobre as abobadas para vãos de 4<sup>m</sup>,0 fizeram-se analogamente experiencias comparativas entre as de cimento armado e sem armadura, sendo o cimento e a areia da mesma qualidade que se empregou nas lages e com o mesmo traço. A armadura collocava-se a 1/6 da espessura a contar do intradorso dentro da cofragem em que se fazia o formigão, a qual se desarmava duas semanas depois.

A abobada tinha a flecha de 1:10, a espessura de 5 c. no fecho e 8 nos rins. A armadura era de arames de 7<sup>mm</sup>. de diametro formando urdidura e de 5<sup>m</sup> formando trama em malhas de 7 c.

Foram carregadas uniformemente num dos lados. Tinham sido calculadas para a carga de 800 kg. por metro quadrado.

A carga de experiência na abobada armada começou por 1.674,97 kg. e foi aumentada até 8.608,28. Esta carga produziu a exfoliação na parte central.

Na abobada sem armadura a ruptura deu-se com a carga de 3.718,51.

D'estas experiencias concluiu-se:

Que a abobada armada se rompe com uma carga tripla da que o calculo indica e com uma carga de 1,4 da carga de ruptura da abobada não armada.

A largura da abobada era de 1,0.

As experiencias realizadas sobre os canos proprios para aqueductos das estradas e vias ferreas provaram tambem a superioridade dos que se construem com cimento armado.

Os canos ensaiados tinham o diametro interior de 0,71, eram cilindricos, com a espessura de 0,04. A armadura era de arames de ferro de 7<sup>mm</sup> segundo as geratizes, de 6<sup>m</sup> em helices formando malhas de 70<sup>mm</sup>.

Estavam sob um atero com a espessura de 1,0 que corresponde á sobrecarga de 1.600 kg. por metro quadrado.

A carga uniformemente repartida correspondente ao peso de 3,5 de terras era  $3,5 \times 1.600 = 5.600$  kg. ou 8.190,56 por ser o seu diametro de 0,71.

Deu-se-lhe a sobrecarga com carris, sobrecarga que se aumentou sucessivamente até 22.933 kg.

A experencia demonstrou que o cano podia supportar uma carga tripla da que serviu para base do calculo.

Com o fim de se verificar como se comportariam estes canos num terreno desegual, fizeram-se experiencias de resistencia d'estes tubos de 2,0, assentes sobre dois apoios a 1<sup>m</sup>.42.

A carga foi aumentada desde 671,62 kg. até 4.979,86. Sob a carga de 2.359 manifestou-se a primeira fenda.

Para a experencia sobre os reservatorios construiu-se um vasto tanque com a capacidade de 6.194,64.

A espessura das paredes foi calculada para uma altura de agua de 2<sup>m</sup>.0.

A agua congelou-se no reservatorio sem o prejudicar.

O reservatorio de cimento armado era cilindrico, com 2<sup>m</sup>.0 de altura e 2<sup>m</sup>.0 de diametro. Tinha as espessuras de 0<sup>m</sup>.055 no fundo, 0<sup>m</sup>.05 na parede junto ao fundo, 0<sup>m</sup>.03 na parede em cima.

A armadura era em 2/3 da altura de arames verticaes de 7<sup>mm</sup> e arames horizontaes de 7<sup>mm</sup>, formando malhas com 70<sup>mm</sup> de largura e 60 de altura; no terço restante os arames horizontaes eram de 5<sup>mm</sup> e as malhas de 70 por 70.

Muitos reservatorios d'esta natureza teem sido construidos nas vias ferreas russas.

Prestam-se excellentemente para depositos das distribuicoes de agua das cidades, bacias de decantacao, etc.

Sobre um silo hexagonal com 3<sup>m</sup>.0 de altura, 1<sup>m</sup>.5 de largura de cada face com 0<sup>m</sup>.08 de espessura fizeram-se experiencias lancando-lhe agua ate 1<sup>m</sup>.6 de altura.

Esta altura corresponde a 12<sup>m</sup> de altura de uma coluna de cereaes, contando 750 kg. para o peso do metro cubico e um angulo de attrito de 45°.

A ponte de 17<sup>m</sup> de vao é ja uma construcao digna de consideracao especial.

Tinha de largura 6<sup>m</sup>.4, a superficie de 108<sup>m</sup>.80, a flecha de 1/8 ou 2,13. A espessura no fecho era de 0,14 e nos rins de 0,30.

A armadura da abobada era feita com arames de 7<sup>mm</sup> os transversaes e de 13<sup>mm</sup> os longitudinaes, formando malhas de 75×70, e por uma outra de 7 e 10<sup>m</sup> com malhas de 75 por 70 duplicando a primeira do lado dos encontros ate 3<sup>m</sup>.8 do fecho.

Foi calculada para a carga de 550 kg. por metro quadrado.

Carregou-se com esse peso que se foi elevando ate o dobro, deixando-se ahi durante um dia.

Retirada a sobrecarga, verificou-se que havia a deformacao permanente de 2<sup>mm</sup> e que tinha ficado intacta em tudo o mais.

Expostas assim singelamente estas experiencias-typos com os dados numericos respectivos que podem aproveitar-se em projectos analogos, só nos resta chamar a attenção para os exemplos de construcoes especiaes que se encontram na memoria a que nos reportamos.

No nosso paiz não são novidade as construcoes de cimento armado. Algumas ha importantes.

Parece-nos todavia que se não vulgarizam tanto como deviam e que não se aproveita este moderno sistema em alguns casos em que parece naturalmente indicado pela sua economia, simplicidade, resistencia, pequeno peso e pequeno volume.

## PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

### Caminhos de ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 16 de dezembro ultimo, de uma variante entre os kilometros 21.374,69 e 30.734,61 do projecto primitivo, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da construcao do caminho de ferro de Mirandella a Bragança: ha por bem,

conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 16 do corrente, aprovar o referido projecto de variante e bem assim determinar que na sua execucao se tenham em vista as indicações do citado parecer. — Paço, em 25 de fevereiro de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Sua Majestade El-Rei, a que foi presente o projecto da estação de Bragança com data de 31 de dezembro de 1904, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 16 do corrente, aprovar o referido projecto, e bem assim determinar que na sua execucao sejam attendidas as indicações do mencionado parecer. — Paço em 25 de fevereiro de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do 1.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>o</sup> seccao da linha ferrea da Regoa por Villa Real a Chaves, compreendido entre a estação de Villa Real e o ribeiro de Vargas, elaborado pela Direccao do Minho e Douro com data de 13 de fevereiro ultimo: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, d'esta data, aprovar o referido projecto e orçamento, na importancia de 133.079.000 réis, e bem assim ordenar a sua immediata execucao. — Paço, em 2 de marzo de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que seja louvado o conselheiro director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, João Gualberto Povoas, e o pessoal technico e auxiliar que sob as suas ordens elaborou o projecto do lanço do caminho de ferro da Regua por Villa Real a Chaves, compreendido entre a estação de Villa Real e o ribeiro de Vargas, pela rapidez e proficiencia com que foi elaborado o referido projecto. — Paço, em 10 de marzo de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do taboleiro metallico para a ponte sobre o rio de Almargem, no lanço de Tavira a Cacella do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, elaborado pela firma Cardoso Dargent & C.º, com data de 13 de fevereiro ultimo: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, d'esta data, aprovar o referido projecto, devendo na sua execucao, serem tidas em conta as indicações do referido parecer.

Paço, em 11 de marzo de 1905. — *Eduardo José Coelho*.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão com este numero as seguintes:

*Especial E do Sul e Sueste.* — E' a tarifa que regula o preço das passagens nos comboios trairways, entre Portimão e Faro e entre Faro e Villa Real, em substituição da que existia com a mesma designação desde setembro do anno passado, distribuida com o nosso numero 403. Vigora ja ate Tavira e servirá para as outras estações á proporção que forem abrindo.

*Distancias kilometricas.* — E' uma pequena folha com as distancias de Tavira a todas as estações da rede.

*P. n.<sup>o</sup> 7 da Companhia Real.* — A folha que damos hoje é para substituir a pagina 3 d'esta tarifa, que demos com o numero passado.

A unica diferença que encontramos nas condições que nessa pagina se reproduzem é que a concessão de armazenagem gratuita estabelecida pela 6.<sup>a</sup> das condições geraes ás expedições da 2.<sup>a</sup> série é para um minimo de 500 em vez de 50 toneladas.

## Olhão a Tavira

Realizou-se no dia 10 a inaúguração do troço da linha do caminho de ferro do Algarve, entre a Luz e Tavira.

A antiga cidade algarvia estava em festa. No local da estação, mais de doze mil pessoas esperavam a chegada do primeiro comboio. A gare estava literalmente apinhada.

Bandeiras e galhardetes ornamentavam a estação e suas dependencias, alternando com palmas e escudos.

A' entrada do comboio nas agulhas foram queimados inumeros foguetes, duas philarmonicas romperam tocando o hymno nacional, ouvindo-se calorosos vivas; entusiasticamente correspondidos pela multidão.

Conforme é costume damos a descrição do traçado d'esta linha, não só da parte agora aberta desde Luz, como de todo o troço desde Olhão, o que ainda não tínhamos feito.

*Lanço de Olhão à Fuzeta.*—Este lanço, com a extensão de 10<sup>km</sup>,60 vae das agulhas da estação de Olhão até o kilometro 20,520<sup>m</sup> além do eixo da estação da Fuzeta. A linha segue sempre á beira-mar até a Fuzeta. A 3,7<sup>m</sup> da estação de Olhão fica o apeadeiro de Marim, a 2,2<sup>m</sup> o de Bias e a 3,7<sup>m</sup> d'este ultimo apeadeiro a estação da Fuzeta.

Nos apeadeiros de Bias e Marim foram ultimamente mandados construir caes para mercadorias com a respectiva estrada de accesso e linhas de carga.

Ha apenas 12 curvas de pequeno desenvolvimento, sendo 3 de 300<sup>m</sup> de raio, 3 de 350<sup>m</sup>, 3 de 400<sup>m</sup> e as restantes de raio superior.

Predominam no lanço os patamares, havendo apenas uma curta pendente de 13<sup>m</sup>/<sub>m</sub> proximo da estação da Fuzeta na extensão de 521<sup>m</sup>,24, outra de 8<sup>m</sup>/<sub>m</sub>,6 com 944<sup>m</sup>,51 e as restantes de 5<sup>m</sup>/<sub>m</sub> ou menos.

As obras de arte reduzem-se a alguns pontões abertos com vãos de 4<sup>m</sup>, tendo os do ribeiro de Marim e da Fonte Santa 3 vãos cada um.

As terraplenagens são insignificantes, a não ser uma trincheira, parte em rocha, com 7<sup>m</sup> de cota a par da Fuzeta, sobre a qual ha uma passagem superior.

O projecto do lanço abrangia a estação de Olhão, pois começava ao kilometro 8, antes d'esta e por isso attingia a extensão de 12 kilometros, resultando por kilometro o custo de 12:358\$333 réis em que entram estações e edificios por 2:880\$425 réis.

A estação da Fuzeta deve ter bastante movimento, não só pelo pescado d'ali expedido, como por servir a importante freguezia de Moncaparacho.

*Lanço da Fuzeta a Tavira.*—Méde este lanço 11.260<sup>m</sup>. Desde a estação da Fuzeta vae internando-se um pouco, mas conservando-se sempre ao sul da estrada real. Tem na Luz uma estação de 4.<sup>a</sup> classe para serviço d'essa freguezia, importante pela cultura horticola e por muitas recovagens que pôde expedir.

Entre essa estação e a da Fuzeta fica o apeadeiro do Livramento e além d'ella e antes da de Tavira o da Varanda. As distancias entre paragens são:

Fuzeta ao Livramento .....	3	kilometros
Livramento á Luz.....	3 <sup>1</sup> ,2	
Luz á Varanda.....	2 <sup>1</sup> ,8	
Varanda a Tavira.....	2 <sup>1</sup> ,6	

Da quasi nulla accidentação do terreno resultaram excellentes condições para o lanço, tanto em planta como em perfil. Os patamares sommam 2853<sup>m</sup>,5. A maxima inclinação de 12<sup>m</sup>/<sub>m</sub> foi apenas attingida sobre traneis sommando 641<sup>m</sup>,3. Seguem-se 1.993<sup>m</sup>,5 em pendentes de 11<sup>m</sup>/<sub>m</sub> e o resto com inclinações inferiores.

Em todo o lanço ha apenas uma curva de 300<sup>m</sup> de raio com desenvolvimento de 99<sup>m</sup>,48 á entrada da estação de Tavira e duas de 400<sup>m</sup>. As 8 restantes teem raios superiores a 600<sup>m</sup>. São poucas e insignificantes as obras de arte, sendo a mais importante o pontão do ribeiro de Mosqueiros com 3 vãos de 6<sup>m</sup> e o da Luz e Arroio com 4<sup>m</sup> de vão.

O custo d'este lanço pouco deve ter differido de 12 contos por kilometro.

A estação de Tavira é de 2.<sup>a</sup> classe e fica situada á entrada da cidade e junto do entroncamento da estrada real com a estrada municipal de Tavira a Santo Estevam.

Está em construcção uma avenida para facilitar o seu accesso.

O troço em exploração desde Faro até Tavira méde 31<sup>1</sup>,1.

## NOTAS DE VIAGEM

### VII

*Napoles.*—O aquario.—Uma scena de caibas aquáticos.—Visita a Pozzuoli, Sulfateira, Baja, etc.—O museo.—Curiosidades de 19 séculos.—Regresso.

Ha nos guias uma nota vulgar sobre varias coisas em que se diz *il faut absolument voir ça*. Com toda a razão esta frase deve ser empregada sobre algumas cousas de Napoles e especialmente, além do museu, o aquario e a visita a Pozzuoli. Um dia se pôde consagrar ás duas cousas, como vamos dizer:

Comecemos pelo aquario, saindo para isso do hotel ás 9 da manhã.

Por mais que se esteja habituado a viagens, e portanto já pouco propenso ao pismo, a impressão que nos produz o aquario napolitano deixa-nos boqui-abertos.

Além de colleções muito completas de varias espécies, o grupo dos coraes é maravilhoso; a *torpille* deixa-se tocar dando-nos o choque electrico como o da pálha; as anemonas são das mais variadas espécies, as medusas, sobretudo, são um encanto na irradiação das suas brilhantes luzinhas.

O spectaculo que frequentemente ali se gosa, dos enormes caranguejos devorando vivos os innocentes moluscos pequenos que ellesatraem ao alcance das suas antenas, chega a ser emocionante.

Duas horas se leva a vêr o aquario, seguindo-se depois, no carro electrico, ou a pé, á Torretta, entrando-se no tunnel, de 734 m. bem construído, que atravessa a colina de Pozilipo. Mas como chegou a hora do almoço, podemos tomar, a meio do tunnel, á esquerda, o ascensor que nos conduz ao alto da montanha, ao restaurante Promessi Sposi, onde se come bem, num terraço d'onde o panorama é encantador.

Findo o almoço desce-se de novo ao tunnel onde pâra o carro electrico que nos conduz a Pozzuoli, em meia hora. O caminho é lindissimo.

Chegado ahi, tem o viajante que prevenir-se com toda a paciencia contra a especulação de guias, cocheiros, encarregados de mostrar as curiosidades, donos de restaurantes, toda a gente, porque tudo ali quer explorar o visitante, depenná-lo positivamente.

Como guia, o chefe da corporação, *capo-guida* Genaro Roca, é consciencioso e serve-nos, por vezes, de defesa contra os exploradores. Em todo o caso, ha que levar o passeio já estudado e ajustar tudo antes de utilizar.

Os trens pedem logo 10 ou 20 liras por dar a volta a Pozzuoli, levar até Baja e regresso, mas facil é recusar este preço, e elles virão oferecendo-se por menos, até por 5 liras, o que é baratíssimo.

Não deve deixar de se vêr a Sulfateira, antigo vulcão em cuja cratera se entra, vendo-se ainda os vapores d'água fervente sair por varios orificios do chão, com uma força extraordinaria. Cuidado recommendamos a quem d'esses vapores approximár um dedo porque fica queimado.

Pelo que se vê toda a montanha, em volta da antiga bocca da cratera, communica interiormente, ardendo lá dentro o enxofre em grande quantidade. Para prova, basta que, de qualquer dos buracos por onde sae o vapor, se aproxime fogo, para por todos os lados, pelo chão, pelos montes, ainda a grandes distancias, saírem rolos de fumo, como se por meio de electricidade se tivesse lançado fogo por toda a parte.

O amphitheatro e os templos de Serapis e de Neptuno também devem ser visitados.

Em seguida partir pela estrada, á direita da qual vemos o Monte Novo, assim chamado por ter aparecido ali por occasião d'um tremor de terra no seculo XVI, formando-se um vulcão que mais tarde se extinguiu.

Mais além, o lago Lucrino, junto do qual passamos, devendo ter-se todo o cuidado, não para não cair na agua mas em não parar á esquerda, no hotel Suisso, porque se é roubado, caso se tome um simples copo de cerveja ou outra qualquer bebida sem se perguntar primeiro quanto custa.

Depois veem os banhos de Nero, antigo estabelecimento em comunicação subterrânea com o palácio do tyrannico imperador, onde elle tomava banhos quentes.

Quentes; melhor é dizer a fervor; e bem resistente devia ser a pelle d'aquele despota para supportar o calor que suffoca, mesmo a quem não se aproxime da nascente, onde um pequeno, por uma moeda de cobre, mergulha um ovo retirando-o cosido.

Segue-se depois até Baja, onde se veem os banhos romanos, os pretendidos templos de Diana, de Mercurio e de Venus.

A volta o trem leva-nos ao lago d'Averno, um lago negro, tristonho, antiga cratera hoje inundada, junto do qual devemos ver o chamado banho da Sibylla.

Aquelle nome vem de ser considerada ali a entrada do inferno, por onde, na Eneida, Virgilio fez descer Enéas para visitar o imperio do diabo.

O templo da Sibylla são umas gallerias outrora revestidas de ricos frescos, hoje enegrecidos pelo fumo dos archotes com que os guias alumiam o caminho aos visitantes, fazendo, ao mesmo tempo, o maior reclame aos seus serviços, para exigirem fortes gratificações.

E' pois aquella uma verdadeira caverna onde o visitante não deve entrar sem ajustar perfeitamente o preço da visita e do seu transporte, que tem ser feito, através de duas salas, ás costas do conductor, porque o chão está coberto por mais de meio metro d'água.

E' mesmo prudente fazer-se acompanhar pelo guia, porque os taes senhores conductores não raro fazem parar o visitante, no fundo da caverna e em sitio que elle não conhece e de onde não sabe a saída, exigindo ahi elevadas propinas, com amaveis allusões a que o pôdem deixar lá ficar.

O regresso pôde fazer-se no comboio chamado da linha de Cumes, que nos traz ao largo Monte Santo, no centro de Napoles, pelo tunnel de 2.400 metros sob o Monte Sant'Elmo.

No seguinte dia, logo ás 10 da manhã, deve-se ir ao incomparavel museu. E' uma das preciosidades não diremos de Napoles, não diremos de Italia, mas do mundo.

Nada mais interessante do que ter ali, sob os olhos, naquella extraordinaria colleção de objectos tirados das ruinas de Pompeia, os fatos, cereaes, ovos, azeitonas, legumes, pão e outros despojos de ha 1825 annos, porque foi no anno 79 que se deu a catastrophe que aniquilou a cidade.

Acabado o museu o carro electrico passa perto, tomando-se o caminho da via Victor Manuel até a Torretta, o que é um passeio delicioso, pelos bellos pontos de vista que temos sobre a cidade e o porto.

As noites passam-se bem em qualquer theatro onde, nos primeiros logares, por simples 2 liras se está comodamente e com tanta liberdade que, em alguns, até se fuma na sala.

Como os espectaculos começam tardissimo, entre as 9 e meia e as 10, ha tempo, depois do jantar, de ir gosar um bocado de bella musica na galleria Umberto, onde, como em toda a parte, somos atacados por um enxame d'homens, mulheres e rapazes de todos os tamanhos, edades e feitios, offerecendo-nos coisas que o estrangeiro não deve comprar senão por um terço do preço pedido.

E por entre todos circulam, silenciosos, indiferentes, velhos alquebrados de lanterna na mão, olhando o solo minuciosamente como buscando joias perdidas.

São os *mozzonari*, procurando pontas de charutos com as quaes se fabricam em varias partes cigarros clandestinos devidamente envenenados.

Para quem não tenha tempo para consagrar á cidade dos *lazzaroni*, Napoles a bella, Napoles a vagabunda, a visita pôde considerar-se terminada, tomando-se o bello comboio rapido que nos conduz a Roma em 4 horas e tres quartos.

D'estes pôde-se escolher o da manhã ou o da tarde; ambos tem vagon restaurante, e excellentes carruagens de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> de corredor lateral; são comboios marchando á hora da sua tabella até Roma, onde tem que se passar o resto do dia ou da noite para se tomar outro rapido que nos conduz a Genova e Ventimiglia, se resolvemos sair da Italia, como o fazemos nesta descripção.

Sem pertermos tempo, porque elle é precioso em viagem, passaremos á segunda parte d'esta excursão no proximo artigo, tratando das encantadoras excursões que se pôdem fazer aos Pyreneos.

Aproxima-se a epoca boa para estas viagens e é bom que estas descripções, de que alguns dos nossos leitores se servem para se orientar, vão a tempo de, por elles, poderem preparar a sua digressão.

Para maior facilidade e sem nos preocuparmos do itinerario seguido, dá-las-hemos figurando uma volta completa ao norte da pittoresca fronteira franco-espanhola, de Hendaya a Port Bou.

E' o que mais facil se torna para quem vive cá neste occidente e quer fazer uma boa digressão.

A ida por Salamanca permite ver esta cidade, Burgos, Victoria, Bayonna e Biarritz, e depois de percorridos os Pyreneos, pôde-se ver a interessante cidade de Carcassonne e entrando em Espanha parar em Barcelona, Zaragoza e Madrid, regressando a Lisboa no comboio do bello material que a sociedade de Madrid Caceres põe em circulação desde algum tempo, e que em nada é inferior ao bom que se encontra nos outros paizes.

## O casino Julieta

Na florescente cidade de Manaus será ainda este mes inaugurado um novo edifício, digno de registo, que representa um bello melhoramento cuja falta era ali muito sentida.

E' este um novo theatro que, com o titulo acima, foi construido em breve prazo sobre um dos mais modernos planos de edifícios neste genero.

O seu constructor, o distinto engenheiro sr. doutor Lauro Bittencourt, pôz nessa construcção mais que o esforço intellectual da sua muita competencia, deu-lhe toda a alegria da sua alma, como quem, nesse edifício se revê no retrato de uma filha, cujo nome serviu para baptisar o novo casino.

A fachada, com 16 metros de largura é de uma apariencia leve e a um tempo despretenciosa e elegante, d'essa elegancia que não se conquista por atavios, mas pela pureza das linhas e a conformidade das proporções.

Ao centro abrem-se tres largas arcadas apenas separadas, entre si, por delicados pilares; sobre elles tres janellas formam um conjunto harmonico e alegre.

Aquellas portas dão para o vestibulo e dependencias da entrada, bilheteiro, bengaleiro, etc., em frente fica a sala d'espectaculos que mede 16×25 metros, aproveitados em um vasto *promenoir*, 28 frizas e platéa, e sustentadas por columnas de ferro duas ordens de camarotes, em numero de 16.

Duas escadarias de 1<sup>a</sup>,50 de largura, collocadas junto ao vestibulo d'entrada dão acesso aos camarotes e galerias.

Do plano dos camarotes comunicar se para o foyer em salão nobre, que fica por cima de toda a extensão do vestibulo, bilheteira e bengaleiro, e que tem janellas para a praça da Constituição.

A parte anterior do theatro, vestibulo, foyer, etc., é toda construida de pedra e tijolo. A caixa do theatro de alvenaria de pedra e cal.

As paredes exteriores da sala são inteiramente feitas de grandes venesianas de ferro que se pôdem abrir á vontade. As portas lateraes, feitas de folha de ferro galvanizado, formam, quando abertas, uma especie de varanda de 3<sup>a</sup>,50 de largura aos lados da sala.

Esta disposição permite que o theatro se conserve bem ventilado e inteiramente aberto, mesmo por occasião de fortes chuvas.

Não obstante ser o theatro quasi todo construido com materiais incombustiveis, todas as precauções foram tomadas para evitar o perigo de incendio, havendo para esse fim grandes tanques de agua, e uma canalização completa e bem disposta.

Além dos jardins que pôdem conter á vontade mais de mil pessoas, o theatro possue a seguinte lotação:

Platéas 200, frizas 142, camarotes 112, *promenoir* 216, geraes 160, total 800 pessoas.

Toda a iluminação do theatro é feita por lampadas electricas. No centro da sala ha um bello lustre de 200 lampadas. O vestíbulo é illuminado por 2 fócos de 1.000 vellas.

O novo *Casino* foi construido por forma a nivellar-se o palco com a platéa, para os bailes e festas, a transformar-se em circo, e a disposição interna permitte ainda que quem estiver nos jardins possa gosar o espectáculo.

O sr. engenheiro Bittencourt que já tem, em muitos e importantes trabalhos vinculado o seu nome e afirmado a sua prodigiosa actividade, quiz dotar a sua patria com um estabelecimento modelo, e conseguiu brilhantemente realizar os seus projectos.

## O novo canal de Suez

Projecta-se construir um outro canal, paralelo ao que foi aberto pelo grande Lesseps.

O projecto é francamente appoiado pelos centros marítimos e navegadores em virtude do grande descontentamento que lavra de ha muito por causa dos excessivos direitos que a Companhia exige aos navios que lhe sulcam as aguas.

Os estudos já estão feitos, o projecto está concluido e os seus autores tratam neste momento de obter do governo egypcio a necessaria auctorização para realizá-lo.

O traçado tem oitenta e quatro milhas de extensão. Com os modernos meios de transporte e a economia no trabalho que offerecem as novas machinas aperfeiçoadas, espera-se que o custo dos trabalhos seja apenas metade do que foi o do primeiro canal.

Avalia-se em 175 milhões de francos a despesa maxima. O tempo necessário para a construção não excederá cinco annos.

Para se avaliar quanto pagam os navios que hoje atravessam o canal bastará dizer-se que a esquadra do Baltic teve que pagar 450.000 francos.

Um navio que leve um carregamento de 5.000 toneladas tem que pagar só de direitos 37.500 francos, o que junto aos demais gastos, faz com que a despesa chegue a 50.000 francos. Por isso a companhia dá dividendos de 26 por cento.

## Administração dos caminhos de ferro

A administração dos caminhos de ferro envolve interesses tão vitais para um paiz, que com elle se prendem muitos dos mais valiosos elementos para o desenvolvimento da riqueza publica.

Pela carta de lei de 14 de julho de 1899 a gerencia dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, do Minho e Douro e dos que, de futuro, o Estado venha a explorar, foi confiada a um conselho de administração, sendo, ao mesmo tempo, instituído um fundo exclusivamente destinado á aquisição de material circulante, ás obras novas das linhas em exploração e ao custeio do estudo e construção das linhas complementares e tributárias das rôdes do Estado, e o qual se ficou denominando *fundo especial dos caminhos de ferro do Estado*.

O que esse regimen tem produzido de beneficio para o paiz está ahi bem patente, não só na melhor organização dos serviços, como na valorosa iniciativa tomada em novas linhas, em obras de incontestável valor e na aquisição de material moderno.

O conselho de administração publicou ultimamente as contas da sua gerencia, desde 1899 a 1903 e por elles se vê quanto essa gerencia tem sido escrupulosa e como tem sabido aproveitar em beneficio do paiz os recursos de que dispõe.

As receitas classificam-se por a seguinte forma, nos quatro exercícios, em contos de réis:

	Trafego	D'veras
1899-1900.....	2.077	942
1900-1901.....	2.327	1.006
1901-1902.....	2.523	1.180
1902-1903.....	2.712	1.051

Estas receitas permittiram fazer face ás despesas de exploração, sempre crescentes, em vista das constantes exigências do serviço; do fundo especial saíram elementos com que se pôde cobrir as despesas com estudo e construção de novas linhas, com

obras complementares das existentes e com a aquisição de material circulante e ferramenta.

Passamos a resumir as despesas levadas á conta de exploração e de fundo especial, nos quatro referidos annos, em contos de réis:

	Exportação	Fundo especial
1899-1900.....	1.022	921
1900-1901.....	1.189	457
1901-1902.....	1.288	345
1902-1903.....	1.319	539

Como se vê, o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado vae sendo sensivelmente productivo e é de esperar se colham d'ele os melhores benefícios, se continuar a ser administrado como até agora.

A administração dos caminhos de ferro do Estado está dando provas de um zélo e de um escrupulo que muito a distinguem entre as instituições officiaes, no nosso paiz. O seu presidente, sr. Pereira de Miranda, e o seu secretario, sr. Fernando de Sousa, bem merecem que os seus serviços sejam reconhecidos por quantos se interessam pelas questões que mais directamente prendem com o nosso desenvolvimento economico.

(Do *Commerce do Porto*).

## Companhia Nacional

Devia realizar-se no dia 13 a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do relatorio do anno findo, o que não pôde ter lugar, ficando transferida para o dia 29 conforme o annuncio que vae na secção respectiva.

Este apresenta os seguintes resultados:

No conjunto das duas linhas o resultado da exploração foi

	1903	1904
Receitas do trafego.....	98.296.5634	101.082.5571
Despesas da exploração.....	61.223.5921	60.058.5581
Diferença a favor da receita.....	37.072.5720	41.023.5990
Receitas fóra do trafego.....	3.178.5604	8.348.5752
Total da receita líquida.....	40.251.5324	49.272.5742

### Média por kilometro de via:

	1903	1904
Das receitas do trafego.....	936.5458	962.5691
Das despesas de exploração.....	583.5084	571.5986
Dos productos líquidos.....	353.5673	390.5704
Numero de kilometros percorridos.....	(101.977)	(101.985)

### Média por kilometro de trem:

	1903	1904
Das receitas do trafego.....	5963	5962
Das despesas totaes.....	5600	5572
Dos productos líquidos.....	5363	5390
Relação da despesa para a receita.....	62,28 %	59,44 %

O movimento das duas linhas foi o seguinte, comparados os dois últimos annos:

	Número de passageiros		Toneladas em grande velocidade		Toneladas em pequena velocidade	
	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Linha de Mirandella	37.389	41.774	856	714	29.463	26.646
* * Vizeu.....	55.756	59.453	896	981	15.434	16.073
Totaes.....	93.145	101.229	1.652	1.695	44.894	42.719

Como se vê só a pequena velocidade na linha de Mirandella, apresenta uma certa diminuição, ainda assim as receitas, mesmo as d'este titulo, não diminuiram, tendo sido nos dois annos:

	1903	1904
Vizeu.....	16.026.5215	17.452.5677
Mirandella.....	19.860.5128	21.512.5681

### Grande velocidade:

Vizeu.....	4.099.5232	4.052.5883
Mirandella.....	4.299.5616	4.501.5379

### Pequena velocidade:

Vizeu.....	38.505.5198	36.252.5646
Mirandella.....	15.506.5252	17.310.5305

Com respeito á linha de Bragança, em construção, tinha a companhia dispendido em 31 de dezembro

450:6985475 réis, indo os trabalhos muito adeantados e esperando-se que não deixará de ser cumprido o contrato, pelo qual a 1.<sup>a</sup> secção, até Valdrez deve abrir em 30 de junho proximo, e a 2.<sup>a</sup>, até Mirandella um anno depois.

O saldo da conta de ganhos e perdas foi de 22.7795555 réis, a que foi dada a seguinte applicação:

5% para fundo de reserva ou 1:1385978 réis.

12% para os corpos gerentes ou 2:7335546 réis.

Do saldo restante, ou 18:9075021 réis, 14:4885851 réis para elevar o fundo á importancia de 40:0005000 réis, passando para conta nova a quantia de 4.4185180 réis.

Completo, pois, como prova, o fundo de reserva estatutaria o saldo da conta de ganhos e perdas do anno corrente começará a ser distribuido em dividendo ás acções, cujo capital é de 934:3655000 réis.

## PARTÉ FINANCIERA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Não tendo podido realizar-se por falta de numero de accionistas e representação de capital, a assembléa geral ordinaria convocada para hoje, é de novo convocada, nos termos dos art.<sup>os</sup> 27.<sup>º</sup>, 29.<sup>º</sup> e 33.<sup>º</sup> dos Estatutos para o dia 29 do corrente, pela 1 hora da tarde, no Banco Commercial de Lisboa.

Os possuidores de acções ao portador devem depositá-las na sede da Companhia ou na sua Agencia no Porto dentro dos cinco dias posteriores á data d'esta convocação para poderem fazer parte da assembléa. — Lisboa, 13 de março de 1905. — O presidente da assembléa geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Nos termos do artigo 13.<sup>º</sup> dos Estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da série — Mirandella-Vizeu — a que se procedeu hoje, sairam sorteadas as de numeros 8.586 a 8.590 — 15.241 a 15.245 — 17.266 a 17.270 — 25.521 a 25.525 e 28.961 a 28.965.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 2.<sup>º</sup> semestre de 1904, começará no dia 1 de abril proximo futuro, em Lisboa, na sede da Companhia, rua de S. Nicolau, 88, 1.<sup>º</sup>, das onze horas da manhã ás duas da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 15 do mesmo mês, e depois ás sextas feiras, para as reuniões conferidas em cada semana.

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

Lisboa, 13 de março de 1905. — O director de serviço, Manuel Maria d'Oliveira Bello.

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1905.

Continuam os trabalhos do sr. presidente do conselho para a negociação da nova conversão das obrigações dos Tabacos, e não falta quem diga que algumas grandes dificuldades se tem levantado, sobretudo á livre concorrência de grupo estranho áquella companhia, exercendo-se todas as pressões para que só com ella, ou com o acordo d'ella, se negocie a operação.

Além do sr. Baring, da casa Hambro, de Londres, acham-se em Lisboa os srs. Moret, Horace, Finale, representantes do Banco de Paris e Paizes Baixos, o sr. Luvandonnecski, do Comptoir d'Escompte e o sr. Barão de Neuphre, todos interessados na resolução do assunto favoravelmente ao grupo Tabacos.

A companhia dos Fosforos dirigiu no dia 13 um oficio ao governo em que faz as seguintes considerações:

«Em 16 de julho proximo passado, data em que foi assignado o contrato provisório para a conversão das obrigações dos Tabacos e prorrogação do respectivo exclusivo, cotava-se em Paris o 3% externo portuguez a 61,15 francos, o que dava a paridade de 81,53 francos para o 4%, ou sejam 407,65 francos por obrigação de 500 francos, conseguindo o governo obter dos tomadores o preço de 435 francos, ou sejam 27,35 francos por obrigação acima da referida paridade.

«A proposta, que para a conversão tivemos a honra de submeter a v. ex.<sup>o</sup> em 5 de janeiro proximo passado, deve ser relativamente considerada como a mais vantajosa até hoje apresentada ao governo.

•Desligada do contrato relativo ao exclusivo dos tabacos, deixava ao governo a liberdade de o adjudicar por meio de concurso

a quem maior renda offerecesse; o preço fixado de 435,5 francos por obrigação de 500 francos era de 8,5 francos por obrigação superior á paridade do 4% cotado naquelle data a 64,05 francos ou seja á paridade de 427 francos por obrigação de 500 francos do 4%.

•Em 20 de fevereiro, data do ultimo concurso, o mesmo 3% externo estava cotado em Paris a 69 francos, o que dá para obrigações de 4% a paridade de 460 francos; todavia, segundo consta, nenhuma das propostas recebidas fixa preço superior a 443 francos, ou sejam 15 francos por obrigação abaixo da paridade com aquelle fundo. Se, como é lícito suppôr-se, embora não resalte claramente da condição 1.<sup>a</sup> do oficio de v. ex.<sup>o</sup> de 30 de janeiro, essas obrigações continuam a ter no futuro a garantia de consignação da renda dos tabacos, assim como a garantia propria, absoluta e sem reserva da empresa concessionaria do respectivo exclusivo conforme está consignado nos actuaes titulos, não se comprehende a sua computação a um preço inferior á paridade do 3% externo.

«Nestas circumstancias, julgamos prestar um serviço no caso de que o governo, em presencia d'estes factores, resolva effectuar directamente a operação da conversão pondo-nos á sua disposição para organizar um sindicato de garantia, se o governo assim o julgar necessário. \*

O relatorio da companhia dos Fosforos mostra que os lucros brutos do anno passado foram de 4.079 contos, dos quaes, deduzidos 308 contos para o Estado, sendo 298 de renda e o resto de imposto do fabrico da isca, despesas de fiscalização, vencimento do administrador e imposto do rendimento sobre o dividendo de 1903; mais os descontos e bonus aos vendedores, 233 contos; os gastos geraes, 32 contos e as outras despesas (fiscalização privativa, pessoal licenciado, gratificações annuas, conservação de edificios, premios de seguros, honorarios dos corpos gerentes e contribuições) 94 contos, fica um saldo liquido de 407 contos, a que o conselho propõe dar a seguinte applicação:

Dividendo ao capital 8% 359.9025000 réis.

Reserva estatutaria nos termos do artigo 34.<sup>º</sup> dos seus estatutos 5% sobre 400.3065505 réis, 20.0155325 réis.

Percentagens ao conselho de administração 10% 130.3805005 nos termos do art.<sup>o</sup> 16.<sup>º</sup> dos estatutos, 13.0385000 réis.

Díta de 2% ao conselho fiscal, idem 2.6075600 réis.

Potação para a caixa de socorros do pessoal operario, réis 1.0005000.

O augmento de renda para o Estado foi de 17 contos.

O relatorio historia todas as *démarches* feitas pela companhia na questão dos tabacos, desde o seu começo até o concurso de 20 de janeiro.

Saldo para conta nova, 10.2985975 réis.

*Elevador do Carmo.* — Recebemos o relatorio da gerencia annual d'esta Empresa. Por elle se vê que os lucros liquidos do anno de 1904 subiram a 7.8085230 réis, e que aos accionistas foi distribuido o juro de cinco por cento.

O numero de passageiros durante o anno foi de 1.943.462

*Companhia de Seguros Fidelidade.* — No relatorio dos actos da gerencia de 1904, vê-se que o lucro liquido da Companhia foi de 96.2585271, quantia assás importante, mas que seria ainda grandemente avolumada se, apenas para contribuições, não fosse diminuida em 20.0165840 réis.

*Aguas medicinaes das Felgueiras.* — O relatorio da gerencia de 1904 é animador quanto ao futuro da empresa. A crise difficil que até hoje tem atravessado parece estar vencida.

As contas mostram um lucro liquido de 2825882 réis que passaria ainda do dobro se as contribuições a pagar não tivessem subido a 3315983 réis.

Continua muito animado o movimento cambial e se bem que os preços tenham mantido maior estabilidade nestes ultimos dias torna-se ainda muito difficil formar juizo seguro sobre o futuro que lhe está reservado em face das importantes e avultadas operações de crédito que o governo traz entre mãos e que pendem sobre o mercado como a espada de Damocles.

O governo por intermédio da Junta do Credito Publico continua a vir semanalmente á praça adquirir partidas de papel sobre o estrangeiro que se tem cifrado em £ 20.000 de cada vez.

Esta importante concorrência não tem tido influencia de maior

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	49 9/16	49 1/2	Desconto no Banco
" cheque...	49 1/4	49 1/8	de Portugal....
Paris 90 d/v.....	574	575	No mercado....
" cheque.....	580	582	Cambio do Brazil.
Berlim 90 d/v.....	234	235	Premio da libra...
" cheque....	238	239	e
Francfort 90 d/v.	234 1/2	235 1/2	5390
" cheque....	238 1/2	239 1/2	
Madrid cheque....	730	740	

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

## MARÇO

BOLSAS	MARÇO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	—	—
Lisboa : Inscrições de assent.	41	41,15	41,20	—	—	—	41,15	41,20	41,15	41,15	41,20	41,20	41,20	—	—
" coupon ..	40,80	40,80	40,80	40,75	—	—	40,75	40,75	40,75	40,75	40,80	40,80	40,80	—	—
Obrig. 4 % 1888 .....	—	20,600	—	—	—	—	20,550	—	20,550	—	20,550	20,550	20,550	—	—
" 4 % 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 % 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 % assent .....	—	59,200	59,500	59,500	—	—	59,500	—	59,800	59,800	59,900	60,000	60,000	—	—
" 4 1/2 % coupon int .....	59,000	59,500	59,500	59,500	—	—	—	59,500	59,500	—	—	59,300	59,500	—	—
" externo 4.ª série .....	67,200	67,500	67,500	67,500	—	—	67,800	67,800	67,700	67,600	67,700	67,700	67,700	—	—
" Tabacos coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101,000	—	—	—
Acções B. de Portugal .....	184,000	—	184,500	185,000	—	—	178,500	178,500	—	—	178,600	178,600	178,600	—	—
" Commercial .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nac. Ultramarino .....	105,000	105,000	—	104,500	—	—	104,500	104,500	104,500	104,500	104,000	103,500	102,500	—	—
" Lisboa & Açores .....	115,000	—	—	115,000	—	—	115,000	115,000	—	115,200	—	115,200	—	—	—
" Tabacos coupon .....	119,600	121,000	—	121,000	—	—	—	—	121,000	120,500	—	120,000	120,500	—	—
" Comp. Phosphoros .....	62,800	62,900	62,900	62,900	—	—	62,900	62,900	62,600	62,500	62,600	62,900	63,000	—	—
" Real .....	—	68,000	68,900	—	—	—	—	—	68,500	—	—	—	—	—	—
" Nacional .....	8,850	—	8,800	8,850	—	—	8,900	9,000	—	9,250	9,750	9,700	9,700	—	—
Obrig. prediaes 6 % .....	—	—	—	94,500	—	—	94,500	—	94,500	94,500	—	—	—	—	—
" 5 % .....	90,300	90,300	90,500	90,400	—	—	90,750	90,600	90,500	—	90,600	90,600	90,600	—	—
" C.ª Beira Alta .....	31,700	31,900	—	31,700	—	—	32,100	32,500	33,300	34,000	34,600	34,500	34,400	—	—
" Real 3 % 1.º grau .....	74,000	—	73,300	73,500	—	—	71,000	74,000	71,200	74,200	—	74,500	—	—	—
" " 3 % 2.º " .....	53,300	—	—	—	—	—	—	—	53,150	53,400	—	53,200	53,00	—	—
" Nacional 1.ª série .....	—	71,800	—	72,100	—	—	72,500	—	—	73,000	73,000	73,000	73,00	—	—
" Atravez d'Africa .....	—	89,600	—	89,600	—	—	—	—	89,500	89,400	89,400	89,300	89,400	—	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série .....	69,40	69	69	69,25	69,45	69,60	69,62	69,75	69,10	69,12	69,05	69,20	—	—	—
Acções Comp. Real .....	355	—	350	—	350	—	—	—	—	—	—	374	—	—	—
" Madrid-Caceres .....	42,50	—	42	42	42	42	41,50	—	—	40,25	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza .....	321	317	317	316	—	320	320	319	301	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	210	—	—	209	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	—	385	385	—	383	385	385	385	385	—	—	—	—	—	—
" " 2.º " .....	278	274	—	272	275	278	279	278,50	278	274,50	—	271	—	—	—
" Beira Alta .....	162	163	164,50	164	165	165	—	172	173	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres .....	139	139	138,25	138,75	138,50	137	137	137,50	136	132	132	136	—	—	—
Londres : 3 % portuguez .....	69,75	69,62	69,37	69,37	69,87	70	70,12	70	70	69,87	69,62	69,87	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	94	93,62	—	—	—	—	—	91,75	91,75	—	92,50	92,75	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1905 904		1904 903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1905 904	1904 903
COMPAGHIA REAL	08 18	693	76,285,000	110,070	693	75,165,112	108,463	559,254,000	566,222,288
Antiga rede e nova não garantida .....	19 25	"	74,970,000	108,181	"	75,165,112	108,463	634,224,000	641,387,400
" 26 4 Mar	"	79,972,000	115,399	"	87,669,644	126,507	714,196,010	729,057,044	—
Nova rede garantida .....	12 18	Fev	380	12,303,000	32,376	380	11,052,888	29,086	83,724,000
" 19 25	"	12,617,000	32,202	"	11,052,888	29,086	96,341,000	93,564,600	2,776,400
" 26 4 Mar	"	12,077,000	31,781	"	12,856,356	33,832	108,418,000	106,420,956	1,997,044
Vendas Novas .....	12 18	Fev	70	1,963,000	28,042	70	1,379,000	19,700	14,098,000
" 19 25	"	2,032,000	29,028	"	1,379,000	19,700	16,130,000	8,010,000	8,120,000
" 26 4 Mar	"	1,851,000	26,412	"	1,510,000	21,571	17,981,000	9,520,000	8,461,000
Sul e Sueste .....	1 10	Dez	538	26,233,285	48,760	518	37,569,150	72,527	1,201,996,825
" 11 20	"	27,929,410	51,913	"	31,203,980	60,239	1,229,926,235	1,278,780,890	—
" 21 31	"	40,906,244	114,263	358	43,300,937	120,952	1,368,229,418	1,348,504,511	19,724,9

## Por entre as nuvens

Em geral é durante o verão que a maioria dos viajantes se entregam ás viagens pelas altas regiões.

Em tempos ainda não muito remotos, e hoje mesmo ainda, estas viagens embora cheias d'encantos, eram assás fatigantes e perigosas. Nos jornaes da actualidade não é raro vêr-se ainda hoje notícias de terríveis acidentes que victimaram os temerarios a quem cousa alguma servira d'obstaculo para tentar a subida aos cumes das mais altas montanhas que, perfurando os ares, erriçam a superficie do nosso globo.

Das vertentes abruptas dos Alpes, com uma frequencia que horroriza, surgem cruzes indicando o logar em que dezenas de viajantes pagaram com a vida o arrojo da empresa a que se tinham mettido.

Os profundos abismos dos Pyreneus, os enevoados cumes das montanhas Rochosas servem de sepultura a uma infinidade de viajantes audaciosos.

Agora porém o aperfeiçoamento dos meios de locomoção afastaram grandemente os perigos.

O vapor e a electricidade subjugaram as mais orgulhosas alturas.

A majestosa Yungfrau, o monarca dos Alpes suíssos, até agora invencível, começa a baixar a sua alterosa cerviz perante a audacia da engenharia moderna.

A terça parte da linha que da sua base se eleva até o cume está já terminada e os viajantes percorrem-lhe já parte das encostas como as termitas percorrem as paredes dos seus gigantescos formigueiros.

Todas as montanhas da Suíça eram mais ou menos frequentadas pelos viajantes; só a Yungfrau se mantinha orgulhosa no seu isolamento, envolvida no amplo manto d'arminho que o sol obliquamente purpurea.

Na sua imensa majestade, eleva-se, cheia de sedução e encanto, vista de longe, mas com toda traição e insidias para os que não sabiam resistir á sua estonteante sedução.

A primeira vez que um viajante galgou até o cume da Yungfrau foi em 1811. D'então até 1856 apenas quatro vezes a façanha foi reproduzida. Desde essa época as ascensões foram mais frequentes, mas a grande parte dos ascencionistas pagaram com a vida o atrevimento.

No verão de 1889, um homem de nome Guyer Zeller, de Zurich, teve a phantasiosa inspiração de construir uma linha ferrea que dominasse o colosso.

Como Zeller reunia o arrojo de um homem de ciencia alemão, á actividade de um empreendedor americano, em breve passou da fantasia á prática a sua ideia, e os trabalhos de construcção foram iniciados afanosamente.

A linha ferrea da Yungfrau é uma verdadeira maravilha. Só percorrendo-a se pôde fazer ideia da imponencia d'aquella obra colossal da mechanica e da engenharia.

A linha começa por subir uma rampa suave, mas que pouco a pouco atinge trinta graus de inclinação. O comboio segue junto ás arestas das montanhas cortadas a pique; junto ao estribo das carruagens abre-se o abismo em negridões profundas cuja vista a muitos faz desmaiar. Ao longe, as montanhas formam escadarias cyclopicas, atapetadas de verde nos primeiros degraus, tapele que vai mudando de cor, até que, chegando aos pontos mais altos, se transforma em vastissimo lençol de neve que reflecte as cores do sol, parecendo querer roubar-lhe a sua poderosa luz.

Em baixo, muito ao longe, vê-se o formosissimo valle de Grindelwald com os seus chalets microscopicos, as suas queijeiras, os gados pascendo, e as torrentes prateadas precipitando-se das montanhas.

Chega-se assim a Eigerwald, o ponto mais alto que por enquanto, a linha poude attingir.

A dificuldade da construcção e o arrojo da empresa avaliam-se facilmente quando notarmos que o trabalho effectuado durante todo um dia, dos de verão, não vae além de dois metros.

E' de esperar que não esteja concluida antes de seis annos.

A primeira linha ferrea de montanha que se construiu

foi a do monte Washington, nas serranias da Nova Hampshire. Foi principiada em 1866.

E' de cremalheira, tem tres milhas de extensão, e é preciso uma hora e vinte minutos para fazer a viagem quer da subida, quer da descida.

O monte Pikes, no Colorado, é uma das maiores elevações americanas.

E' sulcado por uma linha ferrea que o percorre a uma altura de 4.310 metros acima do nível das aguas da baia de *Los Angeles*. Os trabalhos começaram em 1890.

Quando a atmosphera está clara, do alto do monte Pikes disfruta-se um dos horizontes mais grandiosos do oeste americano. A este vê-se o Moniton, o jardim dos deuses, e as planuras que se estendem em ondulações verdejantes até perder de vista: a oeste levantam-se as filas escabrosas dos picos coroados de neve que formam a grande *Continental Divide* ou divisão continental.

A vaidade de poder dizer-se que se esteve já á beira d'um verdadeiro vulcão leva crescido numero de viajantes a fazer a ascenção do Vesuvio.

Durante o verão, todas as manhãs saem de Napoles trens conduzindo viajantes ao sopé da montanha para tomarem o comboio que os leva até quasi ao cimo do Vesuvio.

Mas de todas as linhas ferreas que sulcam montanhas, indiscutivelmente as mais frequentadas são as do Righi e do Pilatos, na Suíça. Nenhuma outras montanhas do mundo teem sido tão visitadas pelos viajantes.

E' tão notável o panorama que se desenrola do alto dos seus pincaros que pouca gente, depois de estar na Suíça, deixa de ir vê-lo.

Tanto o Righi como o Pilatos levantam-se alterosos sobre o lago de Lucerna, e como estão muito distanciados dos mais altos cumes dos Alpes, proporcionam um ponto como nenhum outro, para se admirar a grandiosidade panoramica da eriçada região helvetica.

Toda a Suíça central, com a sua incomparável beleza, se estende aos pés do viajante encantado por espectaculo tão surpreendente e sem rival.

Na costa do Pacifico, nos Estados Unidos, encontra-se também uma amostra bem notável da ousadia dos engenheiros. E' uma linha electrica que sobe ao monte Lowe, para além da serra, ao sul da Califórnia.

Uma parte da linha, o *Great Cable Incline*, é a de maior rampa de todo o mundo; a sua inclinação forma um angulo de 48 graus com o horizonte.

Em certos pontos os trabalhos de construcção foram tão difíceis que o transporte de materiais tinha que ser feito ás costas dos operarios, pois que nem os burros, animais de piso seguríssimo, podiam transitar por tão invios caminhos.

Curvas apertadissimas, ravinas profundas, abysmos hiantes, obrigam o viajante a sobresaltos constantes. Na parte superior, a linha envolve a montanha em aneis tão juntos como se fôr uma giboia apertando a presa para triturar-lhe os ossos.

Nos Alpes austriacos depara-se-nos também uma linha de arrojo não vulgar. E' a que sobe o monte Hockstauffen.

Uma pequena carruagem, do tamanho approximado d'um nicho para cão, sobe por um carril, por meio de um globo que serve de contrapeso.

Subindo a uma grande altura, arrasta o viajante para o céu, por um processo tão original como seguro.

Em Hong-Kong ha um pico do qual se faz a ascenção, uns seiscentos metros, por um caminho tão inclinado que os passageiros, na carruagem vão quasi empilhados porque se veem comprimidos uns sobre os outros devido ao grande declive.

A pouca distancia de Calcutta, na India oriental, existe a arrojada linha ferrea de Darjeeling-Hymalaia, considerada das mais ousadas de todo o mundo. Em um dos pontos da linha, em Agony Point, o Ponto da Agonia, a machine produz um agudissimo silvo que serve de aviso

aos passageiros para que se mantenham immoveis nos seus logares. Se por acaso todos se aglomerassem do mesmo lado para disfrutar a paisagem, todo o comboio se despenharia, fazendo uma queda de mil pés até o fundo do valle.

Na America do sul ha caminhos de ferro que sóbem a vertiginosas alturas.

No Peru existe a linha de Oroya que chega a 4.112 metros acima do nível do mar.

## AUTOMOBILISMO

Em Paris, subvencionada pelo Estado, vae ser criado um curso para automobilistas.

O edificio da escola elevar-se-ha nos terrenos do antigo matadouro de Villejuif.

O curso constará de quatro annos.

Em Milão foi aberta recentemente uma escola para automobilistas. O programma do curso consta de: Princípios geraes de mechanica; o motor em geral; o motor dos automoveis, suas partes principaes e secundarias; transmissão do movimento; funcionamento; lubrificação; freios; noções sobre motocycletas.

A matricula é livre. No fim do curso, os alumnos sujeitar-se-hão a um exame e se derem provas sufficientes de habilitação receberão um diploma comprovativo das suas aptidões.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Pessoal da Companhia Real.** — Na ultima sessão da comissão executiva foi elevado á cathegoria de chefe do serviço da secretaria geral o sr. Carlos Lamarão. A comissão quiz assim reconhecer e galardoar os bons serviços de um antigo e dedicado empregado da companhia, sendo caso para se dizer que a nomeação honrou quem a fez e quem a recebeu.

**Tavira a Villa Real.** — Foi adjudicado a Cardoso Dargent & C.º por 4.000.500 o fornecimento e montagem do taboleiro metalico da ponte do Almargem que tem um unico vão de 30m. As alvenarias estão sendo construidas por administração. O respectivo projecto foi aprovado por portaria de 11 do corrente devendo ser attendidas na execução as indicações do parecer do Conselho Superior de Obras Publicas.

**Locomotivas Compound.** — Foi adjudicado à fabrica Borsig o fornecimento de quatro locomotivas Compound e respectivos tenders para as linhas do Sul e Sueste ao preço de 86.500 frs. na importancia de 346.000 frs.

**Coimbra a Louzã.** — Continuam activamente os trabalhos encelados em tres pontos simultaneamente: Portella, Carroulo e Treniva.

Trata-se agora de estabelecer a ligação da ponte da Portella com o viaducto que dá passagem para as Torres.

**Lourenço Marques.** — A proposta apresentada pelos delegados na conferencia ferroviaria de Johanesburgo baseia-se na divisão do trafego do Rand em tres partes.

Uma d'ellas, cabe aos portos do Cabo, outra a Durban e a terceira é distribuida a Lourenço Marques. Além d'isso, tanto o Cabo como o Natal estão prontos a reduzir as suas respectivas tarifas ao nível da de Lourenço Marques. Os interesses dos C. S. A. R. serão devidamente protegidos com o pagamento d'uma certa quantia por perdas que possam resultar da operação d'este novo regimen, visto o trafego pelas linhas do Cabo e Natal não passar sobre a mesma extensão de via ferrea sob a administração dos C. S. A. R., como sucede com a linha de Ressano Garcia a Johanesburgo. Estes deficits serão pagos pelo Cabo e Natal.

**Swazilandia.** — Já foi assignado o contracto entre o governo e o Banco Lisboa & Açores para o emprestimo

de 2.000 contos dos quaes, parte são destinados á construção do caminho de ferro da Swazilandia.

Dentro em breve será assignado o contracto que regule essa construção, a qual será feita por empreitadas parciais.

Para a aquisição do material destinado aos trabalhos vae o governo abrir concurso entre as casas nacionaes e estrangeiras. O engenheiro que ha de dirigir os trabalhos, e seguirá no começo do proximo mez para Lourenço Marques está estudando qual o material necessario, devendo apresentar a respectiva nota muito brevemente no ministerio da marinha.

**Beira.** — Nas estações superiores estuda-se a forma de modificar as tarifas d'esta linha africana, para o efeito de melhorar as condições do trafego.

**Porto á Povoa e Famalicão.** — A companhia exploradora d'esta linha requereu ao governo para ser dispensada do pagamento de renda pelo terreno em que está levantado o caes de Mattosinhos.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Foram effectuadas as experiencias de resistencia da ponte metálica de Tarragona. Para esse efeito serviram duas grandes máquinas de noventa e quatro toneladas cada uma que passaram ao mesmo tempo com toda a velocidade nas duas linhas paralellas accusando as provas os mais excellentes resultados.

Ficou terminada a perfuração do tunel de Archanda, na linha ferrea de Bilbao a Lezama.

Tem 1.352 metros de extensão.

Está-se procedendo aos estudos definitivos de um caminho de ferro de via estreita que, partindo da cidade de Alhama, província de Granada, vá entroncar na linha da Andaluzia, proximo do Tocon.

Falla-se em montar a tracção electrica na linha de Orense a Vigo, nos comboios que circulam entre esta cidade e Pontevedra.

O sistema adoptado será o de terceiro carril e não o de trolley.

### AFRICA

Uma nota comunicada aos jornaes londrinos annuncia que no principio do anno proximo, o caminho de ferro do Cabo ao Cairo chegará a cem milhas de distancia da extremidade sueste do Estado Livre do Congo.

## Exposição de Praga

### Maio de 1905

*Exposición internacional de productos industriais, comerciales, agrícolas, higienicos e alimentares, organizada no Grande Palacio da Industria, sob a presidencia de monsenhor o príncipe Frederico de Schwarzenberg.*

Para as instalações completas dirigir-se ao agente mr. Arthur Gobiet, Praga, Krl, Bohemia, Austria.

O agente encarrega-se das instalações fornecendo um metro quadrado de mesa ao preço de 100 francos.

A custa do expositor fica apenas o transporte dos géneros que, sendo em pequenos volumes, podem ser enviados em encomenda postal.

A melhor occasião para que as casas portuguezas possam fazer conhecer e acreditar os seus productos na Bohemia.

Para quaesquer esclarecimentos dirigir-se à redacção da *Gazeta dos Caminhos de ferro*.

**60.000 réis mensaes.** — Todos podem ganhá-los vendendo uma novidade formosissima e artistica.

Escrever imediatamente a Pennelypes, C. Milano, — Italia.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes LEILÃO

de terrenos abaixo descritos, pertencentes à mesma Companhia situados na rua das Taipas.—Agente—M. E. Dias d'Oliveira

Em virtude da resolução da Comissão Executiva da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, proceder-se-ha no dia 4 do mês de abril, à 1 hora da tarde, perante a mesma comissão executiva, na estação de Lisboa-Rocio, aos leilões dos terrenos que serão vendidos pelos maiores preços oferecidos sobre a base de licitação, reservando-se porém à Companhia o direito de não aceitar mesmo a proposta mais vantajosa, se entender que ella pôde ser nociva aos seus interesses:

Terreno — talhão n.º 8, medindo 794<sup>2</sup>,11, livre de fôro, cujo terreno comprehende o predio que tem os n.º 4 a 12 para a dita rua das Taipas.

Base de licitação 45000 réis por metro quadrado.

Terrenos — talhões n.ºs 17 e 18, medindo total 180<sup>2</sup>,59, livres de fôro

Base de licitação 35650 réis por metro quadrado.

Terrenos — talhões n.ºs 23 e 24, medindo total 378<sup>2</sup>,05, foreiro a José Carlos Faria Lima, laudemio de 10.\*

Base de licitação 35000 réis por metro quadrado.

As plantas estão patentes no escriptorio do dito agente, 87, rua Aurea. Todas as contribuições e demais encargos serão a cargo do arrematante.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 15 de março de 1905.—O Presidente da Comissão Executiva, Victorino Vaz Junior.

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

##### Caminho de ferro do Valle do Tamega — 1.ª secção da Livração a Amarante — empreitadas A, B e C

Pelo presente se faz publico que no dia 20 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua séde nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de tres empreitadas de construção do referido caminho de ferro.

Os depositos provisórios serão: Para a empreitada A, 6925500 réis; para a empreitada B, 1375500 réis; para a empreitada C, 1915000 réis.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação. Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, rua da Estação, n.º 106.—Porto, 13 de fevereiro de 1905.

##### Caminho de ferro do Pocinho a Miranda — 1.ª secção do Pocinho a Carviões — 1.º lanço do Pocinho a Moncorvo — Empreitadas B e C.

Pelo presente se faz publico que no dia 21 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos ferro e na sua séde nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de duas empreitadas de construção do referido caminho de ferro.

Os depositos provisórios serão: Para a empreitada B, 12205000 réis; para a empreitada C, 1005000.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto, que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construção, d'esta direcção, em Campanhã, na rua da Estação, n.º 106.—Porto, 14 de fevereiro de 1905.

### Fornecimento de carvão

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 24 do corrente mês á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso

publico para o fornecimento de 320.000 kilogrammas de carvão inglez para forja.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar, no cofre da direcção, o deposito provisório de 385000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 8 de março de 1905.

### Empreitada

Pelo presente se faz publico que no dia 29 do corrente mês, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e na sua séde nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada abaixo designada, em harmonia com a portaria de 28 de outubro de 1903, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo d'esta direcção:

Empreitada geral compreendida, entre os perfis 13 e 94 do lanço da estrada distrital n.º 81, entre o Porto Antigo e os Barreiros.

A base de licitação é de 31465305 réis.

Para ser admittido á licitação terá o concorrente de fazer préviamente o deposito provisório de 7856553 réis.

O deposito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

O projecto, caderno de encargos e programma do concurso estão patentes na secretaria d'esta direcção, na estação de Campanhã, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 9 de março de 1905.

### Fornecimento de ferro granito

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mês á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 100.000 kilogrammas de ferro granito proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar, no cofre da direcção, o deposito provisório de 405000 réis e a apresentar uma amostra do ferro a fornecer, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.—Porto, 11 de março de 1905.

### Caminho de ferro da Regoa a Chaves 2.ª Secção—Villa Real—Pedras Salgadas 1.º Lanço—Villa Real ao Ribeiro de Vargas

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de abril proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro.

O deposito provisório será de 14055000 réis.

O deposito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como o respectivo projecto, pôdem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construção, d'esta direcção, em Campanhã, Rua da Estação, n.º 106. Porto, 13 de março de 1905.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

**CINTRA** Hotel **Nunes**. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes

**CINTRA** Hotel **Setto**. — 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.

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

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

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

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

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusto, 70, 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 réis por dia até 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

**PARIS** Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

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

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

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

**PORTO** A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

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

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

**VIENNA** Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

## Ceretti & Janfani

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

MILÃO (ITALIA)

Caminhos aereos de todos os sistemas com um ou com tres cabos.

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis — sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

Apparelhos especiaes para carga e descarga de matérias nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.

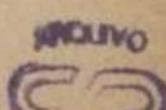
Cabos-vias denominados BLONDIN para movimento de terras em obras de terraplenagens.

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

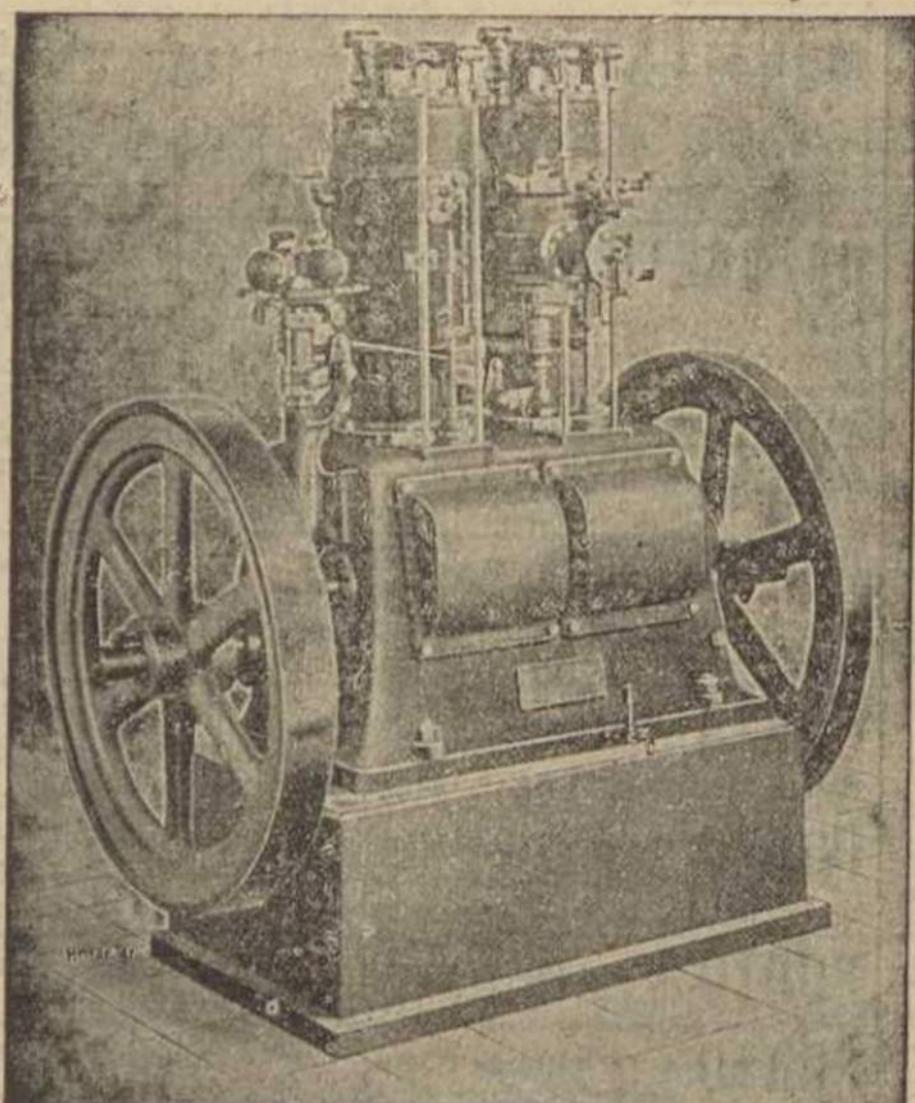
Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

FRANCISCO RIVIÈRE É HIJOS





# MOTORES



*da celebre fabrica  
americana*

## Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de illuminação, gaz  
pobre e gazolina, com  
inflammation electrica garantida

**RUBEROIDE** e productos P. & B. para substituir os  
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,  
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-  
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,  
discinas e depositos de agua, para tornar as habitações  
confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as  
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

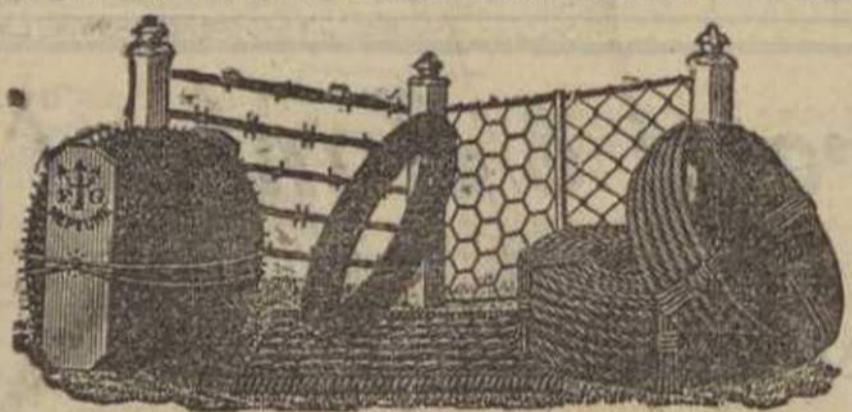
**M. HERRMANN**  
CALÇADA DO IAVRA, 6 a 10  
LISBOA

## FELTEN & GUILLÉAUMÉ Carlswerk

Aetlen-Gesellschaft

### MULHEIM NO REENO

Fábrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metálicas e obras diversas em arame. Oficinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a especie para telegraphos, telephones e luz eléctrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'água e ferro para cordame. Arame d'água fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rêde e capachos d'arame. Malhas metálicas e aviladuras completas para teares. Cadeias d'arame d'água

### CABOS METALICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aéreos, ascensores, guindastes, usos marítimos, etc.

### FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.º — LISBOA

(Tratando se de cabos para minas) OREY, ANTUNES & C.º

Praca dos Restauradores, 4 — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hase, R. da Paz, 32 — Porto

## J. B. FERNANDES & C.º

SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a. S. Paulo, 37-A  
Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimônio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhos

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais agranando-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18



### La « Revue de l'ingénieur & Index Technique »

publica os resumos de todos os artigos inseridos nos principais jornais técnicos de todo o mundo.

Se quereis achar artigos sobre qualquer assunto, consultae-a.

Publicação mensal  
NUMERO SPÉCIMEN 1,25 FR.

Assinatura anual  
13,25 frs.

Association de la Presse Technique

1, Rue du Musée (Musées Royaux)  
BRUXELLES

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de março de 1905

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Amieira Figueira				Nina Braga Nina			
C. Sodré	Algés	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
Partida	Chegada	Partida	Chegada	7-10 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	4-0 m.	4-21 m.	4-40 m.	5-1 m.	6-22 m.	6-51 m.	7-23 m.	8-0 m.
5-31 m.	5-41 m.	6-28 m.	6-38 m.	8-35 m.	9-12 m.	9-40 m.	10-24 m.	5-20 m.	5-31 m.	6-10 m.	6-31 m.	11-32 m.	11-61 m.	9-20 m.	9-35 m.
5-33 m.	5-43 m.	6-45 m.	7-0 m.	10-33 m.	11-17 m.	10-40 m.	11-24 m.	5-22 m.	12-54 t.	1-20 t.	1-41 t.	5-9 t.	5-14 t.	42-46 t.	4-18 t.
7-0 m.	7-15 m.	7-39 m.	7-45 m.	7-29 m.	7-45 m.	7-40 t.	8-25 t.	7-24 t.	2-26 t.	12-40 t.	1-24 t.				
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-40 t.	9-24 t.	7-25 t.	2-26 t.	12-40 t.	1-25 t.				
8-30 m.	8-14 m.	8-18 m.	8-33 m.	8-14 m.	8-18 m.	8-40 t.	9-24 t.	8-25 t.	2-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
8-35 m.	8-27 m.	9-25 m.	9-40 m.	8-35 m.	9-25 m.	9-35 t.	6-19 t.	8-26 t.	2-26 t.	12-40 t.	1-27 t.				
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-45 m.	9-35 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-21 m.	9-42 m.	3-40 n.	7-30 t.	8-21 n.				
10-0 m.	10-15 m.	10-58 m.	11-8 m.	10-0 m.	10-58 m.	11-8 m.	10-21 n.	10-15 m.	3-40 n.	7-30 t.	8-21 n.				
10-25 m.	10-39 m.	11-15 t.	11-30 m.	10-25 m.	11-15 t.	11-4 n.	11-45 n.	10-25 m.	3-40 n.	7-30 t.	8-21 n.				
11-5 m.	11-12 m.	12-0 t.	12-15 m.	11-5 m.	11-12 m.	12-0 t.	12-15 m.	11-5 m.	2-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
11-30 m.	11-41 m.	12-29 t.	12-38 t.	11-30 m.	12-29 t.	12-40 m.	12-20 m.	12-40 m.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.	11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.	11-50 m.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
12-35 t.	12-19 t.	1-39 t.	4-43 t.	12-35 t.	12-19 t.	1-39 t.	4-43 t.	12-35 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-0 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
1-20 t.	1-31 t.	2-15 t.	2-30 t.	1-20 t.	1-31 t.	2-15 t.	2-30 t.	1-20 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	2-5 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
2-30 t.	2-14 t.	3-23 t.	3-38 t.	2-30 t.	2-14 t.	3-23 t.	3-38 t.	2-30 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
2-50 t.	2-4 t.	3-43 t.	4-0 t.	2-50 t.	2-4 t.	3-43 t.	4-0 t.	2-50 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
2-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	2-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.	2-35 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
4-0 t.	4-11 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-11 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-0 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-39 t.	4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-39 t.	4-20 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
3-5 t.	3-19 t.	6-0 t.	6-45 t.	3-5 t.	3-19 t.	6-0 t.	6-45 t.	3-5 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	5-30 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
5-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	5-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	5-50 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	6-35 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
7-0 t.	7-14 t.	7-58 t.	8-8 n.	7-0 t.	7-14 t.	7-58 t.	8-8 n.	7-0 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
7-20 t.	7-31 t.	8-45 n.	8-30 m.	7-20 t.	7-31 t.	8-45 n.	8-30 m.	7-20 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
8-5 t.	8-19 n.	9-0 n.	2-15 n.	8-5 t.	8-19 n.	9-0 n.	2-15 n.	8-5 t.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
8-30 n.	8-45 n.	9-24 n.	9-38 n.	8-30 n.	8-45 n.	9-24 n.	9-38 n.	8-30 n.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
8-35 n.	9-24 n.	10-33 n.	10-48 n.	8-35 n.	9-24 n.	10-33 n.	10-48 n.	8-35 n.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
10-0 n.	10-15 n.	10-53 n.	11-8 n.	10-0 n.	10-15 n.	10-53 n.	11-8 n.	10-0 n.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	11-30 n.	1-26 t.	12-40 t.	1-26 t.				
Mais todos os de Pago d'Arcos e Cascaes, excepto os n.															
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-5 m.	8-31 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-5 m.	8-31 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-5 m.	10-16 m.	—	—	8-30 m.	—	8-30 m.	—
9-25 m.	10-16 m.	—	—	9-25 m.	10-16 m.	—	—	9-25 m.	—	—	—	9-25 m.	—	9-25 m.	—
12-30 m.	—	4-3 n.	—	12-30 m.	—	4-3 n.	—	12-30 m.	—	—	—	12-30 m.	—	12-30 m.	—
Mais os de Cascaes, excepto os n.															
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-25 m.	6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-25 m.	6-15 m.	7-17 t.	4-55 m.	8-12 t.	7-20 m.	7-17 t.	4-55 m.	8-12 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-45 m.	12-14 n.	4-55 m.	8-10 m.	7-45 m.	12-14 n.	4-55 m.	8-10 m.
a-9-10 m.	9-46 m.	8-26 m.	9-2 m.	a-9-10 m.	9-46 m.	8-26 m.	9-2 m.	a-9-10 m.	10-10 n.	5-55 t.	5-50 m.	a-9-10 m.	10-10 n.	5-55 t.	5-50 m.
a-10-40 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	a-10-40 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	a-10-40 m.	11-15 t.	4-32 t.	4-30 t.	a-10-40 m.	11-15 t.	4-32 t.	4-30 t.
a-10-45 m.	11-16 m.	9-2-6 m.	10-32 m.	a-10-45 m.	11-16 m.	9-2-6 m.	10-32 m.	a-10-45 m.	12-10 n.	4-20 t.	4-10 n.	a-10-45 m.	12-10 n.	4-20 t.	4-10 n.
a-12-15 t.	12-20 t.	11-50 m.	11-54 m.	a-12-15 t.	12-20 t.	11-50 m.	11-54 m.	a-12-15 t.	12-26 t.	4-21 t.	4-20 t.	a-12-15 t.	12-26 t.	4-21 t.	4-20 t.
a-14-0 t.	12-16 t.	12-26 t.	12-31 t.	a-14-0 t.	12-16 t.	12-26 t.	12-31 t.	a-14-0 t.	12-31 t.	4-21 t.	4-20 t.	a-14-0 t.	12-31 t.	4-21 t.	4-20 t.
a-14-5 t.	12-30 t.	12-38 t.	12-43 t.	a-14-5 t.	12-30 t.	12-38 t.	12-43 t.	a-14-5 t.	12-43 t.						



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 27 de Março sairá o paquete **Clyde** para  
**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão  
**San Nicolas**. Sairá a 24 de  
março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata,  
8, 2.º



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frances  
**St. Thomas**. Sairá a 30 de  
março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos  
Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeos**, vapor frances **Atlantique**.  
Sairá a 23 de março.  
Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua  
Aurea, 32, 1.º



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona, India  
e Macau, vap. espanhol **Isla de  
Panay**. Sairá a 21 ou 22 de março. Agentes,  
Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,  
Montevideo e Buenos Aires, vapor  
frances **Magellan**. Sairá a 20 de março.  
Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua  
Aurea, 32, 1.º



**Hamburgo**, vap. alemão **Petropolis**.  
Sairá a 20 de março.  
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8,  
2.º



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Pata-  
gonia**. Sairá a 17 de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fan-  
queiros, 10, 1.º



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sairá a 24 de  
março.  
Agentes, Garland Laydley & C.º, Travessa da  
Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Tagus**.  
Sairá a 17 de março.  
Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do  
Corpo Santo, 10, 1.º



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Am-  
brose**. Sairá a 17 de março.  
Agentes, Garland Laydley & C.º, Travessa da  
Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool** (recebe carga para Nova York), vap-  
or espanhol **Alicante**. Sairá de  
28 a 29 de março. Agentes, Henry Burnay  
& C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Londres** (directo), vapor espanhol **Mon-  
tanex**. Sairá a 17 de março.  
Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do  
Corpo Santo, 10, 1.º



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira,  
Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas  
das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portu-  
guez **Funchal**. Sairá a 20 de março.  
Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Maranhão** e Ceará (recebe só passageiros),  
vapor inglez **Fluminense**. Sairá a 28 de março. Agentes, Garland Laydley  
& C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Mormugão**, vapor inglez **Serbistan**.  
Espera-se a 25 de março.  
Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião,  
100, 2.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez  
**Cyril**. Sairá a 17 de março.  
Agentes, Garland Laydley & C.º, Travessa da  
Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez  
**Jerome**. Sairá a 27 de março.  
Agentes, Garland Laydley & C.º, Travessa da  
Ribeira Nova, 26, 1.º



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do  
Sul, vapor alemão **Numi-  
dia**. Sairá a 23 de março. Agentes, Henry  
Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pernambuco** e Cabedello, vapor inglez  
**Orion**. Sairá a 22 de  
março. Agentes, Garland Laydley & C.º, Travessa  
da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e  
Santos, vapor alemão **São  
Paulo**. Sairá a 29 de março. Agentes, E.  
George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Rotterdam**, Antuerpia e Bremen, vapor al-  
lemão **Heidelberg**. Sairá a 17 de março. Agentes, Pereira & Lane, Rua  
de S. Julião, 100, 2.º



**Rotterdam** e Hamburgo, vap. alemão **Per-  
nambuco**. Sairá a 27 de  
março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata,  
8, 2.º



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda,  
Santo Antonio do Zaire, Ambri-  
zette, Ambriz, Loanda, Noyo Redondo, Benguella,  
Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexan-  
dre, vapor portuguez **Benguella**. Sairá a 22 de março.  
Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Bei-  
ra e Moçambique, vapor portu-  
guez **Zaire**. Sairá a 1 de abril. Empresa Na-  
cional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Bue-  
nos Aires, Valparaiso e mais  
portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**.  
Sairá a 22 de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-  
neiro, Santos, Montevideo e Bue-  
nos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 27 de  
março.  
Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Valencia**, Cette e Marselha, vapor frances  
**St. Philippe**. Sairá a 24 de  
março. Agentes, Henry Burnay & C.º Rua dos  
Fanqueiros, 10, 1.º



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez  
**Orita**. Sairá a 22 de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do So-  
dré, 64, 1.º

De Tavira ás seguintes estações

Estações	Distâncias Kilometricas	Estações	Distâncias Kilometricas	Estações	Distâncias Kilometricas
Barreiro . . . . .	372	Amoreiras . . . . .	145	Evora . . . . .	307
Barreiro A ☺	372	Odemira . . . . .	129	Azaruja . . . . .	327
Lavrado . . . . .	369	Saboia . . . . .	117	V. do Pereiro	332
Alhos Vedros	366	Pereiras . . ☺	117	V. do Duque.	340
Moita . . . . .	364	S. Marcos . . . . .	96	Evora Moute	348
Pinhal Novo.	356	Messines . . . . .	82	Estremoz . . . . .	359
Valdera . . ☺	356	Tunes . . . . .	70	» Villa	
Poceirão . . . . .	341	Albufeira . . . . .	65	Arcos . . . . ☺	
Fonte . . . . ☺	—	Boliqueime . . . . .	56	Boiça . . . . .	
Pegões . . . . .	330	Loulé . . . . .	47	Villa Viçosa	
Bombel . . . . .	320	Alman.- Nexe	41	Baleizão . . . . .	230
V. Novas . . . . .	315	Faro . . . . .	32	Quintos . . . . .	237
Cabrella . . . . .	307	Olhão . . . . .	22	Serpa . . . . .	247
Montemór . . . . .	296	Marim . . . . ☺	22	Pias . . . . .	260
Escurral . . . . .	288	Bias . . . . .	22	Machados . ☺	
Casa Branca	281	Fuseta . . . . .	12	Moura . . . . .	276
Aleaçovas . . . . .	269	Livramento ☺	12	Algoz . . . . .	74
Vianna . . . . .	262	Luz . . . . .	6	Aleantarilha.	78
Villa Nova . . . . .	255	Varanda . . ☺	—	Poço Barreto	82
Alvito . . . . .	247	Tavira . . . . .	—	Silves . . . . .	87
Cuba . . . . .	234	Porta Nova ☺	—	Estombai . . . . .	93
S. Mathias . . . . .	225	Conceição . . . . .	—	Portimão . . . . .	96
Beja . . . . .	218	Cacella . . . . .	—	Aviz . . . . ☺	
Represas . . ☺	218	Castro Marim	—	Divôr . . . . .	
Outeiro . . . . .	201	M. te Gordo ☺	—	Arrayollos . . . . .	
Figueirinha . . . . .	193	V. R. S. Ant.º	—	Valle do Paio	
Carregueiro . . . . .	180	Palmella . . . . .	363	Valle d'Anta	
Casevel . . . . .	171	Setubal . . . . .	369		
Ourique . . . . .	165	» Sado	—		
Panoias . . . . .	159	Tojal . . . . ☺	302		
Garvão . . . . .	152	M. das Flores	302		



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO  
DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL E—GRANDE VELOCIDADE

Approved by ministerial decree of 3 March 1905

BILHETES DE 2.<sup>ª</sup> E 3.<sup>ª</sup> CLASSE A PREÇOS REDUZIDOS

ESTAÇÕES E PARAGENS	CLASSES	Portimão		Mexilhoeira	P.
		2. <sup>ª</sup>	3. <sup>ª</sup>		
Mexilhoeira... (P.)	2. <sup>ª</sup>	30	20	Mexilhoeira	P.
	3. <sup>ª</sup>	20	15		
Estombar	2. <sup>ª</sup>	60	30	Estombar	P.
	3. <sup>ª</sup>	40	20		
Silves	2. <sup>ª</sup>	90	60	30	P.
	3. <sup>ª</sup>	60	40	20	
Valle da Lama (P.)	2. <sup>ª</sup>	130	90	60	30
	3. <sup>ª</sup>	80	60	40	20
Valla	2. <sup>ª</sup>	160	130	90	60
	3. <sup>ª</sup>	110	80	60	40
Poço Barreto	2. <sup>ª</sup>	190	160	130	90
	3. <sup>ª</sup>	130	110	80	60
Lameira... (P.)	2. <sup>ª</sup>	220	190	160	130
	3. <sup>ª</sup>	150	130	110	80
Alcantarilha	2. <sup>ª</sup>	250	220	190	160
	3. <sup>ª</sup>	170	150	130	110
Sobrado... (P.)	2. <sup>ª</sup>	280	250	220	190
	3. <sup>ª</sup>	190	170	150	130
Algôs	2. <sup>ª</sup>	310	280	250	220
	3. <sup>ª</sup>	210	190	170	150
Alvaledo... (P.)	2. <sup>ª</sup>	340	310	280	250
	3. <sup>ª</sup>	230	210	190	170
Tunes	2. <sup>ª</sup>	370	340	310	280
	3. <sup>ª</sup>	250	230	210	190
Albufeira	2. <sup>ª</sup>	400	370	340	310
	3. <sup>ª</sup>	270	250	230	210
Fontalhãs... (P.)	2. <sup>ª</sup>	440	400	370	340
	3. <sup>ª</sup>	290	270	250	230
Patã... (P.)	2. <sup>ª</sup>	470	440	400	370
	3. <sup>ª</sup>	310	290	270	250
Boliqueime	2. <sup>ª</sup>	500	470	440	400
	3. <sup>ª</sup>	330	310	290	270
Valle de Judeu (P.)	2. <sup>ª</sup>	530	500	470	440
	3. <sup>ª</sup>	350	330	310	290
Vargem da Mão (P.)	2. <sup>ª</sup>	560	530	500	470
	3. <sup>ª</sup>	370	350	330	310
Loulé	2. <sup>ª</sup>	590	560	530	500
	3. <sup>ª</sup>	390	370	350	330
Valle Formoso... (P.)	2. <sup>ª</sup>	620	590	560	530
	3. <sup>ª</sup>	410	390	370	350
Almançil	2. <sup>ª</sup>	650	620	590	560
	3. <sup>ª</sup>	430	410	390	370
S. João da Venda (P.)	2. <sup>ª</sup>	680	650	620	590
	3. <sup>ª</sup>	450	430	410	390
Diogal... (P.)	2. <sup>ª</sup>	710	680	650	620
	3. <sup>ª</sup>	470	450	430	410
Marchil... (P.)	2. <sup>ª</sup>	740	710	680	650
	3. <sup>ª</sup>	490	470	450	430
Faro	2. <sup>ª</sup>	770	740	710	680
	3. <sup>ª</sup>	510	490	470	450

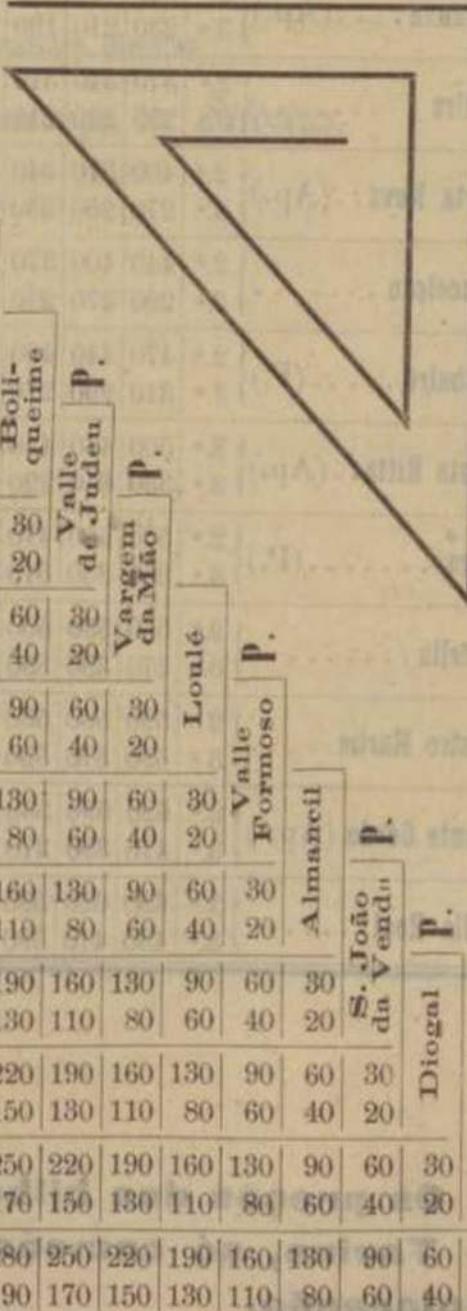
ENTRE  
Portimão e Faro,  
Villa Real de S.<sup>to</sup> António e Faro

PARAGENS INTERMEDIAS

DESDE 10 DE MARÇO DE 1905

PREÇO DOS BILHETES

Incluindo o imposto do selo



ESTAÇÕES E PARAGENS	CLASSES		Euro	S. Francisco	P.	Garganta	P.	Meia Legua	P.	Olhão	P.	Marim	(Ap.º)	Bins	(Ap.º)	Fuzeta	(Ap.º)	Livramento	(Ap.º)	Luz	P.	Pedras d'El-Rei	(Ap.º)	Varanda	(Ap.º)	Tavira	(Ap.º)	Porta Nova	(Ap.º)	Conceição	P.	Pinheiro	(Ap.º)	Santa Ritta	(Ap.º)	Nóra	(Ap.º)	Cacella	(Ap.º)	Castro Marim	(Ap.º)	Monte Gordo	(Ap.º)
	2.º	3.º																																									
S. Francisco . . (P.)	2.º	30	S. Francisco	P.																																							
	3.º	20																																									
Garganta . . . . (P.)	2.º	60	30	Garganta	P.																																						
	3.º	40	20																																								
Meia Legua . . . . (P.)	2.º	90	60	30	Meia Legua	P.																																					
	3.º	60	40	20																																							
Olhão . . . . .	2.º	130	90	60	30	Olhão	P.																																				
	3.º	80	60	40	20																																						
Marim . . . . (Ap.º)	2.º	160	130	90	60	30	Marim	P.																																			
	3.º	110	80	60	40	20																																					
Bias . . . . (Ap.º)	2.º	190	160	130	90	60	30	Bias	P.																																		
	3.º	130	110	80	60	40	20																																				
Fuzeta . . . . .	2.º	220	190	160	130	90	60	30	Fuzeta	P.																																	
	3.º	150	130	110	80	60	40	20																																			
Livramento . . (Ap.)	2.º	250	220	190	160	130	90	60	30	Livramento	P.																																
	3.º	170	150	130	110	80	60	40	20																																		
Luz . . . . .	2.º	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Luz	P.																															
	3.º	190	170	150	130	110	80	60	40	20																																	
Pedras d'El-Rei (P.)	2.º	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Pedras d'El-Rei	P.																														
	3.º	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																																
Varanda . . . . (Ap.)	2.º	340	310	28.	250	220	190	160	130	90	60	30	Varanda	P.																													
	3.º	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																															
Tavira . . . . .	2.º	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Tavira	P.																												
	3.º	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																														
Porta Nova . . (Ap.)	2.º	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Porta Nova	P.																											
	3.º	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																													
Concelhão . . . .	2.º	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Concelhão	P.																										
	3.º	290	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																												
Pinheiro . . . . (P.)	2.º	470	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Pinheiro	P.																									
	3.º	310	290	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																											
Santa Ritta . . (Ap.)	2.º	500	470	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Santa Ritta	P.																								
	3.º	330	310	290	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																										
Nóra . . . . . (P.)	2.º	530	500	470	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Nóra	P.																							
	3.º	350	330	310	290	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																									
Cacella . . . . .	2.º	560	530	500	470	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Cacella	P.																						
	3.º	370	350	330	310	290	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																								
Castro Marim . . . .	2.º	590	560	530	500	470	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90	60	30	Castro Marim	P.																					
	3.º	390	370	350	330	310	290	270	250	230	210	190	170	150	130	110	80	60	40	20																							
Monte Gordo (Ap.º)	2.º	620	590	560	530	500	470	440	400	370	340	310	280	250	220	190	160	130	90																								

## NOTA

**Os preços dos bilhetes para as estações, apeadeiros e paragens para além de Tavira, só começam a vigorar quando fôr anunciada a sua abertura á exploração.**

## Condições especiais

Stacções G.—É concedido o direito de estação de passageiros, dentro de prazo de 30 dias, limitado da data de feitura da bilhete, da saída da madeira visto que que foram só transportadas as mercadorias mencionadas na secção 2.º da classificação de passageiros ferroviários.

Para que esta disposição seja efectiva é necessário:

1.º que a disponibilidade em fays ilhas seja feita no topo de cada caminho e da estrada vicinal que se recebeu chaves;

2.º que o resultado das tarifas a deslocar apresente, no mínimo, tal que se deve exceder a tarifa de porto da correspondente mercadoria em questão;

3.º que se desloquem as mercadorias de remessa ferroviária, com destino ao porto ou interior;

4.º que o resultado das tarifas comprove a menor excedente da tarifa prevista no correspondente tarifário para a deslocação em caminhos rurais ou das tarifas a constituir o preço da tarifa para 20 reis para cada Alminha.

## CONDIÇÕES

1.º Estes bilhetes são válidos sómente para os comboios tramways.

2.º Todo o bilhete encontrado em outra data, estação ou comboio será nullo. O passageiro que fôr além do ponto de destino indicado no seu bilhete, terá que pagar novo bilhete desde este ponto até áquelle em que termine a viagem.

3.º Não se concede meios bilhetes nem transporte gratuito de bagagem além dos volumes que os passageiros podem transportar nas carruagens. As crianças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

4.º Não são permitidas as mudanças de classe, sendo considerados sem bilhete os passageiros encontrados em 2.ª classe com bilhete de 3.º

5.º São válidos para os comboios tramways os bilhetes de ida e volta de 2.º e 3.º classe da tarifa especial A.

6.º Ficam em tudo mais em vigor as disposições das tarifas gerais, em tudo que não seja contrário ás da presente.

7.º Esta tarifa annulla a tarifa especial E de grande velocidade de 20 de setembro de 1904 e o additamento de 1 de fevereiro de 1905.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1905.

O Engenheiro Director,

*Antonio Lourenço da Silveira.*

## Condições especiaes

**Secção 2.<sup>a</sup>** — E' concedido o regresso á estação de procedencia, dentro do prazo de 30 dias, contado da data da remessa primitiva, do vasilhame de madeira vazio em que hajam sido transportadas as mercadorias relacionadas na secção 2.<sup>a</sup> da classificação da presente tarifa.

Para que esta disposição surta efeito, é necessário:

- que a devolução se faça d'uma só vez para as taras de cada remessa e da mesma estação que as recebeu cheias;
- que o remettente das taras a devolver apresente, na estação em que as deve expedir, a carta de porte da competente remessa em cheio;
- que as taras sejam as mesmas que serviram para o transporte da remessa primitiva e em numero igual ou inferior;
- que o expedidor das taras comprove, na estação de chegada da remessa primitiva, os competentes rotulos para a devolução, em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 40 réis cada um (20 réis para cada Administração).

Estes transportes serão feitos sem responsabilidade para o caminho de ferro.

**Secção 3.<sup>a</sup>** — As vigas ou outras peças de madeira que pelas suas dimensões, exigirem o emprego de mais de um wagon, serão taxadas, quando constituirem uma só remessa, por esta tarifa e pelo peso efectivo, com o recargo de 50 % e com sujeição ao minimo de 6 toneladas e ao maximo de 10 toneladas por wagon utilizado.

Quando fizerem parte da mesma remessa peças de madeira de grandes dimensões e do tamanho ordinario, serão aquellas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas pela Tarifa Geral quando não for mais barato o preço da presente tarifa, applicado a toda a remessa pelo minimo de 10 toneladas por wagon empregado.

## Condições geraes

**1.<sup>a</sup>** — Aos preços da presente tarifa accresce o custo das despezas accessorias, applicadas ao peso taxado, segundo as respectivas tarifas em vigor na data da expedição.

**2.<sup>a</sup>** — Se o expedidor requisitar e lhe for fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão as cargas minimas por wagons completos estipuladas n'esta tarifa elevadas em tantas fracções de um decimo ( $\frac{1}{10}$ ) quantas forem as toneladas de carga normal de cada veículo excedentes a 10.

Os excedentes d'estes pesos minimos serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas até complemento da carga maxima de cada wagon. Ao que a ultrapassar será applicada a presente tarifa com sujeição aos minimos de carga por wagon completo n'ella estabelecidos, se das tarifas ordinarias applicadas ao peso efectivo, não resultar preço mais barato.

**3.<sup>a</sup>** — O carregamento dos wagons completos tanto pode ser constituído por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa, como pelas mercadorias que, na respectiva columna da classificação da presente tarifa, figuram com o mesmo numero de inscrição, contanto que façam parte de uma só e mesma remessa.

N'este caso serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo de peso mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

**4.<sup>a</sup>** — As operações de carga e descarga dos wagons serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios e por gente sua. De contrario não será applicada a presente tarifa.

**5.<sup>a</sup>** — Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em dois dias.

**6.<sup>a</sup>** — E' concedida armazenagem gratuita na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) ás remessas das seguintes mercadorias que a esta estação sejam destinadas e a que tenha sido applicada a presente tarifa:

Mercadorias classificadas na 2.<sup>a</sup> secção: 45 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque, sendo a concessão limitada a 500 toneladas por consignatario.

Mercadorias classificadas na 3.<sup>a</sup> secção: 45 dias, podendo o deposito ser feito em caes descoberto ou em terreno chão.

Mercadorias classificadas na 9.<sup>a</sup> secção: 40 dias, sómente quando as remessas forem destinadas a embarque.

Mercadorias classificadas na 11.<sup>a</sup> secção: 5 dias, sendo a concessão limitada a 50 toneladas por consignatario.

A responsabilidade da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no artigo 111.<sup>a</sup> da sua Tarifa Geral.

**7.<sup>a</sup>** — Esta tarifa será applicada de officio a quaisquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas se dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar por escrito, na nota de expedição, a applicação d'outra tarifa.

**8.<sup>a</sup>** — Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Lisboa, 22 de Fevereiro de 1905.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux.