

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-eçitor

REDACTOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P n.º 9, do Sul e Sueste.

SUMMARIO

	Paginas
VALENÇA A MONSÃO, por J. Fernando de Sousa.....	305
O PORTO DE LISBOA	306
PARTE OFFICIAL — Portarias de 5, 11 e 12 de outubro do Ministerio das Obras Publicas e de 7 de setembro do Ministerio da Marinha	307
A' COMPANHIA DOS VAGONS-LEITOS	307
ASCENSORES ELECTRICOS E OS TRANSPORTES DE BAGAGENS	307
NOTAS DE VIAGEM — II — De Nova Orleans ao Mexico — Os carros «touristas» — Comboios a petroleo — Santo Antonio — O Mexico, seus usos e progressos — A cidade, suas bellezas e numeração das ruas	308
O MONOPOLIO DOS TRENS DE ALUGUER	310
A ILLUMINAÇÃO ELECTRICA NOS COMBOIOS	310
CONFERENCIA SOBRE TARIFAS	310
A CONVENÇÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO	310
A NAVEGAÇÃO ARGENTINA E A COMPANHIA REAL	311
COMMERCIO PORTUGUEZ	311
CONSTRUÇÃO DO PALACIO DA PAZ EM HAYA	311
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portu- guezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	311 a 313
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	314
A LINHA DE S. GOTHARDO	314
O CAMINHO DE FERRO PANAMERICANO	314
AOS QUE VIAJAM	314
AS MULHERES E OS CAMINHOS DE FERRO	315
AUTOMOBILISMO	315
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação central no Porto — Mirandella a Bragança — Arganil — Chella — Algarve — Regoa a Lamego — Corgo	315
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Congo — Australia — China	315
NOTAS VARIAS — ARREMATACOES	315 e 316
AVISOS DE SERVIÇO — AGENDA DO VIAJANTE	316 e 317
ANNUNCIOS	318
HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	319 e 320

Valença a Monsão

Tivê ensejo, ha mezes, de expôr a infinidade de peripécias por que passou a situação legal d'este troço de linha desde a concessão de um modesto *tramway* até a annullação d'essa concessão. A despeito das pertinazes diligencias feitas para arrancar ao Estado uma garantia de juro a favor de uma linha de via reduzida em leito proprio, na qual se transformasse o *tramway* concedido e ainda por construir, triumphou a boa doutrina do decreto de 15 de fevereiro de 1900, graças á energia e isenção politica com que o sr. Conde de Paçõ Vieira resolveu tão importante assunto administrativo.

Fôra classificado de via larga, como era de razão, o prolongamento da linha do Minho, de Valença por Monsão a Melgaço. Nem a construcção offerecia difficuldades technicas que redundassem em grande dispendio, nem a circumstancia de se evitarem baldeações e de se fazer economicamente a exploração do prolongamento com o mesmo material circulante que estaciona hoje em Valença. era para desprezar.

Em portaria de 15 de março de 1904 fôra ordenado o estudo para via larga, do qual resultou o projecto de 3 de agosto ultimo, approved em portaria de 11 do corrente, do qual vou dar breve noticia.

As bases do estudo estavam naturalmente indicadas. Devia-se sair da estação de Valença no prolongamento da linha em exploração. O traçado devia ser subordinado ás condições de mais rigorosa economia, descendo-se ao limite de 250 metros nas curvas para bem o accommodar aos accidentes do terreno.

A origem do traçado era ao k. 130 da linha do Minho ficando á esquerda a curva que segue para a ponte internacional.

Nos primeiros 4 kilometros a linha desce com declives que não excedem a 12 millimetros, servindo Ganfey com um apeadeiro. Nos 3 kilometros seguintes sóbe suavemente até a estação de S. Mamede, ficando entre esta e o apeadeiro precedente, o de Verdoeijo.

No contraforte de S. Mamede ha um patamar de 300 metros, que póde e deve ser alongado para deixar a estação em melhores condições.

Até ahí a construcção é de uma facilidade extrema, sendo insignificantes as terraplenagens e obras d'arte.

Depois de S. Mamede desce-se um pouco, atravessa-se a ribeira do Manco em ponte de 20 metros, chega-se á baixa da Lapella ao lado da estrada, ficando ahí uma estação, que será a mais importante das intermédias, com extenso patamar. Pouco adiante atravessa-se o rio Gadanho com uma ponte de vão e typo igual á do Manco. Depois de uma ligeira subida, em que fica previsto um patamar de 200 metros, para a paragem da Senhora da Cabeça, attinge-se um patamar de 3.300 metros, que vae até a estação de Monsão, a que se chega com a extensão total de 16.300 metros.

Essa extensão decompõe-se em 10.611^m.62 de alinhamentos rectos e 5.688^m.38 de curvas, sendo 4 apenas de raio de 250^m, 2 de 260^m, 1 de 270^m, 19 de 300^m, 2 de 350^m, 5 de 400^m, 6 de 500^m, 4 de 600^m e 1 de 1.000^m.

O maior alinhamento recto é de 1.896^m e o menor de 100^m.54.

Em perfil ha 7.541^m.78 em patamar, 3.573^m.30 em rampa e 5.184^m.92 em declive. A cota de partida differe apenas 3^m.6 da de chegada, sendo insignificantes as ondulações intermédias do perfil. As inclinações attingiram apenas 14^{mm} em 540^m de rampa e 540^m de declive. Ha ainda 940^m em rampa de 13^{mm}, 1.098,22 em pendentes de 12^{mm}, 500^m a 11^{mm}, 1.860^m a 10^{mm}, e o resto com inclinações inferiores.

O perfil offerece portanto excellentes condições.

As expropriações são orçadas em 25:132\$596 réis, correspondendo á média de 1:541\$877 réis por kilometro.

As terraplenagens attingem apenas 16^m3,100 por metro corrente.

Dos 262.460^m3 a escavar 26.589^m3 são em rocha dura e 12.685 em rocha branda.

As obras de arte correntes reduzem-se a 44 aqueductos, 1 pontão de 2^m e 4 de 3^m.

As passagens de nivel são em numero de 62.

As estações e apeadeiros ficam assim distribuidos:

Valença	—
Ganfey (apeadeiro)	2 ^k .960
Verdoeijo (estação)	1 ^k .220
S. Mamede (estação)	2 ^k .840
Lapella (estação)	3 ^k .160
Cabeça (apeadeiro)	2 ^k .110
Monsão (estação)	3 ^k .830

Vê-se que a região, de população densa, fica bem servida por sufficiente numero de paragens.

As duas pontes, do Manco e Gadanho, são constituídas por vigas de rotula com o comprimento theorico de 20^m e altura de 2^m. São divididas em 10 paineis.

A estação de Monsão foi projectada junto da povoação no recinto das antigas fortificações, ficando assegurada uma boa saída da linha para Melgaço e prevista a entrada nella da linha de via reduzida.

O orçamento abrange as seguintes verbas:

Restabelecimento do traçado.....	128\$547
Expropriações.....	25:132\$596
Terraplenagens.....	75:725\$152
Obras de arte.....	24:060\$858
Obras accessorias.....	2:930\$128
Via.....	79:467\$224
Estações.....	36:919\$000
Linha telegraphica.....	1:404\$958
Arredondamento.....	2\$537
Total.....	245:770\$000

O custo kilometrico é de 15:077\$915 réis.

Vê-se pois, pelo projecto, proficientemente elaborado pelo sr. engenheiro Birne Pereira, quão justificavel é o prolongamento da via larga até Monsão.

O troço de Monsão a Melgaço ainda não está estudado; embora não seja de tão facil construcção, não é de crer que o seu custo seja excessivo.

Poder-se-ha objectar a esta linha que havendo outra, na margem espanhola, que acompanha o rio e se liga em Valença com a linha do Minho, mais valera construir pontes em Monsão e Melgaço do que a linha marginal.

As relações entre as duas margens são pouco importantes, nem admira em vista da uniformidade de produções. Cada uma das regiões procura os seus centros de commercio e abastecimento no respectivo paiz. Nestas condições o movimento internacional seria insignificante. Preferivel seria pois construir a linha que serve toda a região e a liga directamente com as linhas do Minho e Douro, sem embaraços de transito atravessando duas vezes a fronteira.

A construcção do prolongamento de Valença a Melgaço pôde ser feita por troços successivos, conforme os recursos, abrindo-se cada estação á medida que o prolongamento se fôr construindo.

O valor d'estes troços resulta principalmente do augmento de trafego, que determinarão nas linhas em exploração com o seu tributo, sem accrescimento sensivel de despesa.

Por este sistema foram construidos o ramal de Portimão e o troço de Faro a Villa Real, sendo utilizado cada lance á medida que era construido; bastava para isso deslocar o *terminus* provisorio dos comboios.

J. Fernando de Sousa.

O PORTO DE LISBOA

O facto da preferencia dada ao porto de Vigo sobre o porto de Lisboa para termino da carreira de navegação da Republica Argentina á Europa feriu a vaidade nacional, que adoptou para seu uso alguns aphorismos em que assenta os seus raciocinios sobre cousas de interesse nacional.

A vaidade indigena, cega e commodista, diz sem maior reflexão: Portugal tem o mais bello céo e o melhor clima do mundo; o porto de Lisboa é o mais amplo e seguro porto da Europa e deve ser portanto o caes do velho continente para o novo continente; o nosso paiz é essencialmente agricola; os nossos vinhos são os mais generosos e agradaveis que existem em qualquer parte onde a *vitis vinifera* dê pampanos e cachos; e algumas maxims mais de igual jaez.

Fiada nisto, no prestigio de passadas glorias, na suggestão que promana de alguns versos dos Luziadas, adormece confiadamente, esquecendo as necessidades

instantes da lucta pela vida, que é a grande lei biologica e social a que obedecem os organismos e os povos.

Apparecem depois as desillusões, que nos causam verdadeira extranheza.

E' o que aconteceu agora, quando soubemos que a florescente republica da America do Sul ousou ter uma opinião tão differente relativamente á excellencia do porto de Lisboa, preferindo-lhe o de Vigo.

E' o que ha de acontecer se amanhã se preferir o de Cadiz.

O mal está feito e pouco se ganha em lhe analysar as causas. Sempre será util, todavia, reconhecer porque motivo os estrangeiros não professam a respeito do nosso bello porto as ideias que temos.

De utilidade será igualmente accentuar as vantagens que poderemos offerecer ao trafego tanto no movimento de passageiros como no das mercadorias, pelo tempo ou pelo dinheiro que custem. Assim, porventura, se não obtemperamos ao mal completamente, contribuimos para que não seja tão grande; e sobre tudo tornaremos menos provavel a repetição d'um facto identico para uma nova carreira que venha estabelecer-se em condições identicas creada ou auxiliada pelo Brazil ou outro paiz.

Nas causas remotas da má vontade contra o porto de Lisboa devemos pôr em primeiro logar o terrivel Lazareto e os vexames fiscaes. Eram duas cousas terriveis a afugentar os viajantes.

Foram os passageiros que, fugindo ao Lazareto de Lisboa iam desembarcar em Vigo e de lá voltavam em via ferrea, enquanto os companheiros de viagem permaneciam enclausurados naquella detestada fortaleza amarella, quem fez a melhor propaganda a favor de Vigo contra Lisboa.

O excesso de fiscalização sanitaria e aduaneira constituam dois filtros apertados através dos quaes tinha de penetrar a riqueza no nosso paiz.

Aqui clamámos bem alto contra o pavoroso Lazareto. A nossa e outras vozes neste sentido foram ouvidas pelos poderes publicos; civilizou-se o Lazareto que está muito mais atenuado; a desinfecção é já mais benigna.

Apenas a alfandega continua mais corrosiva do que acido fenico e mais irritante do que o chloreto de cal.

Facil seria, porém, attenuar tambem, açaimar os rigores aduaneiros que prejudicam mais o paiz pelo que d'elle afugentam, do que o contrabando prejudicaria o Estado por não cobrar tudo quanto as nossas apertadas leis fiscaes tão fortemente tributam.

O ultimo gabinete politico ordenou, e começou tambem, a construcção do posto de desinfecção na margem direita do Tejo, num magnifico local, acessivel e commodo, evitando os perigosos transportes em escaleres e subtraíndo os passageiros ás exigencias dos catraeiros, cuja policia não é facil.

Prestou-se um excellentes serviço ao trafego maritimo, que se facilitou com a construcção dos muros de caes acostavel, com as dôcas seccas e de marés, e que mais se beneficiará ainda construindo-se a via ferrea marginal e continua de Alcantara Mar a Santa Apolonia, completando sem delongas o troço da Ribeira Nova á Alfandega.

Tendo assim umas certas armas para a lucta, eliminando praticas anachronicas, esterilizando o Lazareto, civilizando a alfandega, estamos em condições de ir demonstrando pela pratica que já se pôde sem crispações de nervos procurar o porto de Lisboa.

O que restará fazer para que o commercio, pouco inclinado á poesia, indifferente portanto á belleza do transparente azul do nosso céo, e ao espelhamento das aguas do nosso largo estuario, tenha desejo e interesse de expedir por Lisboa as suas mercadorias?

A primeira cousa a resolver seria a constituição d'um *porto franco*, numa area determinada, servida pela via ferrea marginal. Assim se attrairiam mercadorias não só da America mas de outras regiões, que poderiam fazer de Lisboa uma pequena Hamburgo.

A segunda cousa a conseguir consistiria em obter das companhias ferroviarias tarifas especiaes para as mer-

cadorias em transitio, estudadas de modo que pela velocidade, pela segurança e pelo preço do transporte convidassem realmente o commercio a preferir o Tejo a outros portos.

Não devemos esquecer que, se o nosso porto é bom, ha muitos outros portos bons tambem, ou porque a natureza os dotou favoravelmente, ou porque consideraveis e dispendiosas obras hydraulicas, firmemente e tenazmente executadas, a despeito de quantiasas sommas que isso custa, os transformariam, dando-lhe as condições essenciaes para um porto moderno, que lhe faltavam.

E' preciso que nos não esqueçamos de que o nosso porto, para bem servir a Europa, está arredado de mais do seu centro, do coração da industria e do commercio, cuja palpitação entumescce de trafego as vias ferreas e os canaes da França, da Hollanda, da Belgica e da Allemanha, como em grossas arterias principaes, mas que, nas regiões mais affastadas é como o fluxo das arterias e veias secundarias ou dos vasos capilares, á maneira do sistema circulatório d'um animal.

E' preciso que nos não esqueçamos de que o frete marítimo é o mais barato, e de que ha muita mercadoria que tem de preferir o differencial na despesa de transporte por não lhe ser condição essencial a economia no tempo.

Torna-se por isso indispensavel que os transportes ferroviarios, não só em Portugal mas através da Espanha, não sejam prohibitivos. Torna-se indispensavel crear vantagens de todas as ordens a passageiros, malas e mercadorias.

Pouco a pouco, os passageiros que souberem que são bem recebidos em Lisboa, sem vexames fiscaes, com facilidades de transitio, sem explorações que desacreditam, depois de uma viagem marítima ainda longa e penosa, não hesitarão, ao divisarem no horizonte os vertices dos montes da serra de Cintra, em desembarcar em Lisboa, seguindo d'aqui pelas vias ferreas da península ao seu destino, sem enjôo, sem perigo e mais rapidamente.

Atrás dos viajantes advirão as mercadorias mais ricas e porventura as outras, com as facilidades e vantagens que offerece o porto franco.

Sem isto, poderemos declamar, poderemos affirmar que o nosso porto é excellente, que é seguro o seu ancoradouro, facil a sua entrada, que tem centenas de metros de caes acostavel, que o nosso clima é benigno, que Lisboa é uma linda cidade, pois que com todas essas affirmações, com toda a propaganda official e officiosa, apenas teremos, de mez a mez, as caravanas de estrangeiros que desembarcam, vão a Cintra, compram alguns bilhetes postaes e regressam no fim de tres dias. A verdadeira propaganda em questões d'esta natureza é a dos interesses provados.

O. S.

PARTE OFFICIAL

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 e orçamento da estação da Regua, elaborado pela direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, com data de 3 de agosto do corrente anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de Obras Publicas e Minas de 29 de outubro ultimo, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 68:000\$000 réis e auctorizar a sua execução.

Paço, em 5 de outubro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento de ampliação do primeiro lanço da linha ferrea de Valença a Melgaço, comprehendido entre Valença e Monsão, elaborado pela direcção do Minho e Douro com data de 3 de agosto do corrente

anno: ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho superior de Obras Publicas e Minas de 14 de setembro ultimo, approvar o referido projecto e respectivo orçamento na importancia de 215:770\$000 réis, e bem assim determinar que na sua execução sejam opportunamente attendidas as indicações do referido parecer.

Paço, em 11 de outubro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação, datada de 11 do corrente mez, da commissão nomeada para examinar o troço da linha ferrea de Mirandella a Bragança, comprehendido entre as estações de Romeu, kilometro 13, e Macedo, kilometro 28: ha por bem ordenar que se auctorize a Companhia Nacional de Caminhos de ferro a abrir provisoriamente á circulação publica o referido troço, em conformidade dos horarios approvados por despacho de 6 d'este mez.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço, em 12 de outubro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmiento Osorio.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com a proposta do governador geral da provincia de Angola: ha por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º A' commissão do caminho de ferro de Malange creada pelo decreto com força de lei de 3 de setembro de 1903, são conferidas em relação ao caminho de ferro de Mossamedes attribuições eguaes ás que tem para o caminho de ferro de Malange, com excepção das que constam do n.º 3.º do artigo 2.º do referido decreto.

§ unico. Os assuntos relativos aos dois caminhos de ferro serão sempre tratados independentemente, com actas, relatorios e correspondencia em separado.

Art. 2.º E' approvada para ter applicação á construcção do caminho de ferro de Mossamedes, e em condições analogas, a série de preços approvada por portaria de 10 de setembro de 1903 para a construcção do caminho de ferro de Malange.

O que o mesmo Augusto Senhor manda communicar ao governador geral da provincia de Angola, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço em 7 de setembro de 1905. — Manoel Antonio Moreira Junior.

A' Companhia dos Vagons-Leitos

Recebemos uma queixa, a que, pela respeitabilidade da pessoa que no-la faz, e pela razão que vemos lhe assiste, não podemos deixar de dar publicidade.

Um passageiro tomou no dia 4 do corrente quatro logares, para si e sua familia, no compartimento reservado do salão do comboio 56 do dia 5, do Porto a Lisboa, sendo-lhe dado um bilhete que lhe garantia os logares n.ºs 2, 3, 4 e 5 naquelle compartimento e marcado pelo vendedor, no respectivo schema, o aluguer d'esses logares por meio d'uma cruz, como é costume.

Succede, porém, que no dia seguinte, ao tomar o compartimento que lhe pertencia, encontra-o occupado, e por mais que reclamasse ao conductor não houve meio de ser installado na posse dos logares a que tinha todo o direito, negando-se o conductor a mandar sair os intrusos.

E para mais, parece ao queixoso que estes eram pessoal superior da propria companhia dos Vagons-Leitos.

Ora isto a ser verdade agrava consideravelmente a situação e reclama energicas providencias da direcção da companhia para que satisfação seja dada ao passageiro e para que o caso por fórma alguma se repita.

Póde ter-se dado um engano alugando-se duas vezes os mesmos logares.

Não se devia dar, mas emfim *errare humanum est*. Devia, nesse caso, dar-se a preferencia não aos primei-

ros passageiros que occuparam os logares mas aos primeiros que tomaram os bilhetes.

Mas se os que vieram no compartimento eram *de casa*, é indubitavel que em todos os casos deviam sair para deixarem os logares a quem não o era.

Ha na companhia Real, desde o seu inicio, uma disposição muito justa e muito imparcial, pela qual qualquer empregado, *seja qual fôr a sua cathegoria*, deve ceder o seu logar nos comboios quando se apresente passageiro que não tenha logar correspondente ao seu bilhete.

Quem estas linhas escreve, indo uma noute, no correio, para o Porto, em serviço especial da direcção, e de importancia, prontamente cedeu o logar em que ia por não haver outro para um passageiro que o queria. E entende que nisso não fez mais que o seu dever.

Até um antigo administrador da companhia, hoje fallecido, fez o mesmo em caso identico.

Não sabemos se esta lei é aceita pela companhia dos vagon-leitos; devia sê-lo, pelo menos; mas pelas simples leis de cortezia os logares deviam ser cedidos, tanto mais que na familia do passageiro queixoso vinha uma senhora doente a quem foi muito incommodo vir no salão geral.

ASCENSORES ELECTRICOS

e os transportes de bagagens

Estão-se usando cada vez mais os ascensores movidos pela força electrica, em virtude da sua simplicidade e facilidade de installação nas cidades, ou nas estações ferroviarias, ou nas officinas em que existe fonte electrica para illuminação ou para outros usos.

No *Coliseum* de Londres installaram-se recentemente dois ascensores, ambos destinados ao transporte de pessoas, comportando um a carga de 1.000 kg. e o outro a de 750, ou respectivamente 13 e 8 pessoas.

São analogos.

A caixa tem no tecto um sarilho que é movido pela electricidade, havendo para isso no motor, um freio e um parafuso sem fim que reduz a velocidade.

O motor é de 13 c. v. com a velocidade de 890 voltas, tetrapolar, e tem disposições que lhe permitem um arranque rapido.

A mudança de sentido do andamento obtém-se invertendo as ligações. O circuito excitador fecha-se e corta-se cada vez que pára o ascensor ou começa a andar.

O circuito do motor é regulado por um commutador que está na caixa do ascensor, mas collocado de modo que só o empregado ou conductor o póde manobrar.

Para se poder regular o movimento ha um rheostato muito dividido.

O parafuso sem fim é de aço e reduz a velocidade a 15.6 por minuto. Funciona dentro de oleo. É elle que supporta a caixa com a sua carga suspensa por 4 cabos de aço com 16^{mm} de diametro, cada um dos quaes póde com a carga total. Um contrapeso que se liga ao outro extremo dos cabos equilibra em parte a carga.

Ha 3 aparelhos de segurança para o caso de descuido do conductor: dois interruptores automaticos um no começo e outro no fim do passeio; um interruptor de aldraba que funciona pelo choque da caixa quando o freio não trabalha bem; e ainda um terceiro que consiste no sistema d'enrolamento do cabo e que lhe impede o distender-se, ou puxar bruscamente.

As portas da caixa são fechadas automaticamente e electricamente de modo que o ascensor só funciona quando ellas estão vedadas.

Como se vê, estes ascensores são perfeitissimos.

Dispensam a existencia de machinas especiaes necessarias quando se empregam os ascensores hydraulicos.

Havendo força electrica disponivel, com a collocação de uns simples conductores se animam estes engenhos aparelhos que se devem vulgarizar muito.

São tambem muito para recommendar nas plataformas das estações de grande movimento.

Nada mais desagradavel do que á saída das carrua-

gens quando os passageiros se dirigem com as suas malas de mão para as portas de saída, encontrar a plataforma pejada de carrilos, vagonetes, etc., que os carregadores arrastam para junto das bagageiras ou das ambulancias do correio.

Com ascensores electricos e uma pequena via ferrea aerea este inconveniente e este embaraço desapareceriam.

As bagagens e malas seriam rapidamente transportadas por cima dos vagon sem incommodo, sem perigo e com um pessoal muito menos numeroso.

Na estação central do Rocio uns elevadores d'esta natureza seriam muito apreciados pelo publico.

NOTAS DE VIAGEM

II

De Nova Orleans ao Mexico — Os carros «tourists» — Comboios a petroleo — Santo Antonio — O Mexico, seus usos e progressos — A cidade, suas bellezas e numeração das ruas.

De Nova Orleans para Oeste leva-nos a *Sunset Route* (Caminho do Pôr do Sol) constituida pela Morgan's Louisiana, a Texas & Norwest e a Galveston Harrisburg, exploradas pela Southern Pacific, num bello comboio que parte pelo meio do dia, todo composto de vagon Pulmann, carros *tourists* e carros de cadeiras.

Dos primeiros já falámos; os *tourists* são umas carruagens no mesmo genero, mas mais modestas, proprias para viajantes menos pretenciosos. Os estofos, de veludo naquelles, são nestes de palha, e nalgumas linhas, de crina preta; no lavabo ha menos toalhas e menor espaço; o compartimento de fumadores é mais simples; o publico menos escolhido.

Nalguns d'estes carros, no norte, encontrámos mesmo uma cosinha com fogão, onde grande parte dos viajantes aquecem e até fazem as suas comidas.

Entre cada bancada põe-se uma mesa volante; a familia abre as malas de mão ou cestos que leva e d'ahi tira toda a classe de vitualhas, pães, manteiga, doces, fructas, carnes, peixes, milho cosido, tudo, que estende sobre a mesa e devora, tudo misturado, como gente que quer economizar as despesas do vagon restaurante onde as comidas são caras.

Nestes carros a sobretaxa é metade da dos Pulmanns, regulando por dollar e meio (1\$500 réis) a noute ou um pouco mais quando se utilizam tambem durante o dia. E um casal paga uma só sobretaxa se occupar uma só cama, o que é natural na America onde não é uso os esposos dormirem separados.

Os carros cadeiras são assim chamados por serem os logares de cada passageiro poltronas que se estendem á noute, prolongando-se os pés por sob a do visinho de deante. Assim vão os passageiros acamados, e alguns conseguem dormir.

Logo depois do comboio partir de Nova Orleans vêmo-lo parar sobre uma ponte onde, com prestesa, duas machinas o dividem em tres partes entrando assim num enorme *back*, larga barca com plataforma, que, levada por dois vapores que se lhe ligam lateralmente, é passada á outra margem do Mississipi, o grande rio da America que numa extensão de 3.940 kilometros atravessa do norte ao sul todo o territorio da grande republica.

Passado o comboio rapidamente á terra, notamos a ausencia dos grandes rolos de fumo que produzem geralmente as grandes locomotivas.

É que a caldeira é aquecida por petroleo, o que evita a sujidade e dá uma grande commodidade aos passageiros.

Outra é que o comboio é acompanhado por um agente viajante que dá ao publico, em inglez ou francez rasoa-vel, todas as explicações e informações sobre o serviço da linha e a região que vamos percorrendo.

E esta é bem interessante naquellas planicies da Louisiana, plantadas de grossos carvalhos, espessos canaviaes de assucar, bosques de magnolias, grandes cam-

pos de tabaco e elegantes algodoeiros que lançam aos ventos, como espuma de neve, a polpa leve dos seus fructos.

Muito pittoresca a passagem do rio Sabina, onde se chega de noite, illuminado pelo fogo lançado ás arvores, costume que vem dos indios e que se adopta para as destruir facilmente e conquistar campo cultivavel. Que falta fazem ellas num paiz em que a madeira superabunda?

Do estado de Texas em que entramos então, só de manhã podemos ver os panoramas que são egualmente pittorescos.

O movimento de passageiros é enorme, o que faz retardar o comboio, chegando-se atrasado mais de uma hora a Santo Antonio, ponto onde ha que passar á outra estação, a tomar o rapido do International & Great Northern, que vae em 68 horas e meia de S. Luiz ao Mexico, por Laredo.

Mas como, para não faltar á sua qualidade de rapido e porque a Sunset Route tambem faz serviço em concorrência desde o norte, o comboio não espera o seu rival; quasi todos os dias se perde a ligação.

Final, para quem não vá a negocios urgentes, vale bem a pena ficar um dia em Santo Antonio, uma cidadezinha aprazivel, com alguns passeios agradaveis e um povo amavel de que é bom exemplo o gerente do hotel Southern, o melhor do local.

Toma-se, pois, o comboio da noite em que, de manhã acordamos em Laredo, fronteira do Mexico.

A verificação das bagagens, por parte da alfandega, com ser minuciosa é feita com todas as atenções, havendo uma mulher para o exame das bagagens de senhoras, o que é muito bem entendido.

Ahi começa a linha do caminho de ferro Nacional Mexicano, cujo serviço é muito regular, o material (tres classes como na Europa) bom e a marcha rapida.

Vê-se, porém, que mudamos de paiz; muito mais mesmo do que de costume o notamos á passagem de fronteiras, porque nos appareceram, desde então, os habitantes com os seus piramidaes chapéus conicos de abas enormes, os indios, com as suas farras madeixas emoldurando-lhes os rostos alaranjados, lembrando os dos coreanos.

Dos campos desappareceram as grandes arvores, sendo substituidas pelas enormes plantações de marghey, especie de piteira, de que se extrae um liquido, de cheiro nauseabundo a valer, o *pulque*, que representa o papel de vinho para o povo.

No mais, campos pobres, deshabitados, formando a grande planura central do Mexico, falha de agua, e cuja irrigação constitue um problema de administração publica que o governo desde muito estuda com afincio, a fim de transformar aquella enorme região esteril em campos cultivaveis, o que operará uma grande transformação economica do paiz.

Não obstante passamos durante o dia cidades importantes, como Monterey, com a sua grandiosa fabrica de cerveja, e depois o panorama offerece mais interesse, subindo continuamente a linha entre a grande cordilheira da Serra Madre e a Serra da Palha.

Na manhã seguinte, se o comboio vae atrasado, como é vulgar, acordamos a tempo de ver Queretaro, a cidade hoje historica por nella ter sido fuzilado o infeliz imperador Maximiliano, e depois do meio dia saímos do comboio na capital, numa estação pouco vasta, como o são todas as d'aquelle paiz.

Entremos na cidade que nos dá logo uma boa impressão, porque nos achamos numa larga avenida com bons edificios, arvores, monumentos e animação, em movimento de carros e peões.

Tomamos um tremzinho de bandeira encarnada que nos leva por aquelle frequentado *Paseo de la Reforma* e avenida Juárez, até o Palace Hotel, e nos exige modestamente 50 centimos, isto é 240 réis. Vemos assim logo que os cocheiros são honestos.

Vimos, de caminho, bons edificios particulares, uma alameda, ruas de muito commercio, grandiosos estabelecimentos — o aspecto da cidade agrada logo ao forasteiro.

Nos dias seguintes que o excursionista se demora ali,

porque a cidade é toda muito interessante, tem bem em que se entreter.

De dia as ruas principaes são animadissimas d'uma população mixta de todas as classes, em que, ao lado da familia de certa gradação social vestindo á europea, que anda a compras nos luxuosos armazens, se vê o elegante mexicano com a sua jaqueta á espanhola e o enorme chapéu de feltro que pesa cerca de um kilogramma, e que, sendo bordado a ouro, chega a custar 30.500 réis; e as naturaes, com os cabellos em madeixas e os seus *rebuzos*, mantas que lhes descem dos hombros ou da cabeça acabando em franjas mais ou menos ricas sobre os joelhos.

O museu onde encontramos preciosidades do tempo dos astekas, de Iucatan, etc.; a cathedral, imponente edificio tão notavel no interior; o passeio ao parque de Chapultepec, obrigatorio de tarde, especialmente ao domingo, para se ver nos seus trens toda a sociedade elegante da capital, são visitas de estudo que o viajante não deve deixar de fazer.

De noite, além de bastantes theatros, ha concerto na Alameda, por fóra e em volta da qual se junta uma sociedade de naturaes com os seus fatos pittorescos e attitudes especiaes que é interessantissimo analysar.

Não escapará ao apreciador de costumes o uso invariavel, no Mexico, de todos os estabelecimentos terem um nome. A mais modesta lojita tem por titulo «El Imperio», «La Universal», etc. Vimos ali uma fabrica de espartilhos que se chamava «El Granadero» e uma loja de *pulque*, a terrivel bebida com que se embriaga o povo, intitulada «La Benéfica».

Estas lojas, especie de tabernas, muitas vezes sujas no interior, sempre mal cheirosas, são comtudo, no exterior pintadas de cores berrantes com figuras, ornatos, bandeiras, etc., produzindo um effeito originalissimo.

Percorrendo essa cidade o viajante não pôde furtar-se á recordação do pobre imperador Maximiliano.

Nove annos depois d'esse drama que emocionou a Europa, um pouco pelo remorso do seu egoismo, o Mexico iniciou um periodo de reformas sociaes e administrativas cujos resultados beneficos se vão reproduzindo dia a dia nos seus progressos materiaes e moraes, achando-se hoje o paiz em caminho da maior prosperidade.

Gosando da mais absoluta paz interna e externa, desde que á frente do paiz tem o vulto sympathico de Porfirio Dias, homem de uma envergadura digna d'um verdadeiro ditador, acompanhada de um caracter benevolo, conciliador e honesto, e fortalecida por uma intelligencia robusta e auxiliada pela estima de todo o paiz, o Mexico tem, desde então, avançado em todos os ramos do progresso das grandes nações, desenvolvendo a instrucção publica, o commercio, a agricultura, as industrias manufactureiras e extractivas, as artes, os transportes terrestres e maritimos; melhorando os seus portos em que despendeu mais de 35 mil contos de réis, pesquisando minas que hoje vão já sendo exploradas, constituindo incalculaveis riquezas.

As vias ferreas que em 1876 tinham apenas 567 kilometros, eram já em 1903 na extensão de 16.285 kilometros, tendo o governo despendido, nesse periodo, em subvenções a importante somma de 72.370 contos de réis.

Importantes trabalhos de saneamento das cidades tem sido realizados, a ponto da capital ser hoje perfeitamente isenta de doenças endemicas e a febre amarella ser cada dia mais circunscrita na sua area d'acção, nos portos do golpho.

Na administração municipal das grandes cidades tambem as reformas são continuas, procedendo-se activamente na capital á reconstrucção do pavimento das ruas pelos processos mais modernos, e outros trabalhos de embellesamento.

No que a cidade ainda não acertára, quando a visitámos, era com a nomenclatura e numeração das suas ruas, subsistindo em uns predios a numeração antiga e estando outros pela moderna e tendo-se reunido duas e tres ruas numa só designação nova, succedia, como verificámos, que ao lado do predio n.º 29 havia o 362, depois o 14 e a seguir o 193. Ninguem se entendia!

Parecia o nosso *Diario do Governo* como vem paginado da Imprensa Nacional.

O monopólio dos trens d'aluguer

Tem-se fallado ultimamente na formação d'um syndicato, companhia ou o quer que seja d'este genero, que tem por fim monopolizar a industria dos trens d'aluguer.

Varios proprietarios de trens d'aluguer teem-se reunido para protestar contra a realização da ideia e teem vindo aos jornaes terçar armas pelos seus interesses que veem compromettidos.

Por seu lado os iniciadores da ideia não se teem descurado e tambem nos jornaes teem dito que o monopólio em logar de ser prejudicial para o publico, é antes um grande beneficio, com o qual nada perdem os cocheiros e empregados que actualmente auferem o seu pão naquella industria.

Em defesa da sua ideia dizem os monopolistas que o serviço de trens d'aluguer melhorará sob todos os pontos de vista.

Os preços, dizem elles, serão barateados; a applicação do taxametro obviará a discussões sempre desagradaveis entre os cocheiros e os alugadores; o aceio das carruagens, e a apresentação decente dos cocheiros são garantidos pela companhia monopolizadora.

Ora se isto não ficar no campo florido das promessas, o publico muito tem a lucrar com a obtensão do monopólio, e o pessoal actualmente empregado nada tem a perder.

Mas a difficuldade está em que não ha exemplo de uma companhia que obtem um monopólio cumprir fielmente o seu programma.

Em geral quem tem influencia para conquistar um monopólio, tambem a tem para esquivar-se impunemente ás obrigações que se impoz.

Se a Camara Municipal, fiscalizando o serviço, cumprir rigorosamente o seu dever, com certeza que é vantagem e grande para o publico a formação da companhia monopolista.

Desappareceriam as ignobeis *tipoiás* que ao deslocar-se parecem desfazer-se; desappareceria o gado anemico que faz dó a quem o vê; desappareceriam os cocheiros immundos, afadistados e insolentes, que cobrem de improperios quem lhes não dá gorgeta e olham com um desdem insultante quem não lhes dá gorgeta avultada.

Tudo isto desappareceria e não deixaria pena nenhuma.

Mas depois da companhia monopolizadora se vèr sózinha em campo, cumprirá ella todas as bellas que apregôa enquanto é pretendente?

A' fiscalização cumpre obrigá-la a isso. E sendo assim que o tal monopólio venha depressa; mas se não, não

A iluminação electrica nos comboios

Os comboios rapidos da Belgica que fazem o serviço entre Verviers e Bruxellas, estão actualmente dotados de um sistema de iluminação electrica, aperfeiçoado e curioso.

O fluido necessario é produzido por um grupo electrogerador situado na parte superior da locomotiva, e transmittido ás carruagens por uma linha geral.

Cada uma das carruagens que formam o comboio está provida de uma pequena bateria de accumuladores, que além de manter a constante intensidade da luz, pôde servir como reserva de energia para illuminar a carruagem durante horas, quando esta se separe do comboio, ou se isole da locomotiva pela ruptura do cabo.

O grupo gerador fica acomodado por cima da caldeira. Muito solido e resistente compõe-se de uma machina a vapor, vertical, que acciona um dynamo hermeticamente fechado. A machina pôde fazer mil rotações por minuto.

Por um cabo flexivel coberto de aço passa a corrente desde o *tender* até as carruagens, em cada uma das

quaes ha um pequeno aparelho magnetico denominado «conjuntor» e a bateria de accumuladores es.

O aparelho consiste em um electroiman de armadura livre, forte e resistente, com varios contactos, sendo muito reduzida a caixa dos accumuladores, cujos elementos estão sempre em equilibrio de tensão com o cabo.

A bateria carregada pôde fornecer a iluminação durante tres horas.

As vantagens d'este novo sistema de iluminação dos comboios são: em primeiro logar, o grupo electrogerador é muito menos pesado do que uma série de dynamos collocados nas carruagens; em segundo logar, a iluminação dura tanto tempo quanto se queira, pois que não depende de carga para um determinado numero de horas, findas as quaes fique esgotada.

Além d'estas vantagens capitaes a bateria e os accesorios são muito pequenos e leves, não demandando cuidados permanentes.

Conferencia sobre tarifas

No proximo mez de novembro devem reunir-se em conferencia na nossa capital os representantes de todas as companhias de caminhos de ferro ao sul d'África para se accordar sobre um sistema de tarifas pelo qual as companhias inglezas pretendem seja substituido o *modus vivendi* em vigor.

Sem nos podermos occupar por hoje mais longamente do assunto, o que faremos no proximo numero, diremos desde já que estando a rasão absolutamente da nossa parte, porque sendo o nosso porto de Lourenço Marques o mais proximo do Transvaal, é a elle que de direito pertence o trafego d'essa região e não a Port-Elisabeth muito mais distante do que aquelle, só por um excesso de amabilidade para com os nossos aliados — e em commercio não é costume fazerem-se favores gratuitos, sabe-o a Inglaterra melhor que nós — poderá ser feita qualquer concessão que desvie qualquer parte d'esse trafego para os portos do Cabo.

A convenção internacional dos caminhos de ferro

A conferencia para a qual se reuniram os delegados em Berne, nos principios de julho, como fôra combinado na segunda reunião da convenção internacional de 10 de outubro de 1890 acêrca do transporte de mercadorias, terminou em fins de setembro os seus trabalhos, depois de uma sessão extremamente laboriosa.

A missão da conferencia era melhorar e completar as disposições em vigor da convenção de 1890, já anteriormente modificadas na primeira conferencia de Paris em 1896.

As sessões foram secretas, e como até agora ainda não foram publicadas as actas, é difficil saber quaes as deliberações tomadas.

Sabe-se no emtanto que foi assignado um parecer final, bastante extenso, que será submittido á ractificação dos Estados.

Sabe-se tambem que nenhuma innovação capital foi introduzida na convenção. Ao que parece a conferencia apenas remodelou uma parte dos textos actuaes, inspirando-se nos resultados d'uma já longa experiencia e proficuo estudo.

Pôde-se affirmar que as condições essenciaes dos transportes internacionaes não foram alteradas; apenas varios pontos secundarios, foram modificados de maneira a satisfazer as exigencias do publico, e a harmonizar as legislações particulares dos Estados, fazendo desapparecer certas divergencias de jurisprudencia que, sem proveito, apenas serviam de embaraços.

A navegação argentina e a Companhia Real

Disse o *Popular* que pela preferencia dada a Vigo para porto termino da navegação argentina se perde todo o trabalho que a Companhia Real tem tido em encaminhar por Lisboa o trafego de passageiros da America para o centro da Europa.

E logo o *Economista*—collega que muito presamos mas em que encontramos o defeito (e bom é ter só este) de procurar por todos os modos ser desagradavel a todas as direcções passadas, presentes e futuras, da companhia—acode contestando que alguma cousa se deve ao actual conselho de administração e sua commissão executiva.

Ora em boa verdade, a commissão actual não iniciou os trabalhos, isso não; mas deu-lhes o seu apoio e approvação, e teve o prazer de ser na sua gerencia que se puzerem em vigor as tarifas que, desconfiamos até, o nosso collega não conhece, estabelecendo bilhetes directos do Rio de Janeiro e Buenos Aires para Paris directamente.

Em geral, e sem tratar de administrações antigas ou modernas, podemos garantir ao collega que neste ponto foram longos e interessantes os trabalhos que a companhia teve para chamar este trafego ao porto de Lisboa.

E tantos que o collega nem faria ideia de quantos centos de cartas se trocaram para isso se conseguir se não lhe dissessemos que a iniciativa vem de mais de 35 annos, tendo tido frequentes avançadas e numerosos episodios, e que o processo, não pesará hoje, só em cartas, minutas e projectos, menos de 2 kilogrammas.

Quem estas linhas escreve, quando, em 1872 entrou para a companhia, já lá encontrou volumosa correspondencia trocada a esse respeito, tratando-se então, se a memoria nos não falha, de fazer a combinação com a Mala Real Inglesa.

Se ultimamente se chegou a accordo com as Messageiras, e sendo este um bom serviço que a companhia prestou ao paiz, não vemos razão para se excluir de louvores quem concluiu a combinação ou quem mais cedo não o conseguiu.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Maio

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1905	1904
I—Animaes vivos	1.043.479	1.419.555
II—Materias primas para as artes e industrias	10.599.950	11.824.047
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	3.263.009	3.431.982
IV—Substancias alimenticias	8.218.483	6.666.245
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	1.443.427	1.738.285
VI—Manufacturas diversas	2.143.751	2.157.897
Taras	53.226	45.884
Totales	26.765.325	27.283.895
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	1.226.560	2.297.240
II—Materias primas para as artes e industrias	2.336.113	2.403.908
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	693.738	901.623
IV—Substancias alimenticias	6.322.130	6.218.014
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	29.647	43.174
VI—Manufacturas diversas	784.627	905.349
Totales	11.392.815	12.769.308

Construcção do Palacio da Paz em Haya

Foram já publicadas as condições do concurso para a construcção d'este palacio monumental.

O orçamento não pôde exceder a quantia de 1.606.000 florins. Pôdem concorrer architectos de todos os paizes, devendo apresentar os projectos e correspondentes memorias até 14 de março de 1906.

O jury para avaliar os projectos é internacional. Ha cinco premios; o primeiro de 12.000 florins, o segundo de 9.000, o terceiro de 7.000, o quarto de 5.000 e o ultimo de 3.000.

Uma boa occasião para os nossos architectos, que os temos e de valor, affirmarem os seus talentos, ligando o seu nome e o do seu paiz ao grande ideal da Paz Universal.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Amortização do 1.º semestre de 1905

Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

10 308 a 10.311— 11.700— 13.841— 14.304— 18.667— 19 292 a
19 300— 30.462 a 30.465— 33.579— 34.781— 36.368— 36 369—
36 942— 36.943— 39.019— 39 040 a 39.044— 42.245— 43.693 a
43.693— 43.899— 44.352— 44.353— 44.812 a 44.814— 48.390—
48.456 a 48.462— 49.543— 49.545 a 49.560— 49.593 a 49.600—
57.490— 60 404— 61.549 a 61.556— 61.886— 62 080— 62.211 a
62 222— 68.262 a 68.264— 70 364 a 70.367— 70.886— 74.418—
74.419— 80.298— 80.455— 80.456— 86 551— 86 552— 114 727—
138 562 a 138 564— 141 581 a 141 587— 142.414— 142 470 a 142 473—
143 831 a 143.850— 144.355— 145.620— 145 646 a 145.670— 146.377—
149 046 a 149.048— 149.657— 149.067— 149 068— 149 089 a 149.103—
149.347— 153 820— 154.446 a 154.452— 165.790 a 165 793— 170.709—
176.290— 178.377 a 178 379— 178.840 a 178.906— 178.937 a 178 979—
179.519— 179 520— 181.761— 182 025— 182 044— 193.187 a 193 192—
196 700— 196 701— 200.906— 201.231— 201.232— 202 384 a 202.386—
202.427 a 202.430— 203.148 a 203.172— 203.223 a 203.247— 203 354—
203.372— 203 776 a 203.800— 204 980— 205.497 a 205 499— 209.010—
209.011— 209 622 a 209.625— 212.453— 212 701 a 212 703— 212 707—
212.710— 213.242 a 213 244— 213.248 a 213.251— 213.266 a 213 268—
213 272 a 213.277— 213 281 a 213.284— 218.569— 218.570— 221 213 a
225.237— 228.431— 228 432— 228 673— 229.480— 229.614 a 229.616—
231.203— 240 373 a 240.375— 241.441— 241.513— 241.850— 243.180—
243.215 a 243.220— 247.577— 248.941 a 248.948— 249 478— 249 768—
253.380 a 253 384— 254.137 a 254.141— 254.261 a 254.270— 255.821 a
255 833— 256.414— 256 416— 256.417— 256 441— 256.442— 257 283—
258.770 a 258 772— 258 886 a 258.897— 258 900— 258.901— 263.154 a
263.156— 266.693 a 266 708— 268.987— 273.781— 273.988 a 273.993—
276 356 a 276.360— 277.455— 278.458— 282 034 a 282 038— 283 831 a
283.856— 283.877 a 283 879— 283.890— 287.801 a 287 804— 292 424—
292 425— 292.998— 295.191— 296 355— 301 807 a 301 811— 302 309—
304.298 a 304 307— 307 921 a 307 927— 312.175 a 312 179— 312.251 a
312.254— 312.260— 318.179 a 318 181— 318.351 a 318.379— 318.426 a
318.450— 318.454 a 318.466— 319.671— 322.398 a 322.405— 322.456—
323.660— 324.813 a 324.815— 325.104— 329.467 a 329.470— 331 707—
331.708— 332.405 a 332.407— 333 369 a 333.379— 333.388— 333.537—
334.403 a 334.408— 339.312— 339 973— 355 109— 357.624— 357.702—
357.703— 358.536— 364 696— 370.377— 371.660— 371.661— 373 542 a
373 547— 373 764— 374.249— 376 561 a 376.567— 377.590— 377 827—
383 264 a 383.273— 385 993— 387.529 a 387.532— 388.216 a 388.233—
389 023. Total 880 obrigações.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 23 e seguintes.

Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau

168— 169— 2 108— 2.109— 3.220 a 3.226— 7 010— 8.726 a
8.730— 8.769— 10.414 a 10.418— 10.792 a 10.796— 11.560— 12.972—
17.603— 22.043 a 22.047— 22 195— 22.196— 25.629 a 25 638— 27.837—
27.838. Total 50 obrigações.

Estas obrigações tem todas o coupon n.º 23 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau

Um titulo de 5 obrigações — 670
 Titulos de 1 obrigação :

2.208 — 2.515 a 2.519 — 4.754 — 4.755 — 4.840 — 4.842 — 5.470 — 5.471 — 6.787. Total 13 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 19 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

Titulos de 5 obrigações :

343 — 393 — 767 — 872 — 2.336 — 4.258 — 4.524 — 4.685 — 4.838 — 5.473 — 5.692 — 5.843 — 5.859 — 5.904 — 6.496 — 6.522 — 7.718 — 7.834 — 8.321. Total 19 obrigações.

Titulos de 1 obrigação :

9.372 — 9.675 — 10.119 — 10.120 — 11.327 a 11.329 — 11.678 — 12.050 — 12.485 — 13.650 — 14.210 — 14.951 — 15.280 a 15.282 — 19.726 — 20.187 — 20.188 — 20.658 — 21.214 — 21.643 — 21.654 — 22.744 — 23.025 — 23.202 — 23.514 — 23.735 — 23.808 a 23.811 — 24.474 — 24.491 — 25.019 — 25.474 — 26.212 — 27.099 — 27.107 — 28.165 — 28.742 — 29.038 — 29.214 — 29.622 — 30.686 — 32.204 — 32.330 — 32.643 — 32.715 — 33.460 — 34.811 — 34.967 — 35.631 — 36.315 — 38.051 — 38.192 — 38.193 — 38.865 — 38.907 — 40.609 — 41.228 — 41.387 — 41.388 — 41.641 — 41.837 — 41.993 — 41.994 — 42.411 — 42.630 — 42.631 — 42.858 — 43.575 — 43.581 — 44.129 — 44.307 — 44.360 — 44.732 — 45.596 — 46.173 — 46.174 — 46.770 — 46.771 — 47.466 — 47.467 — 47.566 — 47.801 — 48.023 — 48.024 — 48.469 — 48.91 — 49.191 — 49.469 — 49.746 — 49.839 — 50.186 — 50.329 — 50.334 — 51.337 — 51.803 — 53.129 — 53.414 — 54.166 — 55.667 — 55.719 — 55.941 — 55.942 — 56.999 — 57.134 — 57.701 — 57.702 — 57.704 — 57.974 — 57.998 — 58.199. Total 114 obrigações. Estas obrigações teem todas o coupon n.º 20 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau

324 — 2.785 — 4.562 — 4.563 — 9.282 a 9.284 — 10.730 a 10.739 — 11.589 — 14.693 — 17.190 — 18.513 — 19.641 — 22.620 — 22.621 — 22.950 — 24.849 — 24.850 — 24.861 a 24.868 — 26.537 — 26.639 a 26.660 — 31.707 a 31.712 — 35.363 — 35.364 — 35.385 a 35.394 — 37.656 a 37.659 — 37.874 — 37.875 — 38.296 a 38.298 — 39.203 — 42.827 — 43.839 — 43.840 — 44.637 — 45.004 a 45.008 — 49.812 a 49.817 — 50.704 — 51.898 — 57.460 — 57.464 — 57.950 — 60.283 a 60.286 — 60.454 a 60.458 — 60.463 — 60.465 — 60.655 — 61.164 — 61.468 — 61.538 — 62.499 — 62.500 — 62.938 — 63.925 — 69.819 a 69.828 — 75.711 — 78.739 a 78.753 — 80.899 — 82.616 — 83.143 a 83.147 — 83.813 a 83.815 — 88.441 — 89.037 — 89.897 — 89.898 — 92.394 — 93.135 a 93.141 — 94.125 — 94.126 — 98.729 — 100.172 — 101.552 — 105.453 — 106.977 a 106.979 — 108.075 a 108.084 — 108.323 a 108.326 — 112.757 — 112.776 — 113.223 a 113.225 — 114.147 — 114.491 — 119.079 — 119.080 — 119.334 — 120.925 — 121.468 — 125.361 — 126.473 — 127.804 — 132.129 — 132.130 — 133.052 a 133.055 — 136.328 a 136.336 — 137.823 a 137.829 — 138.302 — 138.755 — 143.049 — 144.674 — 145.730 — 147.936 a 147.941 — 150.275 a 150.283 — 154.964 — 156.408 — 156.409 — 160.862 — 164.186 a 164.188 — 164.788 a 164.790 — 169.334 a 169.337 — 172.855 — 174.975 a 174.979 — 177.257 a 177.272 — 177.315 a 177.318 — 180.643 a 180.646 — 181.349 a 181.370 — 183.476 — 191.462 a 191.465 — 191.483 a 191.500 — 192.001 a 192.006 — 196.152 — 198.092 — 200.200 — 200.298 — 200.299 — 201.549 — 201.634 — 203.142 — 203.541 — 203.542 — 203.575 a 203.578 — 206.621 — 206.622 — 206.801 a 206.820 — 207.023 — 207.024 — 207.463 — 207.464 — 207.468 a 207.470 — 209.410 — 212.985 a 212.989 — 213.242 — 213.243 — 213.272 — 213.273 — 213.818 a 213.822 — 213.940 — 213.941 — 213.951 — 213.952 — 214.188 a 214.206 — 214.223 — 215.178 a 215.182 — 216.401 — 217.022 — 217.095 a 217.098 — 219.577 a 219.581 — 219.904 — 219.905 — 220.712 — 220.713 — 223.021 — 224.526 a 224.528 — 224.939 — 225.144 a 225.147 — 226.855 a 226.859 — 229.984 — 232.217 — 232.218 — 232.720 a 232.722 — 233.057 a 233.059 — 233.468 a 233.471 — 234.511 — 237.004 — 238.510 a 238.523 — 238.568 a 238.570 — 239.042 a 239.046 — 239.149 — 241.209 — 245.341 a 245.344 — 246.031 — 246.032 — 249.462 — 249.463 — 249.470 — 250.557 — 254.203 a 254.230 — 254.594 a 254.596 — 255.407 a 255.409 — 255.414 — 256.039 a 256.044 — 262.735 a 262.738 — 266.067 a 266.072 — 266.115 — 266.393 a 266.401 — 267.048 — 268.473 — 268.474 — 268.477 — 268.478 — 268.556 — 273.799 — 273.800 — 275.066 a 275.070 — 276.220 — 276.221 — 277.171 — 277.437 a 277.446 — 280.446 — 280.447 — 280.459 a 280.470 — 281.645 a 281.660 — 287.068 a 287.077 — 289.088 a 289.092 — 290.001 — 290.002 — 290.439 — 295.475 — 295.491 — 295.492 — 296.984 a 296.987 — 297.640 — 298.552 — 298.553 — 302.184 — 305.331 — 305.332 — 305.357 a 305.370 — 305.992 — 306.111 — 306.691 — 306.710 — 307.875 — 308.531 — 308.532 — 310.376 — 315.511 — 315.746 — 315.839 — 315.840 — 320.008 — 321.368 — 321.369 — 322.631 — 322.632 — 323.816 a 323.818 — 324.405 — 324.551 — 328.921 a 328.925 — 328.978 — 329.658 a 329.660 — 331.786 — 331.787 — 332.853 a 332.862 — 334.665 a 334.675 — 335.303 — 338.038 a 338.062 — 338.108 a 338.112 — 340.750 — 343.697 a 343.699 — 343.781 — 346.173 — 346.174 — 346.278 — 346.279 — 350.669 — 350.670 — 352.395 a 352.398 — 354.075 — 355.481 — 355.540 a 355.542 — 355.565 — 355.566 — 358.296 a 358.302 — 359.349 — 359.340 — 361.966 a 361.968 — 363.725 — 363.726 — 367.313 — 367.341 — 367.791 a 367.799 — 367.804 a 367.806 — 370.429 — 370.458 — 370.561 a 370.563 — 370.663 a 370.665 — 370.701 — 370.702 — Total 820 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 5 e seguintes.

Obrigações de 4 % privilegiadas de 2.º grau

113 a 117 — 2.595 a 2.599 — 4.006 — 4.007 — 5.701 — 7.693 — 9.803 a 9.811 — 9.837 a 9.846 — 9.862 — 13.046 a 13.058 — 23.317 — 26.007 — 26.008 — 26.642 — 26.643 — 29.064 — 32.199 a 32.201 — 36.303 a

36.305 — 37.955 a 37.960 — 40.311 — 41.959 — 42.724 a 42.728 — 44.901 a 44.904 — 47.155 — 47.156 — 50.949 a 50.951 — 51.389 — 58.555 — 58.556 — 60.214 a 60.216 — 60.338 — 61.401 — 62.711. Total 90 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 5 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 2.º grau

Titulos de 5 obrigações — 1.151 — 2.147.

Titulos de 1 obrigação :

2.318 — 2.319 — 3.881 — 4.349 — 4.350 — 4.987 — 5.015 a 5.022 — 5.750 — 5.751 — 6.749 — 11.717 — 11.718 — 12.222 — 13.431 a 13.436 — Total 26 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 5 e seguintes.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de outubro de 1905

A esplendida primavera em que a capital se envolve ha quinze dias, os novos *attractivos* que este anno teem as praias, teem feito que muita gente prefira deixar-se estar por lá, e por isso, a Bolsa está pouco concorrida. Nem ás vezes ha numero para encher a primeira fila de bancos.

Não poucos dos frequentadores durante o inverno estão tambem ainda em viagem, por Paris, pela Italia e pela Belgica, onde a exposição de Liège chamou muito mais gente do que se esperava. Tanta que só a *étape* em Paris, tem feito com que os hoteis da grande capital estejam a trasbordar, chegando a ser difficil encontrar alojamento.

Compare-se isso com o isolamento das ruas de Lisboa e ter-se-ha a razão porque o movimento do nosso mercado de fundos tem sido diminutissimo.

Ainda assim a tendencia de alta tem-se mantido em todos os valores subindo, tanto o papel do Estado como a maior parte das empresas particulares, como adeante se vê.

O negocio dos tabacos continua, como é natural, abafado, contentando-se os jornaes com boatos inverosimeis para não deixarem apagar o fogo de todo.

Um d'aquelles, foi a bomba lançada nas bolsas estrangeiras de que o contrato seria assignado em dictadura.

Era tão calva que não enganou ninguém.

Não são tão ingenuos os negociadores estrangeiros que accetassem como bom um contrato em que uma das partes não tenha a menor competencia juridica para contratar. Nem haveria governo que tal fizesse.

Simplez manejo para incautos, com o fim de fazer subir o papel.

Na primeira quinzena do mez corrente pouco ha a mencionar-se, visto o movimento da praça ter sido bastante diminuto.

As inscrições firmaram se de 42,60 a 43,10; de resto todo o papel do Governo conservou-se aos mesmos preços.

As acções dos Bancos tambem mantiveram os mesmos preços, a não ser as do Banco Ultramarino, que subiram de 100\$600 a 101\$800 réis.

As acções da Companhia das Aguas, que no principio da actual quinzena tendiam a subir, pois que de 102\$000 se elevaram a 104\$000 réis, declinaram um pouco nestes dias a 102\$500 e 103\$000 réis.

Tambem as acções da Companhia Real dos caminhos de ferro, que subiram a 72\$000 réis, affrouxaram a 70\$300; assim como as acções da Companhia Nacional dos caminhos de ferro subiram de 12\$000 a 12\$600 réis.

As Companhias africanas mantiveram-se fracas, a não ser as acções da companhia do Assucar de Moçambique, que se firmaram de 58\$700 a 60\$000 réis.

As obrigações da companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta descaíram um pouco de 36\$500 a 35\$800 réis.

As da companhia dos Caminhos de ferro Através d'África conservaram os seus preços de 89\$000 réis.

As obrigações do 2.º grau da Companhia Real regularam entre 55\$800 e 56\$100 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	51 3/8	51 1/4	Desconto no Banco
» cheque ..	50 1/16	50 7/8	de Portugal... 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	557	559	No mercado... 5 %
» cheque.....	562	563	Cambio do Brazil. 16 1/8
Berlim 90 d/v.....	227	228	Premio da libra... 200
» cheque...	231	232	c
Francfort 90 d/v.	227 1/2	228 1/2	250
» cheque...	231 1/2	232 1/2	
Madrid cheque....	730	735	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa : Inscricções de assent.	42,60	42,75	43	43	43	43,08	43,10	43,10	42,75	43,10	43,10	43,15	—	—
» coupon ..	42,30	42,45	42,60	42,60	42,55	42,50	42,60	41,55	41,55	41,55	41,65	41,60	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	—	20 700	20 750	—	20 850	—	20 850	20 900	20 900	—	20 900	—	—
» 4 0/0 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	—	—	—	—	60 700	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int..	—	—	62 000	—	—	—	—	—	—	—	60 600	60 600	—	—
» externo 1.ª série.....	—	—	—	66 400	66 400	66 300	—	66 300	66 300	—	66 300	—	—	—
» 3 0/0 1905.....	—	—	9 550	9 550	9 500	9 450	9 500	—	9 500	—	9 450	9 500	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	177 500	—	177 500	—	177 500	177 500	177 500	—	—	—	—	—	—	—
» » Commercial.....	—	—	—	—	—	—	—	133 000	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	—	100 600	101 000	101 000	101 000	—	—	—	—	—	101 800	—	—	—
» » Lisboa & Açores	—	—	120 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon....	111 600	112 000	—	110 500	111 000	—	111 000	—	—	—	111 700	112 000	—	—
» Comp. Phosphoros..	—	—	64 700	64 900	—	65 000	65 200	65 300	—	65 200	65 300	65 600	—	—
» » Real.....	—	71 500	71 800	72 000	71 200	71 200	71 000	—	70 300	70 350	70 500	—	—	—
» » Nacional.....	12 000	12 150	12 600	13 000	12 950	12 800	12 600	12 200	12 000	12 600	12 700	12 700	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	—	93 500	—	93 650	—	—	—	—	93 800	—	—	—
» » 5 0/0.....	88 000	88 150	88 000	88 000	88 350	88 200	88 200	88 300	88 200	88 200	88 200	88 300	—	—
» C.ª Beira Alta.....	—	—	—	—	36 100	—	—	35 800	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	71 500	—	—	—	—	—	—	—	71 000	—	—	—	—
» » » 3 0/0 2.º	55 900	56 000	56 000	56 050	56 100	56 000	55 950	55 700	—	55 800	—	55 300	—	—
» » Nacional 1.ª série.	72 200	—	72 000	72 000	70 400	—	70 500	70 500	70 500	70 300	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa..	88 700	—	89 000	89 000	89 000	—	89 000	89 000	89 000	89 000	—	—	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	70,50	70,25	70,10	70,60	69 75	69,75	69,80	69,85	70,02	70,05	69,85	—	—	—
Accções Comp. Real.....	—	—	—	380	—	—	382	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	—	—	39,75	38 50	39,50	39,50	39,50	39,25	—	—	38,25	—	—	—
» Madrid-Zaragoza....	305	311	310	313,50	317	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	186,50	190	191	194	201	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	—	—	385	—	—	—	381	380	381	377	—	—	—	—
» » » 2.º	299	298	298,50	298,50	298	—	295	—	—	297	298	—	—	—
» » Beira Alta...	190,50	190	—	190	190,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Madrid-Caceres.....	128	127,50	128	128	131	132	130	129	129	—	128	—	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez.....	70,37	70,37	70,37	70,25	70	70	70	70,12	70	70,12	70	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	—	92,87	92,56	—	92,75	—	—	—	—	—	—	—	—

* Sem coupon

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905		1904		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	1905	1904	1905	1904		
		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis		
COMPANHIA REAL	17 23 Set	693	119 176.000	171 971	693	118 381.127	170 824	3 477 951.000	3 472 210.581	5 740 419	—
	24 30 "	"	118 918.000	171 598	"	118 385.297	170 830	3 596 869.000	3 590 595.878	6 273.122	—
	17 23 Set	380	16 596.000	43 673	380	16 581.873	43 268	488 881.000	492 460.419	—	3 576 419
	24 30 "	"	17 370 000	45 710	"	16 579 703	43 630	506 254 000	509 010 122	—	2 786 122
Sul e Sueste.....	17 23 Set	70	2 181.000	31 157	70	2 519 000	35 985	66 589.000	58 438.000	8 151.000	—
	24 30 "	"	2 439.000	34 842	"	2 517.000	35 957	69 028.000	60 955.000	8 073.000	—
Minho e Douro	11 20 Ag	343	50 791.018	148 078	343	51 221.672	149 334	893 632 666	837 961 785	55 670 881	—
	21 31 "	"	55 742 849	162 515	"	55 616 713	162 147	919 375 515	893 578 498	55 797 017	—
	27 2 Set	253	14 258 557	56 3 7	253	14 065 232	55 593	273 15 1442	275 041 406	—	1 893 964
Beira Alta.....	3 9 "	"	12 508 882	49 442	"	11 589 782	45 809	285 659 324	286 634 188	—	974 864
	10 16 "	"	10 273 850	40 608	"	9 650 083	38 142	295 933 174	296 284 271	—	351 097
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	20 26 Ag	119	2 683 518	22 550	105	2 172 016	20 685	59 505 220	60 658 091	—	1 152 871
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guimarães	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto á P. e Famalicão	—	64	—	—	64	—	—	—	—	—	—
	9 15 Set	3681 Ps.	2 484 447 Ps.	674 3681 Ps.	2 422 357 Ps.	662 Ps.	74 603 206 Ps.	76 718 878	—	—	2 115 672
Norte de Espanha. ...	10 16 Set	3650	1 999 520	547 3650	2 028 120	555	70 120 281	71 163 979	—	—	1 043 699
	17 23 "	"	2 185 885	598 "	2 175 311	595	72 305 665	73 339 291	—	—	1 033 626
	24 30 "	"	2 456 750	673 "	2 560 382	701	74 762 415	75 899 673	—	—	1 137 258
	10 16 Set	1067	431 615	404 1067	549 566	515	14 781 081	15 347 951	—	—	566 870
Andaluzes	17 23 Set	429	100 484	234 429	100 101	233	3 331 454	3 487 894	—	—	156 440
	24 30 "	"	105 303	245 "	103 863	242	3 436 757	3 591 757	—	—	154 999
	1 7 Out	"	102 243	238 "	91 903	214	3 539 000	3 683 659	—	—	144 659
	24 30 Set	180	67 204	373 180	43 394	241	1 931 985	1 590 180	—	—	341 805
Zafra a Huelva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Publicações recebidas

Patria. — Do sr. Francisco Trentini, activo e empreendedor editor mexicano, recebemos dois exemplares de um artistico volume, sob este titulo, que muito lhe agradecemos.

A luxuosa publicação fórma um dos volumes d'uma série com que o auctor costuma consagrar todos os dias que para a sua patria adoptiva (porque o sr. Trentini é italiano) são anniversarios de dias solemnes.

O presente volume que é consagrado a solemnizar o dia 5 de maio, sendo por isso tambem uma homenagem ao presidente da republica do Mexico, o general D. Porfirio Dias, contém trezentas e setenta paginas de texto curioso e interessante, divididas em cinco partes.

A primeira dedicada á litteratura insere trechos mimosos em prosa e verso dos mais reputados escritores mexicanos, sendo cada trecho acompanhado de uma esplendida phototipia reproduzindo o retrato do auctor.

A segunda é dedicada ao Presidente da Republica e sua familia, e ao pessoal superior da administração do Estado. Traz a biographia de todos os homens politicos illustres que teem desempenhado funcções administrativas, e os retratos dos biographados.

A terceira, consagra-se ao corpo diplomatico mexicano e aos representantes dos paizes estrangeiros naquella republica; com os respectivos retratos. Segue-se-lhe depois uma noticia acêrca dos principaes jornaes e jornalistas do paiz.

A quarta é uma homenagem a todos os vultos proeminentes do Mexico em todos os ramos da actividade humana.

Finalmente a quinta parte trata de Bancos, companhias de caminhos de ferro, e de seguros; termina por uma exposição acêrca do estado geral das industrias e do commercio na republica do Mexico.

Artisticamente impresso em papel velino, o volume de que vimos tratando é um interessantissimo repositório onde se pôde ir buscar qualquer informação sobre o Mexico.

O sr. Trentini tem já em adeantada impressão um novo volume da mesma série que dedica á proxima commemoração do centenario da independencia, obra que é dirigida pelo erudito deputado D. Juan Azcona e que attingirá as fórmas d'um monumento litterario, contendo, sob o titulo «El Florecimiento de Mexico» a reseña de todos os progressos realizados nas mais variadas esferas da actividade nacional, e todos os melhoramentos que se preparam para o futuro.

A obra terá 1.600 a 2.000 paginas em espanhol e inglez, e uma tiragem de 2.000 exemplares, e além de tudo que se refere ao Mexico terá tambem duas partes dedicadas aos Estados-Unidos, Guatemala e Cuba.

Um discurso na camara dos deputados. — Do nosso amigo e collega nesta redacção, o conselheiro Oliveira Simões, distincto official de artilharia e engenheiro, recebemos o seu discurso proferido na sessão de 8 de maio ultimo na Camara dos deputados.

Não nos alongaremos sobre o muito valor da sua oração, porque sendo da casa poder-se-ha julgar que a nossa apreciação é apaixonada. Não podemos no entanto calar que mais uma vez o illustre deputado pondo ao serviço dos seus ideaes politicos a sua palavra quente e persuasiva, o seu estudo proficuo e aturado, soube captivar partidarios e contrarios que mais uma vez fizeram justiça ao seu muito merito e talento.

Fallando acêrca da má organização da arma de artilharia, mostra quaes os defeitos que impedem o seu desenvolvimento, e em parte a maneira de corrigi-los. A minucia do estudo a que se entregou foi devidamente coroada pelos applausos dos que o ouviram.

Agradecemos a offerta.

— *Heraldo de Ferrocarriles.* Recebemos a visita d'este nosso collega que começou a publicar-se em Madrid e advoga os interesses dos empregados de caminhos de ferro.

Superiormente redigido, está dividido em secções todas ellas interessantissimas e que bem mostram a competencia do seu corpo de redacção.

Ao nosso collega desejamos longa vida e bastas prosperidades.

— *Le Tramway.* E' uma interessante revista hebdomadaria que se publica em Bruxellas e trata principalmente de tudo o que diz respeito aos meios de transporte em commum dedicando-se tambem a trabalhos industriaes, scientificos e financeiros.

Agradecemos a visita.

A linha do S. Gothardo

O conselho federal da Suissa deliberou adquirir a linha do S. Gothardo e tomar posse d'ella para explorá-la por sua conta no primeiro de maio do anno proximo.

Parece porém que difficuldades de ordem internacional se levantam contra a resolução do Conselho.

Como é sabido, esta linha foi construida com o concurso da Italia e da Allemanha, tendo a primeira corrido com uma somma de cincoenta e cinco milhões de francos, e a segunda com trinta milhões.

Estes subsidios tinham sido feitos sem obrigações de juros, reservando-se aquelles dois Estados uns certos direitos que são hoje a causa do embaraço.

Esses direitos consistiam em terem as duas potencias representação no Conselho de Administração, e participação nas receitas desde que os lucros da linha fossem superiores a sete por cento.

Este caso apenas se deu duas vezes; em 1894 e em 1895.

Em vista d'aquellas condições, o Conselho Federal inquiriu officialmente da Allemanha e da Italia se estavam dispostos a renunciar aos seus direitos de fiscalização e participação nas receitas, mediante uma indemnização.

Ora a Italia fez receber á Suissa que não é uma indemnização pecuniaria que espera d'ella, mas compensações d'ordem politica, moral e financeira.

O caminho de ferro Panamericano

Na reunião da Commissão Permanente do Caminho de ferro Panamericano que se effectuou em Washington foi lido um relatorio acêrca dos progressos realizados naquella importante linha, que se estenderá por toda a America Central e do Sul.

Pelo que se apurou pôde concluir-se que, dentro de tres annos, far-se-ha em caminho de ferro o trajecto de Nova York ou S. Francisco a Guatemala.

As informações recebidas dizem que se está trabalhando com grande actividade.

Na America do Sul, o governo argentino trata de estender a sua rede ferroviaria até a Bolivia. Neste ultimo paiz por um decreto foram destinados dez milhões de pesos á construcção de caminhos de ferro. Aquella somma está depositada nos bancos da Europa.

No Chili, continuam activamente os trabalhos do tunnel atravez dos Andes, devendo ficar dentro de poucos annos ligadas pela via ferrea as cidades de Valparaiso e Buenos Aires.

No Perú, a actividade não é menor. O governo já completou os traçados das linhas principaes e grande numero de empresas ferroviarias particulares se está constituindo.

D'aqui a poucos annos será um simples passeio ir do sul da America até Guatemala.

Aos que viajam

Na redacção da *Gazeta* fornecem-se itinerarios aos viajantes que desejem visitar as principaes localidades de Portugal, Espanha, França e Suissa a preços economicos, encarregando-se da aquisição de bilhetes, facultando esclarecimentos acêrca de hoteis e seus preços, bem como de trens e theatros nas localidades que desejem visitar.

As mulheres e os caminhos de ferro

No estrangeiro, as companhias de caminhos de ferro admittem as mulheres não só para guardas de cancellas mas tambem para os serviços de administração, desempenhando os logares de telephonistas, telegraphistas, chefes de secretaria, etc. No Texas, Estados-Unidos, uma mulher Carlota Haines é directora de uma companhia de caminhos de ferro.

Na Suecia, são admittidas mulheres no serviço de administração dos caminhos de ferro desde 1860.

A Hollanda começou a admittir mulheres nos serviços de caminhos de ferro em 1881.

A Hungria desde 1873 que tem mulheres empregadas na administração dos seus caminhos de ferro.

Na Belgica começaram a ser admittidas nos serviços ferroviarios em 1884.

A Russia, depois de largas discussões em conselho de ministros, promulgou um ukase em 1889, determinando que as mulheres fossem admittidas a desempenhar os cargos de secretarios e empregados de contabilidade em todas as administrações de caminhos de ferro. Actualmente, na Russia, ganham a sua vida d'aquelle modo 1.227 mulheres.

A Austria tem grande numero de mulheres empregadas nas secretarias das companhias ferroviarias; da mesma fórma, a Suissa e a Alemanha.

Na Italia, Dinamarca e colonias inglezas, ha já muitos annos que as mulheres são admittidas ao exercicio de cargos nas administrações de caminhos de ferro.

Nos Estados-Unidos, foram admittidas pela primeira vez na epoca da guerra da independencia. Mais tarde, em 1870, uma deliberação federal auctorizou os chefes de todas as repartições de caminhos de ferro, a empregar as mulheres nas mesmas condições em que são empregados os homens.

Os modelos das machinas empregadas na linha do Sul do Pacifico, foram desenhados por uma mulher. Na Baltimore Ohio Railroad ha uma mulher machinista.

AUTOMOBILISMO

Vae ser creado um serviço de carreiras de automoveis no districto da Lunda.

Para esse effeito vae ser concedido o exclusivo.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação central no Porto. — O Despacho central da Companhia Real naquella cidade, que estava estabelecido, como se sabe, na rua de Sá da Bandeira, nos baixos do edificio do theatro Principe Real, passou a funcionar, desde agora, na sua nova installação, á rua Adriano Machado, 15 a 21. Com esta mudança, os serviços prestados antes pela mesma estação, nada soffrem, ficando mesmo melhor installada, embora em local menos central.

A razão da mudança foram as exigencias desarrasaveis do senhorio do predio que não só augmentou a renda como queria receber de uma só vez o aluguer de 6 annos adeantados.

Mirandella a Bragança. — Inaugurou-se hontem, 15, o troço de 14 kilometros do Romeu a Macedo.

Não houve festa alguma official, limitando-se a cerimonia a alguns foguetes, bandeiras e musicas.

Arg nil. — Teem continuado com grandissima actividade os trabalhos de construcção d'esta linha.

A empresa espera que em fevereiro possa já ser aberto ao serviço publico o troço de Coimbra á Louzã.

Chella. — Seguem com grande incremento os traba-

lhos na linha de Mossamedes a Chella, chegando frequentemente da Europa muito material.

Mil serviçoes pretos vão ser empregados nos trabalhos.

Parece que foi encontrada uma passagem aproveitavel para o planalto.

Algarve. — Continuum os trabalhos para se assentar o taboleiro metallico da ponte sobre a ribeira do Almargem, no caminho de ferro de Tavira a Villa Real de Santo Antonio.

Regoa a Lamego. — Continuum os estudos para a construcção d'esta linha, estando já prontos até Lamego.

Corgo. — Nos ultimos dias do mez findo principiou o assentamento da via nesta linha. Já está sendo montada a primeira locomotiva.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Vae construir-se uma linha ferrea ligando Palma com Soler, nas Baleares, passando por S. Sardino e Buirola.

A despesa está orçada em tres milhões de pesetas.

Teem tido grande desenvolvimento os trabalhos de construcção da linha de Peñarroya a Pozoblanco. Esta linha é o prolongamento da de Fuente del Arco a Peñarroya. Passa por Pueblonuevo del Terrible, Belanez, Villanueva del Duque, Alcarejos, terminando, como já dissémos, em Pozoblanco.

Se os trabalhos continuam com a actual actividade, a linha será inaugurada nos primeiros mezes de 1906.

A despesa da construcção foi orçada em 4.703.966 pesetas.

CONGO

Estão muito adeantados os trabalhos da linha ferrea do Congo superior, que vae de Stanleyville a Ponthierville, numa extensão total de 125 kilometros.

Estão já collocados os carris até o kilometro 70; os aterros chegam até o kilometro 110. Estão em serviço oito locomotivas.

A companhia dos caminhos de ferro dos Grandes Lagos vae construir uma linha de Lumbumbu até proximo de Kebwa um pouco acima das Portas do Inferno, nas margens do Lualaba.

Já começaram os estudos.

AUSTRALIA

Está projectada a construcção de uma importante linha ferrea que partindo de Kalgoorlie, na Australia Occidental, vae findar em Porto Augusto, na Australia Meridional.

A sua extensão será 1.100 milhas, e terá de largura quatro pés e oito polegadas e meia.

A despesa está orçada em 4.539.000 libras sterlingas.

CHINA

Estão quasi terminados os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Hanken a Pekim, achando-se actualmente abertos ao serviço do publico 1.200 kilometros. Faltam apenas 70 kilometros para completar a linha.

D'este troço a obra d'arte mais importante é a ponte sobre o rio Amarello, que espera-se esteja pronta por todo este mez.

Notas varias

Contra a falsificação dos cheques. — O dr. Bestillon, o inventor do sistema antropometrico, dirigiu uma circular a todos os grandes estabelecimentos bancarios do mundo propondo-lhes um meio de evitar a falsificação dos cheques.

Trata-se de impôr a todas as pessoas que passem cheques a obrigação de juntar á sua firma os vestigios da dedada feita com o pollegar, da qual, tendo sido previamente photographada, o Banco conservaria uma prova.

D'esta maneira torna-se impossivel a falsificação do cheque.

A raça latina. — Pelos ultimos dados estatisticos, averiguou-se que a raça latina está espalhada pelo mundo em numero de 170.319.000 individuos, a saber: França, 40 milhões; Italia, 32; Espanha, 18; Mexico, 14.450.000; Brazil, 11; Rumania, 7.800.000; Belgica, 5.600.000; Portu-

gal, 5.000.000; Argentina, 4.500.000; Columbia, 4.500.000; Chili, 3.980.000; Peru, 3.760.000; Venezuela, 2.700.000; Bolivia, 2.325.000; Cuba, 1.869.000; Guatemala, 1.580.000; Paraguay, 1.450.000; Equador, 1.334.000; Porto Rico, 878.000; S. Salvador, 824.000; Uruguay, 800.000; Nicaragua, 656.000; S. Domingos, 480.000; Honduras, 430.000 e Costa Rica, 430.000.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de casa para banhos

Faz-se publico que no dia 20 de outubro de 1905, pelas onze horas da manhã, na secretaria da 1.ª secção de conservação de via e obras, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação para a construcção de uma casa para banhos, no Barreiro.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 27\$500 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 1.ª secção de conservação de via e obras, no Barreiro.

Barreiro, 27 de setembro de 1905.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de vidro em chapa

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 do corrente mez, 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 3.070 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 17\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, e na secretaria da direcção, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 6 de outubro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de azeite d'oliveira

No dia 6 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira.

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

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

Lisboa, 28 de setembro de 1905.

Arrendamento de terreno

Base de licitação da renda annual 80\$000 réis

No dia 31 do corrente, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva da compa-

nhia Real, serão abertas as propostas para o arrendamento d'um terreno murado que esta Companhia possui junto ao apeadeiro do Rego com a superficie de 16.628^m2,15.

O arrendamento será feito pelo prazo d'um anno a findar em 30 de setembro do anno seguinte e poderá ser prorogado de anno para anno se convier a ambas as partes interessadas.

As propostas serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apollonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

Proposta para o arrendamento de 16.728^m2,15 de terreno murado, junto ao apeadeiro do Rego, e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em obrigo-me a arrendar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, uma porção de terreno murado que esta Companhia possui junto ao apeadeiro do Rego, com a superficie de 16.628^m2,15, pela renda annual de (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel).
Lisboa, 4 de outubro de 1905.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Modificação do horario

A partir do dia 10 do corrente mez, é modificada a marcha do comboio n.º 19 que actualmente parte de Lisboa ás 5 e 25 e chega a Setubal ás 7 e 5 da tarde, como segue:

Partida de Lisboa 4,20; Barreiro 5,2; Barreiro A 5,6; Lavradio 5,10; Alhos Vedros 5,16; Moita 5,22; Pinhal Novo 5,34; Palmella 5,46. Chegada a Setubal 5,57. Lisboa, 5 de outubro de 1905.

Feira de Santa Iria na cidade de Faro nos dias 20 a 22 de outubro de 1905

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das estações abaixo designadas para a de Faro.

Beja, 2.ª classe 3\$040 réis, 3.ª classe 2\$170 réis; Carregueiro 2\$420, 1\$730; Ourique 2\$180, 1\$570; S. Marcos 1\$060, 760; Messines 840, 600; Tunes 640, 470; Albufeira 570, 400; Boliqueime 410, 300; Loulé 270, 190; Almansil 160, 110; Olhão 170, 130; Fuzeta 330, 250; Tavira 540, 380; Algós 710, 510; Poço Barreto 840, 600; Silves 920, 650; Estombar 1\$020, 730; Portimão 1\$060, 760.

Nos preços acima indicados está incluído o imposto do sello. Estes bilhetes são vendidos para todos os comboios ordinarios de 18 a 22 de outubro e são validos para o regresso até o dia 24 (inclusivê) do mesmo mez.

Não se vendem meios bilhetes nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar o seu bilhete pelo preço da tarifa geral. Lisboa, 5 de outubro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Estação Central do Porto

Desde o dia 11 do corrente, a estação Central estabelecida na cidade do Porto, rua de Sá da Bandeira n.º 16 a 24, passa a funcionar na sua nova installação, rua Adriano Machado n.º 15 a 21, continuando a prestar o mesmo serviço que actualmente, de conformidade com a respectiva tarifa. Lisboa, 10 de outubro de 1905.

Abertura do apeadeiro de Cae Agua

Desde 12 do corrente, os comboios abaixo indicados terão uma paragem de 30 segundos no apeadeiro de Cae Agua, situado ao kilometro 18,989 do ramal de Cascaes, entre Parede e S. João do Estoril.

Comboios ascendentes: Partidas respectivamente do Caes do Sodré e Cae Agua—manhã: n.º 1.211, ás 9,15 e 10,8; tarde: n.º 1.219, 12,15 e 1,8; n.º 1.231, 4,45 e 5,38; n.º 1.236, 6,15 e 7,8; n.º 1.247, 10,45 e 11,38.

Comboios descendentes: Partidas respectivamente de Cascaes e Cae Agua—manhã: n.º 1.206, ás 7,46 e 7,59; n.º 1.210, 9,18 e 9,31—tarde: n.º 1.218, 12,18 e 12,31; n.º 1.230, 4,48 e 5,1; n.º 1.246, 10,48 e 11,1.

Preços applicaveis: destinos de Cae Agua, os de Estoril no sentido ascendente e os de Parede no sentido descendente. Procedencias de Cae Agua, os de Parede no sentido ascendente e os de Estoril no sentido descendente. Lisboa, 11 de outubro de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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.** — Expendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado **Diaria, 1\$500 réis e 2\$000 réis.** — Proprietario, João Nunes

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

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

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

HAMBURGU **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, comissões, etc.

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

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

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

LISBOA **Caixa & 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. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MUNI' ESTURIL **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice

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

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

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 á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros: muito central — Propr. 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

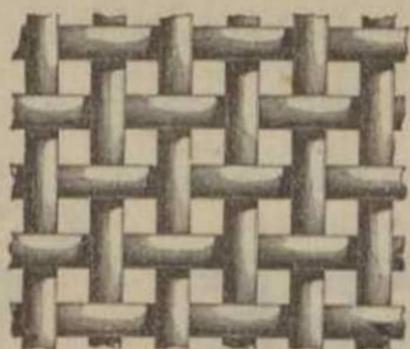
PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel — Propr., Serafim Pereira.

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

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

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

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



TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

para o tratamento de MINERAES, TECIDOS METALLICOS para todas as applicações INDUSTRIAES

RÊDES DE TODAS AS CLASSES

CASA FUNDADA

em 1854

RIVIÈRE

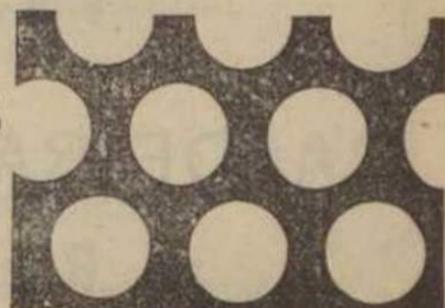
RONDA DE SAN PEDRO, 58

BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÊDE, CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFURADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA

para MINAS

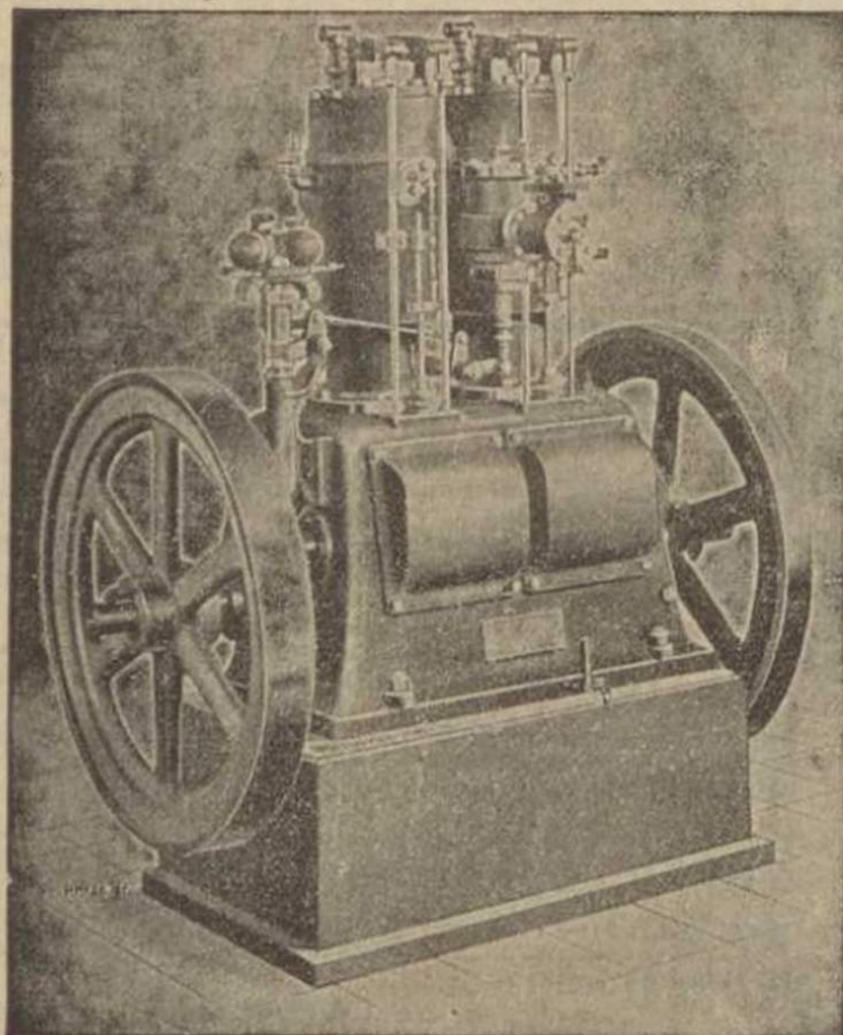


MOTORES

da celebre fabrica
americana

Marinette Iron Works Manufacturing Co.

Para gaz de iluminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflamação electrica garantida



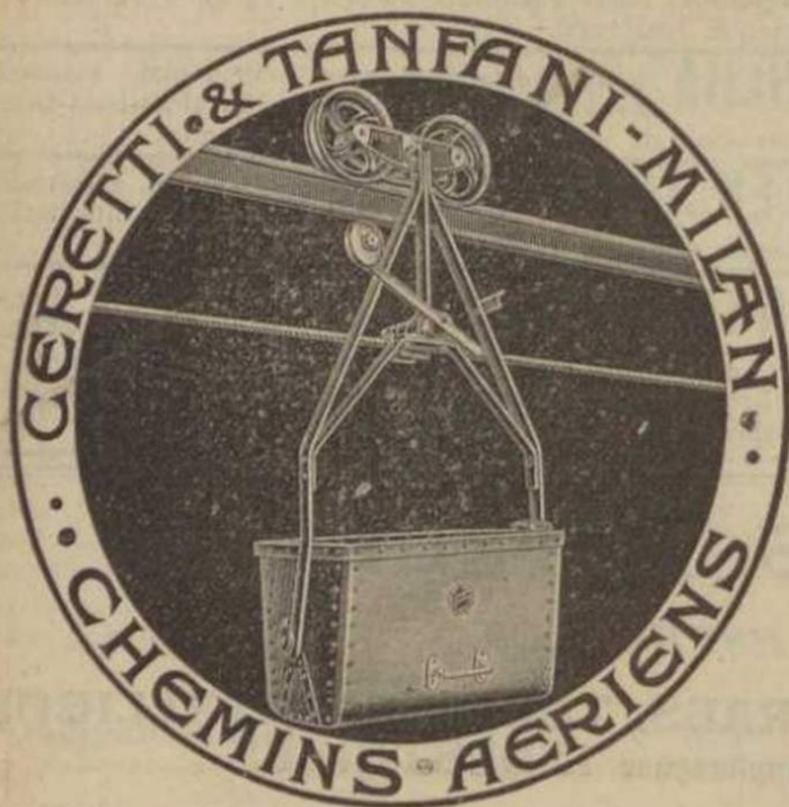
RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras frigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigá-las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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA



CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

Vias Aéreas

- 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.
- Apparehos especiaes** para carga e descarga de materiaes nos portos, estações de caminhos de ferro, etc.
- Cabos-vias denominados BLONDIN** para movimento de terras em obras de terraplenagens.

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal
CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 — LISBOA

Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 18 de Outubro de 1905

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Alfarellos Figueira				Porto Valença Porto					
C. Sodré		Algés		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-48 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	4-10 t.	4-57 t.	5-0 m.	5-39 m.	7-55 m.	12-57 t.	8-22 m.	12-45 t.	7-55 m.	12-57 t.

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

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis }
 » 4 » » 13\$750 » 17\$000 » } segundo o tamanho
 » 5 » » 15\$000 » 18\$250 » } das letras
 » 6 » » 16\$250 » 19\$000 » }

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES, nesta Redacção.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 31 de Outubro sairá o paquete Clyde para

S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Herzog**. Sairá a 23 de outubro.

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



Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Crefeld**. Sairá a 22 de outubro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Barbados, Trinidad e Demerara (só passageiros), vapor inglez **Crown of Navarre**. Sairá a 26 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sairá a 20 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Sairá a 18 de outubro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 17 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Cordillere**. Sairá a 30 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Glasgow, vap. inglez **Baron Huntly**. Sairá a 20 ou 21 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Santos**. Sairá a 24 de outubro.

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



Hamburgo, vapor allemão **Belgrano**. Sairá a 31 de outubro.

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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Des-terro**. Sairá a 19 de outubro.

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



Liverpool (recebe carga para Nova York), vapor espanhol **Isla de Canay**. Sairá de 20 a 21 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, (directo), vapor inglez **Jero-me**. Sairá a 20 de outubro.

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



Londres, vapor inglez **Malaga**. Sairá a 17 de outubro.

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



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de outubro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 64, 2.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 23 de outubro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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

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



Paranagua, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Guahyba**. Sairá a 24 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 18 de outubro.

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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Petropolis**. Sairá a 25 de outubro.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Erlanger**. Sairá a 24 de outubro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Orator**. Sairá a 25 de outubro.

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



Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Bosphore**. Sairá a 18 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 22 de outubro.

Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 18 de outubro.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 31 de outubro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Tanger, Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sairá a 31 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o





CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

COM A

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

TARIFA ESPECIAL P N.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Approvada provisoriamente por despacho ministerial de 1 d'outubro de 1904

Em applicação desde 1 d'outubro de 1905

MERCADORIAS DIVERSAS

Por expedições do peso minimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

Mercadorias (°)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (°)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos — Toneladas
A				Aço galvanizado, nickelado, prateado, dourado, acobreado	4	1. ^a	—
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>) com preparo	1	2. ^a	8	» coberto com qualquer metal não designado	4	1. ^a	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em bruto	1	3. ^a	8	» pulido	4	2. ^a	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>) em obra não designada	2	2. ^a	—	» torneado	4	2. ^a	—
Abanos (2)	21	3. ^a	5	Agua distillada	3	2. ^a	—
Accumuladores de electricidade	22	2. ^a	—	Agua-raz commum	3	3. ^a	—
Acetato de alumina	3	3. ^a	—	Alavancas	5	4. ^a	—
» » cal	3	3. ^a	—	Albardas	25	2. ^a	—
» » chumbo (<i>assucar de Saturno</i>)	3	3. ^a	—	Albardões	25	2. ^a	—
» » cobre	3	3. ^a	—	Alcali volatil (<i>carbonato de ammonia</i>)	3	3. ^a	—
» » ferro	3	3. ^a	—	Alcaparras	11	1. ^a	—
» » potassio	3	3. ^a	—	Alcatifas	6	2. ^a	—
» » sodio	3	3. ^a	—	Aldrabas	5	3. ^a	—
Acido acetico	3	3. ^a	—	Alecrim	—	1. ^a	5
» estearico	3	3. ^a	8	Alfa com preparo	1	3. ^a	8
» gordo branco de palma	3	3. ^a	8	» em bruto	1	4. ^a	8
» oxalico	3	3. ^a	—	» em obra não designada	2	3. ^a	—
» palmitico	3	3. ^a	8	Alfazema	—	1. ^a	5
» pyrolenhoso	3	3. ^a	—	Alforges (2)	2	2. ^a	5
Aço bronzeado	4	2. ^a	—	Algodão em bruto	1	3. ^a	—
» esmaltado	4	2. ^a	—	» em rama ou em pasta (<i>excepto o medicinal</i>)	1	3. ^a	5
				» em obra não designada	2	2. ^a	—

Mercadorias (*)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (*)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Algodão fiado.....	2	2. ^a	-	Arame de cobre.....	4	3. ^a	-
Alguidares de barro.....	7	3. ^a	8	» » latão.....	4	3. ^a	-
» » folha.....	8	2. ^a	-	» » zinco.....	4	3. ^a	-
» » zinco.....	8	2. ^a	-	» em obra não designada.....	-	1. ^a	-
Alicates.....	5	4. ^a	-	Araruta.....	11	1. ^a	-
Alizari.....	3	2. ^a	-	Arbustos vivos.....	10	1. ^a	-
Alizarina.....	3	2. ^a	-	Arças de pinho.....	6	1. ^a	-
Almagre preparado ou manipulado.....	3	3. ^a	-	Argolas de ferro.....	4	2. ^a	-
Almantrichas.....	25	2. ^a	-	Armações de pesca.....	-	2. ^a	-
Almofarizes.....	4	2. ^a	-	Arreios.....	25	1. ^a	-
Aloes (<i>pita</i>) com preparo.....	1	2. ^a	8	Arrow-root (<i>araruta</i>).....	11	1. ^a	-
» (») em bruto.....	1	3. ^a	8	Arseniato de potassa.....	3	2. ^a	-
» (») em obra não designada....	2	2. ^a	-	» » soda.....	3	2. ^a	-
Alpercatas (<i>alparcas</i>).....	13	2. ^a	-	Arsenico nativo.....	3	3. ^a	-
Alteres (<i>pesos para gymnastica</i>)....	4	2. ^a	-	Artigos de ferro esmaltado.....	4	2. ^a	-
Alumen (<i>pedra hume</i>).....	3	3. ^a	-	» » iluminação não designados.	9	2. ^a	-
Aluminato de baryta.....	3	3. ^a	-	» » malha (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	-
Alvaiade.....	3	3. ^a	-	Arvores vivas.....	10	1. ^a	-
Alviões.....	5	4. ^a	-	Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto.....	1	3. ^a	8
Amendoa coberta (<i>confeitos de</i>)....	11	1. ^a	-	» (») » obras.....	2	2. ^a	-
» de côco.....	23	3. ^a	8	Ascensores (<i>apparelhos de elevação</i>)..	20	1. ^a	-
» » palma.....	23	3. ^a	8	Assucar.....	11	4. ^a	-
» torrada.....	11	1. ^a	-	» de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)	3	3. ^a	-
Amendoim (<i>sementes de</i>).....	23	3. ^a	8	» queimado.....	11	4. ^a	-
Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto.....	1	3. ^a	8	Atanados.....	18	2. ^a	6
» (») » obra.....	2	2. ^a	-	Atun em conserva.....	11	3. ^a	-
Amido (<i>pós de gomma</i>).....	11	3. ^a	8	» » salmoura.....	12	4. ^a	-
Ammonia.....	3	2. ^a	-	» salgado.....	12	4. ^a	-
Ammoníaco.....	3	2. ^a	-	» secco.....	12	4. ^a	-
Anchovas em conservas.....	11	3. ^a	-	Azebre (<i>verdete</i>).....	3	3. ^a	-
Anil.....	3	2. ^a	-	Azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis.....	11	1. ^a	-
Anilhas de ferro.....	4	2. ^a	-	Azinhavre (<i>azebre</i>).....	3	3. ^a	-
Anilina.....	3	2. ^a	-				
Aniz (<i>herva doce</i>).....	11	1. ^a	-				
Apparelhos de desinfecção.....	24	2. ^a	-				
» inodoros (<i>water-closets</i>)..	9	2. ^a	-				
» para gaz não designados..	9	2. ^a	-				
» para pesca não designados.....	-	2. ^a	-				
Arame de bronze.....	4	3. ^a	-				
» » chumbo.....	4	3. ^a	-				

Mercadorias (*)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (*)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
B				Bicarbonato de potassio.....	3	3. ^a	-
Bacalhau	12	4. ^a	-	» » sodio	3	3. ^a	-
Bacellos	10	2. ^a	-	Bichromato de potassio.....	3	2. ^a	-
Bacias de barro.....	7	3. ^a	8	» » sodio.....	3	2. ^a	-
» » cobre	4	2. ^a	-	Bigornas.....	5	4. ^a	-
» » ferro	4	2. ^a	-	Bilhares	6	1. ^a	5
» » folha.....	8	2. ^a	-	Bilhetes de cartão em branco.....	16	3. ^a	-
» » latão (<i>arame</i>).....	4	2. ^a	-	» » » impressos (<i>ou marcados</i>).....	16	1. ^a	-
» » louça.....	7	2. ^a	-	Biscoitos.....	11	2. ^a	-
» » zinco	8	2. ^a	-	Bisulfato de potassa	3	3. ^a	-
Bagagem	13	1. ^a	-	» » soda	3	3. ^a	-
Baguettes de madeira.....	6	1. ^a	5	Bisulfito de alumina	3	3. ^a	-
Bahus vazios	6	1. ^a	-	» » cal	3	3. ^a	-
Balanças (<i>excepto as de precisão</i>) ...	-	1. ^a	-	» » potassa.....	3	3. ^a	-
Baldes	8	2. ^a	-	» » soda	3	3. ^a	-
Balões de vidro.....	15	2. ^a	7	Bitas (<i>ferramentas</i>).....	5	4. ^a	-
» venezianos	16	1. ^a	-	Boiões de louça	7	2. ^a	-
Bancos de carpinteiro.....	5	4. ^a	-	» » vidro.....	15	2. ^a	7
» não designados	6	1. ^a	5	Bolachas de embarque em barricas..	11	3. ^a	-
Bandeiras (<i>signaes</i>)	-	1. ^a	-	» não designadas	11	2. ^a	-
Banheiras (<i>tinas</i>) de cobre	6	2. ^a	-	Bolbos vegetaes não designados.....	10	1. ^a	-
» (») » ferro.....	6	2. ^a	-	Bolos doces	11	1. ^a	-
» (») » folha de Flandres	6	2. ^a	-	Bolotas torradas	11	2. ^a	-
» (») » zinco.....	6	2. ^a	-	Bonets	13	1. ^a	-
Barbados	10	2. ^a	-	Boquilhas (ferragem).....	5	3. ^a	-
Barbantes.....	11	4. ^a	8	Borato de cal	3	3. ^a	-
Barracas de lona.....	6	1. ^a	-	» » soda (<i>borax</i>).....	3	3. ^a	-
Barrellas (<i>lixivias</i>).....	3	4. ^a	-	Borax (<i>borato de soda</i>)	3	3. ^a	-
Barrilha (<i>carbonato de soda em bruto, natural</i>).....	3	4. ^a	-	Borracha em bruto.....	9	3. ^a	-
Barrinhas (<i>solda</i>)	9	2. ^a	-	» » obra.....	9	2. ^a	-
Barro em obra ordinaria não designada (*)	7	3. ^a	8	» » » inutilizada (<i>sucata</i>)	9	3. ^a	-
» em obra não designada	7	2. ^a	-	Bôrras de algodão (<i>massaroquinha</i>) .	1	4. ^a	-
Baryta caustica	3	3. ^a	-	» » feltro	1	4. ^a	5
» em pedra (<i>sulfato de baryta nativo</i>).....	3	3. ^a	-	Branco de alvaiade.....	3	3. ^a	-
» » pó (<i>sulfato de baryta nativo</i>).....	3	3. ^a	-	» » chumbo	3	3. ^a	-
Basculas	20	1. ^a	-	» » zinco	3	3. ^a	-
				» vegetal	3	3. ^a	-
				Brocas	5	4. ^a	-
				Brochas (<i>cravação</i>).....	5	4. ^a	-

(*) Os remetentes podem declarar nas Notas de expedição, a especie dos objectos a transportar, em vez d'esta designação.

Mercadorias (°)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (°)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Brochas para pintar	5	1. ^a	-	Cairo em bruto	1	3. ^a	8
Bronze em bruto	4	4. ^a	-	» » obra não designado (2)	2	2. ^a	5
» » obra lisa	4	3. ^a	-	Caixotins	6	3. ^a	-
» laminado	4	4. ^a	-	Caixilhos para colchões	6	1. ^a	8
Bunho em obra	6	1. ^a	-	Calafeto	1	3. ^a	8
Buris	5	4. ^a	-	Calçado não designado	13	1. ^a	-
Burras de ferro (cofres)	6	1. ^a	-	Caloríferos	4	2. ^a	-
				Camarões (ganchos)	5	3. ^a	-
				Camas de madeira	6	1. ^a	5
				» » metal	6	3. ^a	-
				Camions carregados com mobilia	-	1. ^a	5
				Campainhas	22	1. ^a	-
				Campanulas de vidro	15	2. ^a	7
				Camurça	18	2. ^a	6
				Candieiros (excepto os de iluminação publica)	9	2. ^a	-
				Canellas (para fio)	-	2. ^a	-
				Canhamação	2	2. ^a	-
				Canhamo com preparo	1	2. ^a	8
				» em bruto	1	3. ^a	8
				» » obra não designada	2	3. ^a	-
				» semente de	23	3. ^a	-
				Canos de chumbo	9	4. ^a	-
				» » cobre	9	2. ^a	-
				» » estanho	4	2. ^a	-
				» » folha de Flandres	8	2. ^a	-
				Canos de latão	9	3. ^a	-
				» » zinco	8	2. ^a	-
				Capachos (2)	6	3. ^a	5
				Carbonato de ammonia (alcali volatil)	3	3. ^a	-
				» » chumbo	3	3. ^a	-
				» » potassio	3	4. ^a	-
				» » soda natural (barrilha)	3	4. ^a	-
				» » sodio (sal de soda)	3	4. ^a	-
				Cardas para cardar	-	2. ^a	-
				» (pregos para calçado)	5	4. ^a	-
				Cardo secco	-	1. ^a	-
				Carnauba (cêra vegetal) em bruto	19	2. ^a	-
				» (» ») obra não designada	19	1. ^a	-
				Carneira (pelle) em obra	18	1. ^a	-
C							
Cabides	6	1. ^a	5				
Cabos de bengalas, guardas-chuva ou sombrinhas	-	1. ^a	-				
» » madeira para ferramentas ou utensilios	5	4. ^a	-				
Cacau em grão	11	3. ^a	-				
» moido (ou pisado)	11	2. ^a	-				
Cachimbos (ferragem)	5	3. ^a	-				
Cadeados	5	3. ^a	-				
Cadeiras de ferro	6	3. ^a	-				
» » verga	6	1. ^a	5				
» » não designadas	6	1. ^a	5				
Cadernaes (poleame)	5	2. ^a	-				
Café artificial	11	2. ^a	-				
» em bruto	11	3. ^a	-				
» moido	11	2. ^a	-				
» torrado	11	2. ^a	-				
Cairo com preparo	1	2. ^a	8				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Carrapato (<i>semente de</i>).....	23	3. ^a	8	Chaves (<i>de fechaduras ou cadeados</i>).....	5	3. ^a	-
Carroá com preparo.....	1	2. ^a	8	» (<i>ferramenta</i>).....	5	4. ^a	-
» em bruto.....	1	3. ^a	8	Cherva com preparo.....	1	2. ^a	8
» » obra não designada.....	2	2. ^a	-	» em bruto.....	1	3. ^a	8
Cartão em folhas.....	16	3. ^a	-	» em obra não designada.....	2	2. ^a	-
Cartuchos de papel (<i>não impressos nem ornamentados</i>).....	16	3. ^a	-	Chicoria (raiz de) em bruto.....	-	3. ^a	-
Carvão animal acondicionado.....	3	3. ^a	-	» » » moida (<i>pisada</i>)... ..	11	2. ^a	-
Castanhas doces (<i>confeitaria</i>).....	11	1. ^a	-	» » » torrada.....	11	2. ^a	-
» do Maranhão.....	11	1. ^a	-	Chinellos.....	13	1. ^a	-
Cataventos.....	4	2. ^a	-	Chloreto de baryo.....	3	3. ^a	-
Catres de madeira.....	6	1. ^a	5	» » chumbo.....	3	3. ^a	-
Caoutchouc em bruto.....	9	3. ^a	-	» » estanho.....	3	3. ^a	-
» » obra.....	9	2. ^a	-	» » ferro.....	3	3. ^a	-
» » » inutilizada (<i>sucata</i>).....	9	3. ^a	-	» » magnésio.....	3	3. ^a	-
Cavalla (<i>sarda</i>) salgada.....	12	4. ^a	-	» » manganéz.....	3	3. ^a	-
Cavilhas metálicas (<i>excepto as cavilhas para rails</i>).....	5	4. ^a	-	» » zinco.....	3	3. ^a	-
Cebolas de flôres.....	10	1. ^a	-	Chlorydrato d'ammoniaco.....	3	3. ^a	-
Ceirões (2).....	2	2. ^a	5	» de potassa.....	3	3. ^a	-
Cêra em bruto.....	19	2. ^a	-	Chocalhos.....	4	2. ^a	-
» » obra não designada.....	19	1. ^a	-	Chocas.....	4	2. ^a	-
» mineral em bruto.....	19	2. ^a	-	Chocolate.....	11	1. ^a	-
» » » obra não designada.....	19	1. ^a	-	Chumaceiras (<i>excepto as de ferro ou aço</i>).....	4	2. ^a	-
» vegetal (<i>carnauba</i>) em bruto..	19	2. ^a	-	Chumbo de caça.....	4	3. ^a	-
» » (») em obra não designada.....	19	1. ^a	-	» » solda.....	9	2. ^a	-
Cevada germinada (<i>malte</i>).....	14	2. ^a	-	» em canos (<i>tubos</i>).....	9	4. ^a	-
» torrada.....	11	2. ^a	-	Cigarros de tabaco.....	26	1. ^a	-
Cevadinha.....	11	1. ^a	-	Cilhas.....	2	2. ^a	-
Chales.....	2	2. ^a	-	Cinabrio (<i>vermelhão, sulfureto de mercúrio nativo</i>).....	3	3. ^a	-
Chaminés de vidro.....	15	2. ^a	7	Clarificantes para bebidas não designadas.....	3	3. ^a	-
» não designadas.....	4	2. ^a	-	Cobalto, azul de.....	3	3. ^a	-
Chapa de vidro commum (<i>vidraça sem côr e não pulida</i>).....	15	3. ^a	-	Cobertores.....	2	2. ^a	-
Chapeleiras vazias.....	6	1. ^a	-	Cobre em bruto.....	4	3. ^a	-
Chapeus de feltro sem adornos.....	13	1. ^a	-	» laminado.....	4	3. ^a	-
» » palha.....	13	1. ^a	-	» em obra não designada, (<i>excepto caldeiras</i>).....	9	2. ^a	-
» » sol.....	13	1. ^a	-	Cobrejões.....	2	2. ^a	-
Charutos de tabaco.....	26	1. ^a	-	Coconote (<i>semente de</i>).....	23	3. ^a	8
				Côcos cheios.....	11	2. ^a	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
E				F			
Elevadores.....	20	1. ^a	-	Facas.....	5	1. ^a	-
Enxergas.....	6	1. ^a	5	Farinha de arroz em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	-
Enxergões.....	6	1. ^a	5	Farinha de centeio em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	-
Escapulas não designadas.....	5	3. ^a	-	Farinha de cevada em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	-
Escarradores.....	7	2. ^a	-	Farinha de favas em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	-
Escovas.....	-	2. ^a	-	Farinha de linhaça.....	-	2. ^a	-
Esmeril.....	3	3. ^a	-	» » milho em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	-
Espanadores.....	-	1. ^a	-	Farinha de mostarda.....	-	2. ^a	-
Espartilhos.....	13	1. ^a	-	» » pau (<i>mandioca</i>).....	11	1. ^a	-
Esparto com preparo.....	1	3. ^a	8	» » trigo em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria.....	11	1. ^a	-
» em bruto.....	1	4. ^a	8	Farinhas não designadas.....	11	1. ^a	-
» » obra não designada (2).....	2	3. ^a	5	Faroes (<i>lanternas</i>).....	9	2. ^a	-
Espelhos.....	6	1. ^a	5	Fato.....	13	1. ^a	-
Esquentadores para banho.....	9	2. ^a	-	Fava torrada.....	11	2. ^a	-
Essencia de therebentina (<i>agua-raz commum</i>).....	3	3. ^a	-	Fazendas não designadas.....	2	2. ^a	-
Estanho de solda.....	9	2. ^a	-	Fechaduras.....	5	3. ^a	-
» em obra não designada.....	4	2. ^a	-	Fechos.....	5	3. ^a	-
Estearina.....	17	3. ^a	8	Feltros (<i>excepto os betumados, alcatroados ou asphaltados</i>).....	2	2. ^a	-
Esteiras (2).....	6	2. ^a	5	Fermento (<i>levadura</i>).....	11	1. ^a	-
Estopa com preparo.....	1	2. ^a	8	Ferraduras.....	5	3. ^a	-
» em bruto.....	1	3. ^a	8	Ferragens não designadas.....	5	3. ^a	-
» » obra não designada.....	2	2. ^a	-	Ferramentas, <i>excepto os instrumentos agricolas</i>	5	4. ^a	-
Estores (<i>excepto os de madeira</i>).....	6	2. ^a	-	Ferro bronzeado.....	4	2. ^a	-
Estribos.....	5	3. ^a	-	» coberto com qualquer metal não designado.....	4	1. ^a	-
Estufas de desinfeção.....	24	2. ^a	-	» esmaltado.....	4	2. ^a	-
Extracto de campêche.....	3	3. ^a	-				
» » carne.....	11	1. ^a	-				
» » quebracho.....	3	3. ^a	-				
Extractos para tinturaria não designados.....	3	2. ^a	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Lichens para tinturaria.....	3	3. ^a	-	M			
Ligas para soldar (<i>solda</i>) não designadas.....	9	2. ^a	-	Macacos (<i>apparelhos para elevação</i>) .	5	2. ^a	-
Limas (<i>ferramenta</i>).....	5	4. ^a	-	Machados.....	5	4. ^a	-
Linhaça (semente de).....	23	3. ^a	8	Machas-femeas (<i>ferragem</i>).....	5	3. ^a	-
Linhagem em peça.....	2	2. ^a	-	Machinas de costura.....	6	1. ^a	-
Linhas (<i>excepto as de seda</i>).....	2	2. ^a	-	Maços de ferro.....	5	4. ^a	-
Linho com preparo.....	1	2. ^a	8	» » madeira.....	5	4. ^a	-
» em bruto.....	1	3. ^a	8	Madeira de tinturaria.....	3	3. ^a	-
» em obra não designada.....	2	2. ^a	-	Malaguetas em conserva.....	11	1. ^a	-
Linoleum (<i>oleados</i>).....	6	2. ^a	-	Malas vasiaas.....	6	1. ^a	-
Livros.....	16	1. ^a	-	Malte (<i>cevada germinada</i>) sem preparo.....	14	2. ^a	-
Lixa de areia.....	3	3. ^a	-	» preparado.....	11	2. ^a	-
» » esmeril.....	3	3. ^a	-	Mandioca (<i>farinha de pau</i>).....	11	1. ^a	-
» » peixe.....	3	3. ^a	-	Mangueiras.....	9	2. ^a	-
» » vidro.....	3	3. ^a	-	Mantas (<i>cobertores</i>).....	2	2. ^a	-
Lixivias não designadas.....	3	4. ^a	-	Manteiga de vacca.....	11	2. ^a	-
Lona em peça.....	2	2. ^a	-	Manuscriptos.....	16	1. ^a	-
Louça de barro ordinaria.....	7	3. ^a	8	Margarina.....	17	2. ^a	-
» » » não designada.....	7	2. ^a	-	Mariscos em conserva.....	11	3. ^a	-
» » cobre.....	4	2. ^a	-	Marretas.....	5	4. ^a	-
» » estanho.....	4	2. ^a	-	Martellos.....	5	4. ^a	-
» » ferro coberto com metaes... ..	4	1. ^a	-	Massa de tomates.....	11	3. ^a	8
» » » esmaltada.....	4	2. ^a	-	» » vidraceiro.....	3	3. ^a	-
» » » não designada.....	4	2. ^a	-	» isoladora.....	3	3. ^a	-
» » grés.....	7	2. ^a	-	» para rolos typographicos.....	3	3. ^a	-
» » pó de pedra (<i>faiança</i>).....	7	2. ^a	-	Massas alimenticias (<i>não designadas</i>)	11	1. ^a	-
» » porcelana.....	7	1. ^a	-	Massaroquinha (<i>desperdicios d'algodão</i>)	1	4. ^a	-
» não designada.....	7	1. ^a	-	Materias corantes (<i>para estamperia ou tinturaria</i>) não designadas.....	3	2. ^a	-
Lupulo.....	14	2. ^a	-	Medidas não designadas.....	4	2. ^a	-
Lustres.....	9	2. ^a	-	Mel.....	11	1. ^a	-
Luvras de cairo.....	-	2. ^a	5	Melaço.....	3	3. ^a	-
» » crina.....	-	2. ^a	5	Merlim.....	11	4. ^a	8
Litographias (<i>impressos</i>).....	16	1. ^a	-	Mesas de bilhar.....	6	1. ^a	5
				Metaes não designados, em bruto.....	4	3. ^a	-
				» » » obra lisa..	4	2. ^a	-
				» » » laminados....	4	3. ^a	-
				Mexilhão em conserva.....	11	3. ^a	-
				Minio de chumbo (<i>zarcão</i>).....	3	3. ^a	-
				» » ferro.....	3	3. ^a	-

Mercadorias (')	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (')	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
P				Peixe de conserva	11	3. ^a	-
Palha de painço em bruto	21	4. ^a	-	» defumado	11	2. ^a	-
» » » obra	21	3. ^a	-	» em salmoura	12	4. ^a	-
Palma em bruto	21	4. ^a	-	» prensado	12	4. ^a	-
» » obra não designada (2)	21	3. ^a	5	» salgado não designado	12	4. ^a	-
Pannos não designados	2	2. ^a	-	» salpicado não designado	12	4. ^a	-
Papel alcatroado	16	4. ^a	8	» secco não designado	12	4. ^a	-
» de embrulho não designado	16	4. ^a	8	Pelles curtidas não designadas	18	2. ^a	6
» » escrever	16	3. ^a	-	Pellica	18	2. ^a	6
» » filtrar	16	3. ^a	8	Peneiras (ou peneiros)	21	1. ^a	-
» » impressão	16	3. ^a	8	Perlissa (potassa em bruto da Ame-			
» » seda	16	2. ^a	-	rica)	3	3. ^a	-
» » vidro (lixa)	3	3. ^a	-	Peroxido de ferro	3	3. ^a	-
» em sobrescriptos	16	2. ^a	-	Pesos de metal	4	2. ^a	-
» impresso	16	1. ^a	-	Pharoes (lanternas)	9	2. ^a	-
» manuscripto	16	1. ^a	-	Phormio com preparo	1	2. ^a	8
» mata-borrão	16	3. ^a	-	» em bruto	1	3. ^a	8
» ondulado (para acondiciona-				» em obra não designada	2	2. ^a	-
mento ou embrulho)	16	3. ^a	8	Phosphato de potassa	3	3. ^a	-
» para forrar casas, envernizado ou				» » soda	3	3. ^a	-
aveludado, imitações de couro	6	2. ^a	-	Pias (bacias) de louça	7	2. ^a	-
» para forrar casas não designado	6	3. ^a	-	Piassaba em bruto	21	4. ^a	-
Papelão em bruto	16	3. ^a	8	» » obra (2)	21	3. ^a	5
Parafina	17	3. ^a	8	Picaretas	5	4. ^a	-
Parafusos não designados	5	4. ^a	-	Pilhas electricas	22	1. ^a	-
Pára-raios	4	2. ^a	-	Pimenta	11	1. ^a	-
Pás d'aço	5	4. ^a	-	Pimentão em pó	11	1. ^a	-
» de ferro	5	4. ^a	-	Pimentos em conserva	11	1. ^a	-
Pasta para limpar metaes	11	3. ^a	-	Pinceis (e artefactos similares para			
Pastelaria (generos de)	11	1. ^a	-	pintura)	5	1. ^a	-
Pastilhas doces (confeitaria)	11	1. ^a	-	Pita com preparo	1	2. ^a	8
Pau de campeche	3	3. ^a	-	» em bruto	1	3. ^a	8
Pau-sabão	3	3. ^a	-	» » obra não designada	2	2. ^a	-
Paus para obra de bengaleiro	-	1. ^a	-	Placas de chumbo para acumuladores			
Paus para tinturaria	3	3. ^a	-	electricos	22	4. ^a	-
Peças de machinas de costura	6	1. ^a	-	Plantas tintoreas (para tinturaria)	3	3. ^a	-
Pederneiras montadas	5	1. ^a	-	» vivas não designadas	10	1. ^a	-
Pedra de afiar, montada	5	3. ^a	-	Pós de sapatos (negro de fumo)	3	3. ^a	-
» » amolar, montada	5	3. ^a	-	» » vidro	3	3. ^a	-
» hume (alumen)	3	3. ^a	-	» » gomma (amido)	11	3. ^a	8
» pomes	3	3. ^a	-	Poleame	5	2. ^a	-

Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
S				Silicato de soda.....	3	4. ^a	—
Sabonetes	11	1. ^a	—	Syphões de louça	7	2. ^a	—
Saccos de café.....	11	2. ^a	—	» » vidro	15	2. ^a	7
» » papel (não impressos ou ornamentados).....	16	3. ^a	—	Sobrescriptos (<i>enveloppes</i>)	16	2. ^a	—
Saes de anilina.....	3	2. ^a	—	Soda caustica	3	4. ^a	—
Sagú.....	11	1. ^a	—	» crystallizada.....	3	4. ^a	—
Sal ammoniaco.....	3	3. ^a	—	» do commercio	3	4. ^a	—
Sal commum (<i>marinho ou gemma</i>) empacotado	11	1. ^a	—	» refinada	3	4. ^a	—
» d'azedas (<i>ovalato de potassa</i>).....	3	2. ^a	—	Soldas (<i>ligas para soldar</i>).....	9	2. ^a	—
» de estanho (<i>chloreto de estanho</i>)..	3	3. ^a	—	Sola	18	2. ^a	6
» » potassa (<i>carbonato de potassio refinado</i>).....	3	3. ^a	—	Sombrinhas	13	1. ^a	—
» » Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)..	3	3. ^a	—	Sopas em conserva	11	1. ^a	—
» » soda (<i>carbonato de soda refinado</i>)	3	3. ^a	—	Sorveteiras.....	6	1. ^a	—
Salepo	11	1. ^a	—	Sulfato de alumina	3	3. ^a	—
Sandalias	13	2. ^a	—	» » baryta	3	3. ^a	—
Saponaria	3	3. ^a	—	» » chumbo	3	3. ^a	—
Sardas salgadas.....	12	4. ^a	—	» » nickel.....	3	2. ^a	—
Sardinhas em latas, encaixotadas....	11	3. ^a	—	» » peroxido de ferro	3	3. ^a	—
» » salmoura.....	12	4. ^a	—	Sulfito de alumina.....	3	3. ^a	—
» » prensadas	12	4. ^a	—	» » cal.....	3	3. ^a	—
» » salgadas	12	4. ^a	—	» » soda	3	3. ^a	—
» » salpicadas	12	4. ^a	—	Sulfo-carbonato de potassa.....	3	3. ^a	—
Sarro de vinho.....	3	3. ^a	—	» » soda	3	3. ^a	—
Sêbo em bruto.....	17	4. ^a	—	Sulfureto de arsenico	3	3. ^a	—
» » velas.....	11	2. ^a	—	» » mercurio nativo (<i>vermelho, cinabrio</i>).....	3	3. ^a	—
» refinado.....	17	2. ^a	—	» » sodio.....	3	3. ^a	—
Seccantes para pintura.....	3	3. ^a	—	Sumagre em preparações.....	3	3. ^a	—
Seiva de pinheiro, sem preparo.....	3	3. ^a	—	» sem preparo.....	3	4. ^a	—
Selas	25	1. ^a	—	Sumaúma prensada.....	6	1. ^a	—
Selins	25	1. ^a	—				
Sementes oleoginosas não designadas	23	3. ^a	8				
Semola em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccos	11	1. ^a	—				
Serapilheira (<i>grossaria, linhagem</i>) em peças	2	2. ^a	—				
Serpentinas de papel (<i>fitas</i>)	16	3. ^a	—				
Silex (<i>pederneira</i>) montada	5	1. ^a	—				
Silicato de potassa	3	4. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
T				Toldos	6	1. ^a	—
Tabaco em rama	26	1. ^a	8	Tomates salgados	11	3. ^a	8
» fabricado	26	1. ^a	—	Torcidas	2	1. ^a	—
Tabúa em obra (2)	6	1. ^a	5	Torneiras	9	3. ^a	—
Tachas (<i>pregos</i>)	5	4. ^a	—	Tornos de apertar	5	4. ^a	—
Tamancos	13	1. ^a	—	» » tornejar	20	1. ^a	—
Tamaras	11	1. ^a	—	Torradores de café	4	2. ^a	—
Tanino	3	3. ^a	—	Trapo lavado	—	3. ^a	—
Tapeçaria (<i>excepto a de seda</i>)	6	2. ^a	—	Trituradores (<i>machinas</i>)	20	1. ^a	—
Tapetes não designados	6	2. ^a	—	Tubos de chumbo	9	4. ^a	—
Tapioca	11	1. ^a	—	» » cobre	9	2. ^a	—
Tartaro (<i>sarro de vinho</i>)	3	3. ^a	—	» » folha	8	2. ^a	—
Teares	20	1. ^a	—	» » latão	9	3. ^a	—
Tecidos metallicos	4	3. ^a	—	» » zinco	8	2. ^a	—
» não designados (<i>excepto os de seda</i>)	2	2. ^a	—	Turbinas	20	1. ^a	—
Tecum (<i>linho da Bahia</i>) com preparo	1	2. ^a	8	Typo de impressão	—	3. ^a	—
» » » » em bruto	1	3. ^a	8				
» » » » em obra não designada	2	2. ^a	—				
Tela-couro	18	2. ^a	—				
Telas metallicas	4	3. ^a	—				
» preparadas para pintura	—	1. ^a	—				
Telha de barro vidrada	7	3. ^a	—				
» » vidro	15	2. ^a	—				
Telhões de barro vidrados	7	3. ^a	—				
» » vidro	15	2. ^a	—				
Terras manipuladas	3	3. ^a	—				
» preparadas	3	3. ^a	—				
Thesouras	5	1. ^a	—				
Therebenthina commum (<i>agua-raz</i>)	3	3. ^a	—				
Tijolos de vidro	15	3. ^a	—	U			
Tinas de banho, de cobre	6	2. ^a	—	Urzella	3	3. ^a	—
» » » » ferro	6	2. ^a	—	Utensilios de cosinha não designados	4	2. ^a	—
» » » » folha de Flandres	6	2. ^a	—				
» » » » zinco	6	2. ^a	—				
Tintas não designadas (<i>excepto a tinta de escrever, as tintas de oleo em frascos ou bisnagas, de aquarella e de autographia</i>)	3	3. ^a	—				
Tochas	19	1. ^a	—				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Série	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
V							
Vasos ordinarios de barro, para plantas	7	3. ^a	8	Vidro em obra não designada	15	2. ^a	7
» de barro não designados	7	2. ^a	-	Vime em obra	21	1. ^a	-
Velame	-	2. ^a	-	Visco	3	3. ^a	-
Velas de cêra	19	1. ^a	-	Vitrines	6	1. ^a	-
» » lona	-	2. ^a	-				
» » parafina	11	1. ^a	-				
» » sebo	11	2. ^a	-				
» » stearina	11	1. ^a	-				
Ventiladores (excepto os de barro ou grés)	4	2. ^a	-				
Ventoinhas	20	1. ^a	-	W			
Verdete (azebre)	3	3. ^a	-	Water-closets (retretes)	9	2. ^a	-
Verga em obra	21	1. ^a	-	Wolfram (minerio)	-	3. ^a	-
Vermelhão (cinabrio, sulfureto de mercurio nativo)	3	3. ^a	-				
Vernizes não designados (excepto os vernizes em frascos)	3	3. ^a	-				
Verrumas	5	3. ^a	-				
Vestuario	13	1. ^a	-	Z			
Vides vivas	10	2. ^a	-	Zarcão (oxydo de chumbo)	3	3. ^a	-
Vidraça sem côr (não pulida, commun)	15	3. ^a	-	Zinco em obra não designada	8	2. ^a	-
Vidraria fina	15	2. ^a	7	» para accumuladores ou pilhas electricas	22	4. ^a	-
» não designada	15	2. ^a	7				
Vidro moldado para construcções (quadrados, ladrilhos, telhas ou lages)	15	3. ^a	-				

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

(2) Para as expedições, por *wagon completo*, das mercadorias marcadas com esta chamada e que, procedentes de Silves, Estombar e Portimão, ou de Loulé a Villa Real de Santo Antonio, (Loulé, Almansil Nexe, Faro, Tavira, Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio) se destinem a Aveiro, Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa, vide tarifa P n.º 11 de pequena velocidade, que é mais vantajosa que a presente.

Preço por tonelada (réis)

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Setubal				Evora				Ameixial ou Estremoz			
	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série	4.ª Série	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série	4.ª Série	1.ª Série	2.ª Série	3.ª Série	4.ª Série
Coimbra ou Coimbra-B.....	6.920	6.050	4.900	4.040	7.040	6.160	4.990	4.110	8.450	7.400	5.990	4.930
Aveiro	8.190	7.170	5.800	4.780	8.310	7.270	5.890	4.850	9.720	8.510	6.890	5.670
Gaya ou Porto (Campanhã)....	9.700	8.490	6.870	5.660	9.820	8.590	6.960	5.730	11.240	9.830	7.960	6.560
Marinha Grande ou Leiria	8.120	7.100	5.750	4.740	8.240	7.210	5.840	4.810	9.650	8.450	6.840	5.630
Figueira da Foz.....	6.960	6.090	4.930	4.060	7.080	6.200	5.020	4.130	8.500	7.440	6.020	4.960
Castello Branco	7.130	6.210	5.050	4.160	7.250	6.350	5.140	4.240	8.670	7.590	6.140	5.060
Fundão a Covilhã (1)	8.860	7.750	6.280	5.170	8.980	7.860	6.360	5.240	10.400	9.100	7.370	6.070
Belmonte a Guarda (2).....	9.990	8.740	7.080	5.830	10.110	8.850	7.160	5.900	11.520	10.080	8.160	6.720
Participes do Sul e Sueste	1.320	1.155	935	770	1.440	1.260	1.020	840	2.860	2.500	2.025	1.670
Procedencias ou destinos	Borba ou Villa Viçosa				Cuba				Beja			
Coimbra ou Coimbra-B.....	8.840	7.730	6.260	5.160	7.540	6.600	5.340	4.400	7.950	6.960	5.630	4.640
Aveiro	10.110	8.850	7.160	5.900	8.810	7.710	6.240	5.140	9.220	8.070	6.530	5.380
Gaya ou Porto (Campanhã)....	11.620	10.170	8.230	6.780	10.320	9.030	7.310	6.020	10.730	9.390	7.600	6.260
Marinha Grande ou Leiria	10.040	8.780	7.110	5.860	8.740	7.650	6.190	5.100	9.150	8.010	6.480	5.340
Figueira da Foz.....	8.880	7.770	6.290	5.180	7.590	6.640	5.380	4.430	8.000	7.000	5.670	4.670
Castello Branco	9.050	7.920	6.410	5.280	7.760	6.790	5.500	4.530	8.160	7.140	5.780	4.760
Fundão a Covilhã (1)	10.780	9.430	7.640	6.290	9.480	8.300	6.720	5.530	9.890	8.660	7.010	5.770
Belmonte a Guarda (2).....	11.910	10.420	8.440	6.950	10.610	9.290	7.520	6.190	11.020	9.640	7.810	6.430
Participes do Sul e Sueste	3.240	2.835	2.295	1.890	1.945	1.705	1.380	1.135	2.355	2.060	1.670	1.375
Procedencias ou destinos	Serpa a Moura (3)				Carregueiro				Silves a Portimão (4)			
Coimbra ou Coimbra-B.....	9.340	8.170	6.620	5.450	8.840	7.730	6.260	5.160	11.110	9.600	7.580	6.060
Aveiro	10.610	9.290	7.520	6.190	10.110	8.850	7.160	5.900	12.280	10.610	8.370	6.700
Gaya ou Porto (Campanhã)....	12.130	10.610	8.590	7.080	11.620	10.170	8.230	6.780	13.670	11.800	9.320	7.460
Marinha Grande ou Leiria	10.540	9.220	7.470	6.150	10.040	8.780	7.110	5.860	12.210	10.550	8.330	6.660
Figueira da Foz.....	9.390	8.220	6.650	5.480	8.880	7.770	6.290	5.180	11.160	9.640	7.610	6.090
Castello Branco	9.560	8.360	6.770	5.580	9.050	7.920	6.410	5.280	11.310	9.770	7.710	6.170
Fundão a Covilhã (1)	11.290	9.870	8.000	6.590	10.780	9.430	7.640	6.290	12.900	11.140	8.790	7.040
Belmonte a Guarda (2).....	12.410	10.860	8.800	7.240	11.910	10.420	8.440	6.950	13.930	12.030	9.500	7.600
Participes do Sul e Sueste	3.745	3.275	2.655	2.185	3.240	2.835	2.295	1.890	5.985	5.170	4.080	3.265
Procedencias ou destinos	Loulé a Olhão (5)				Fuzeta a Villa Real de Santo Antonio (6)							
Coimbra ou Coimbra-B.....	11.600	10.020	7.910	6.330	12.610	10.890	8.600	6.880				
Aveiro.....	12.760	11.020	8.700	6.960	13.780	11.900	9.390	7.520				
Gaya ou Porto (Campanhã)....	14.150	12.220	9.650	7.720	15.160	13.100	10.340	8.270				
Marinha Grande ou Leiria	12.700	10.970	8.660	6.930	13.710	11.840	9.350	7.480				
Figueira da Foz....	11.640	10.060	7.940	6.350	12.650	10.930	8.630	6.900				
Castello Branco	11.800	10.190	8.040	6.440	12.810	11.060	8.730	6.990				
Fundão a Covilhã (1)	13.380	11.560	9.120	7.300	14.390	12.430	9.810	7.850				
Belmonte a Guarda (2).....	14.410	12.450	9.830	7.860	15.430	13.320	10.520	8.420				
Participes do Sul e Sueste	6.470	5.590	4.410	3.530	7.480	6.460	5.100	4.080				

(1) Estações de Fundão, Tortuzendo e Covilhã.

(2) " Belmonte, Benespera, Sabugal e Guarda.

(3) " Serpa, Pias e Moura.

(4) " Silves, Estombar e Portimão.

(5) " Loulé, Almansil-Nexe, Faro e Olhão.

(6) " Fuzeta, Tavira, Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio.

CONDIÇÕES

1.^a — Aos preços d'esta tarifa accresce o custo das despesas accessorias, applicadas ao peso taxado, segundo as competentes tarifas em vigor na data da expedição.

2.^a — Os preços serão applicados por fracções indivisiveis de 10 kilogrammas, excepto para os carregamentos de **wagon completo**, aos quaes essa applicação será feita por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.^a — Se o expedidor requisitar e lhe fôr fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão os minimos de carregamento, estipulados na presente tarifa para os **wagons completos**, elevados em tantas fracções de um decimo ($\frac{1}{10}$) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehiculo, excedentes a dez.

4.^a — Quando, na mesma *Nota de expedição*, forem relacionadas mercadorias classificadas em diferentes séries da presente tarifa, será o peso total da remessa taxado pelo preço correspondente á série mais cara. Se entre as mercadorias relacionadas na mesma *Nota de expedição*, alguma ou algumas houver a que caiba a applicação da Tarifa Geral, por esta unicamente, e pelas classes que competirem a cada mercadoria, será taxada toda a remessa.

5.^a — O carregamento dos **wagons completos** tanto póde ser constituido por uma só mercadoria pertencente á mesma remessa, como pelas mercadorias que, na respectiva columna de classificação da presente tarifa, figuram com o mesmo numero de inscripção, comtanto que façam parte de uma só e mesma remessa. N'este caso, serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo do peso do carregamento mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

6.^a — Os prazos regulamentares do transporte poderão ser ampliados em dois dias.

7.^a — Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e se o remetente não pedir a applicação de outra, por escripto, na *Nota de expedição*.

8.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Pela presente tarifa fica annullada e substituida a tarifa especial P n.º 9 de pequena velocidade, de 31 de dezembro de 1904.

Disposição transitoria

No que respeita ás estações de Conceição, Cacella, Castro Marim e Villa Real de Santo Antonio, só entrará esta tarifa em execução á medida que fôr annunciada a abertura d'essas estações ao serviço de pequena velocidade.

Lisboa, 21 de setembro de 1905.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.