

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-editor

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

1906

Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

3.ª modificação á tarifa especial interna n.º 3 de p. v, do Sul e Sueste.

SUMMARIO

1856-1906 — por V. P.	Paginas
VIA FERREA DA ZAMBEZIA, por O. S.	33
A ESTAÇÃO DO SUL EM LISBOA, por J. Fernando de Sousa.	34
PARTE OFFICIAL — Portarias de 3 de maio de 1905 e 27 de janeiro e editos de 15 dias do Ministerio das Obras Publicas e decretos e portaria de 18 de janeiro do Ministerio da Marinha.	34 e 37
TARIFAS DE TRANSPORTE.	38
CABO VERDE PORTO FRANCO.	38
NOTAS DE VIAGEM — IX — Uma linha pittoresca — Um côro ambulante — Colorado — Springs e as minas de ouro — Construção de linhas arrojada, e exploração idem	38
LINHA PORTUGAL-ARGENTINA	39
A GENESE D'UMA GRANDE IDEIA.	41
UMA RECOMPENSA MERECIDA	42
LEGIÃO D'HONRA.	42
NOVO MODELO DE BILHETES DE CAMINHOS DE FERRO.	42
CONVENÇÃO DA BEIRA ALTA.	42
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	44 e 45
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	46
TRACÇÃO ELECTRICÁ.	46
OS BARCOS PORTA-COMBOIOS.	46
UM PAIZ NOVO.	46
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação de Estremoz — Casas de habitação — Estação de Carregueiro — Linha de Ponte de Sôr — Apeadeiro de Sampaio — Avenidas de acesso das estações — Villa Real — Corgo	46
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Madagascar	46
NOTAS VARIAS	47
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Parecer do Conselho Fiscal.	47
AVISOS DE SERVIÇO	47
ARREMATACOES	48
AGENDA DO VIAJANTE	49
ANNUNCIO	50
HORARIO DOS COMBOIOS	51
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	52

1856-1906

Despontou o seculo 19.º á luz resplandecente da liberdade, derruindo as velhas instituições e libertando-se das algemas que escravizavam a humanidade.

A esse raiar de limpida aurora se illuminaram os primeiros passos de uma das mais maravilhosas concepções do genio humano, a industria dos caminhos de ferro.

Tão rapida foi, porém, a sua evolução que em 1830 o nome immortal de Robert Stephenson ligado á apresentação da locomotiva Rocket de sua invenção ficou para sempre gravado em uma das mais brilhantes paginas da historia da civilização.

Desde esse momento ao mundo ficou pertencendo um dos mais valiosos elementos da vida economica e social.

Nas condições da existencia de todas as nações operou-se a mais radical transformação parecendo que para a humanidade surgiu uma nova era de prosperidade.

Simultaneamente outros instrumentos de progresso completaram a obra de Stephenson.

A navegação a vapor e a telegraphia electrica a que se acham brilhantemente ligados os nomes gloriosos de Fulton Oersted e Ampère imprimiram ao seculo 19.º o caracteristico da feição pratica que revestiram as suas concepções.

Na Europa diffundi-se a industria dos caminhos de ferro, mas tendo de vencer enraizadas tradições e destruir velhos preconceitos, não foi sem custo que os seus beneficos resultados foram desde logo compreendidos.

Paizes, hoje na vanguarda da civilização, em 1834 preconizavam nas suas escolas a tracção animal como o motor preferivel e no parlamento condemnavam-se os caminhos de ferro, como processo insensato de transporte e sujeito aos mais arriscados perigos.

Só nesta epoca os Estados Unidos compartilharam com a Inglaterra a previsão do largo alcance economico de uma rapida construcção de vias ferreas.

Quando em 1834 Mr. Peel chefe do ministerio inglez proclamava da tribuna que a supremacia da Gran-Bretanha dependia de se cobrir o reino com uma extensa rede de caminhos do ferro, e contava apenas 356 kilometros, já a America tinha em plena actividade 1.200 kilometros.

E' assombrosa no novo mundo a potencia creadora da industria dos caminhos de ferro.

De regiões desertas ou florestas virgens surgem como por encanto as mais florescentes capitães ou centros industriaes.

Como um poder sobrenatural o caminho de ferro faz brotar as riquezas que aquelle solo privilegiado encerrava.

A 600 milhões de hectares de terrenos incultos e selvagens a locomotiva substitue planicies feracissimas exportando cereaes para todo o mundo.

Exploração de inexgotaveis jazigos de petroleo, de minérios argenteiferos e auriferos, extensa cultura de algodão e de assucar transformam regiões em que só habitavam os Indios e Pelles Vermelhas.

A expansão colossal dos Estados que constituem a florescente republica americana é o exemplo mais frisante do consideravel influxo com que o caminho de ferro actua no desenvolvimento commercial e na criação dos mais vastos centros industriaes.

Mais lentamente a locomotiva foi diffundindo os fructos da civilização no continente europeu e na sua progressiva influencia no regimen economico das diferentes nações, desenvolvendo e aperfeçoando a agricultura, o commercio e a industria, fontes inexauriveis da riqueza publica.

Ainda que tardiamente o nosso paiz em seguida ao periodo de luctas intestinas que tão desgraçadamente influíram nas suas condições financeiras pretendeu remir o atraso em que se encontrava, buscando cooperação dos paizes mais avançados nos seus melhoramentos materiaes.

Companhias estrangeiras nos invadiram no proposito de prestarem serviços que largamente lhe eram remunerados.

Foi mais uma epoca triste da nossa administração, em que o paiz viu dispende-se largas sommas extorquidas improduttivamente.

Ainda que vinte e seis annos após o glorioso cinquentenario da descoberta da locomotiva, Portugal pôde este anno celebrar o jubileu da construcção do primeiro troço da sua principal arteria.

A' engenharia portugueza cabe o dever de congregar os seus valiosos esforços para glorificar data tão memoravel na sua historia tão intimamente ligada ao desenvolvimento material do paiz, operado desde a creação do ministerio das obras publicas a que tão brilhantemente ficou vinculado o nome do grande estadista Fontes Pereira de Mello.

A inauguração da primeira secção da linha de leste até o Carregado, em 28 de outubro de 1856, tem para todo o povo portuguez a alta significação de que em tão memoravel dia se iniciou o periodo brilhante do desenvolvimento das suas obras publicas, base inicial do seu progresso material e intellectual.

Para lamentar é, porém, que tendo de cingir-nos á adopção da mesma largura da via espanhola, nos encontremos, como toda a península, isolados da rede da Europa Central subsistindo a barreira do trasbordo nos Pyreneos, que nos impede de usufruir todas as vantagens de uma livre circulação entre o nosso paiz e os mais avançados na civilização, sem a sujeição onerosa de uma solução de continuidade na rede geral ferroviaria.

Mais opimos teriam sido os fructos colhidos de tão valioso melhoramento se a Espanha nos não tivesse imposto tão pesado encargo.

Mas sendo actualmente impossivel a unificação da largura da via das redes peninsulares com a rede franceza, temos de nos conformar com o nosso isolamento relativo.

Preparemo-nos comtudo para com o maior entusiasmo festejar a data commemorativa da viagem de inauguração do caminho de ferro de leste que com tanta solemnidade se effectuou sob os auspícios do malogrado monarcha D. Pedro V, de saudosa memoria, e cujo nome tão intimamente ficou ligado á creação dos caminhos de ferro em Portugal, não só por aquelle facto como pelos seus profundos estudos sobre esta especialidade, demonstrados nas suas admiraveis cartas ao seu ajudante de campo José Jorge Loureiro.

V. P.

Via ferrea da Zambezia

O sr. ministro da marinha deu um quinau no sr. ministro do reino e no antigo ministro da guerra; conseguiu pôr no *Diario do Governo* alguns decretos, que não ficaram apenas em estudos de gabinete, mais ou menos platonicos, ou em propostas de lei para a... camara vêr.

Receioso porventura da estabilidade do governo, com o mar revolto do contrato dos tabacos, consultou o barometro e as isobaras, agarrou-se á boia do acto adicional e não esperou pelo piloto do parlamento para levar o fructo das suas locubrações ao seguro porto da folha official.

D'onde se deve concluir que o processo pôde ser bom para regeneradores e para progressistas e que é mais prudente aproveitar o escalor do acto adicional nas vespas da abertura e talvez da dissolução das camaras, do que censurar os que o aproveitam.

O sr. Moreira Junior metteu nesse escalor varios decretos: um relativo á escola d'agricultura colonial na ilha, quero dizer, na rua de Santo Antão, outro para os serviços agronomicos do Ultramar, e outro sobre a via ferrea de Quelimane.

E' claro que só este interessa ao nosso jornal, mesmo porque nos parece que os outros não augmentarão muito o trafego, a não ser o de passageiros, com a creação dos serviços da carta agricola nas colonias.

E, confessamos, não é a muita amizade que con-

sagramos ao auctor, que nos faz applaudir a sua iniciativa e até o processo que seguiu, não esperando 12 dias pelo parlamento e decretando assim as ultimas providencias, que são verdadeiramente para o ultramar e não para a sua secretaria, ou para a rua de Santo Antão.

Urgia fazer alguma cousa. Todas as delongas eram prejudiciaes. Quanto mais depressa se tomassem deliberações pelas quaes podesse realizar-se aquelle empreendimento, tanto maior o serviço á colonia e ao paiz.

Na Africa hoje, parar é perder.

As tentativas feitas sossobraram. Não podia nem devia desistir-se.

Julgadas insufficientes as vantagens dadas pelo antigo contrato, era necessario conceder mais algumas.

Achamos pouco habil a defesa que se tem feito do acto do governo, pretendendo persuadir que o novo decreto de 18 de janeiro concede apenas o que já tinha sido concedido á companhia dos caminhos de ferro da Zambezia pela lei de 7 de julho e pelo contrato de 8 de agosto de 1898. Dá-se mais.

Mas nem por isso julgamos digno de censura, que se fizessem concessões novas, mais onerosas para o Estado, ou de que o Estado tira menos interesses, ou em que corre maiores riscos.

A construcção e a exploração d'uma via ferrea é um negocio, e não um louvavel acto de patriotismo e de abnegação, que os capitalistas tenham de praticar. Sem vantagens palpaveis na operação, sem interesses reaes, é impossivel obter fundos indispensaveis para estas grandes obras de futuro incerto; principalmente na Africa.

O governo tem de attender por isto mais á necessidade de conseguir a construcção, do que aos lucros que provenham da sua concessão.

A prova de que não bastava o que se concedia pelo contrato de 8 de agosto de 1898, é que se não aproveitou ainda, e já lá vão decorridos sete annos.

Quem o fez, defendeu os interesses do thesouro, como lhe cumpria. Fez bem. Mas fez bem igualmente quem, tendo a lição dos factos e reconhecendo que ha necessidades, de modificações na directriz da linha, de ampliar vantagens e de diminuir as exigencias do Estado, se habilita para fazer um novo contrato pelo qual, este importante melhoramento deixe de ficar eternamente em um projecto, seductor mas irrealizado.

Não pôde prescindir-se, para o desenvolvimento da Zambezia, da linha de penetração para o Nyassa, e de ligação com a linha da British Central Africa ou com a grande via ferrea meridiana do Cairo ao Cabo. E' mais essencial a linha transversal para Quelimane, que servirá a região dos lagos, do que a linha da Beira a Salisbury.

Protelar uma resolução d'um problema d'esta importancia era impedir o progresso d'aquella região, era deixar estabelecer correntes de trafego que podiam prejudicar-nos.

A construcção das vias ferreas tem uma estrategia como as marchas dos exercitos em campanha. Não lhe é indifferente a directriz, nem a epocha em que se executam, nem a velocidade com que se realizam.

E' por isso que o peccado do illustre ministro nos parece venial e minimo, pois não só tem muitos precedentes que o desculpam, mas encerra elle proprio em si a penitência. D'este facto, entre outras pôde tirar-se esta conclusão moral: que assim como se não deve dizer: «d'esta agua não beberei»; não é de boa politica exclamar: do acto adicional não usarei.

O. S.

A ESTAÇÃO DO SUL EM LISBOA

Sob este titulo foi publicado, no numero da *Gazeta* de 1 de dezembro de 1904, um artigo, em que procurei mostrar a necessidade de se construir quanto antes em frente da Alfandega uma estação fluvial digna d'este nome para o trafego das linhas do Sul e Sueste, e dei conta do ante-projecto então elaborado.

Mezes antes varios commerciantes tinham representado ao Governo, pedindo que em frente da Alfandega se fi-

zessem installações condignas para embarque de passageiros e verificação de bagagens e mercadorias; que a actual estação do Sul e Sueste fosse destinada á atracação de barcos a vapor do serviço do rio, construindo-se outra estação em frente da praça do Duque da Terceira.

Correu o processo. Foram ouvidas as estações competentes e tomada decisão por portarias de 17 de outubro de 1904 e 3 de maio de 1905.

Parecia pois a questão resolvida consoante as conveniências do commercio, tão interessado em terem comodo embarque e desembarque os passageiros e mercadorias das linhas do Sul, como em encontrar as necessarias facilidades o trafego de importação e exportação que as pódem e devem ter noutro local.

Vejo agora publicada nos jornaes uma representação assignada por grande numero de commerciantes, pedindo que no terrapleno em frente da Alfandega se construam telheiros de abrigo, e á frente do muro que o limita uma ponte.

Nem a mais ligeira referencia se faz na representação á estação do Sul e Sueste, contra cuja collocação ali se protestára muito terminantemente na representação de 1904.

Quem lêr a de agora e ignorar a resolução dos poderes publicos, affirmada por varias vezes ácerca do local da estação, imagina que se trata apenas de pedir a utilização de um terreno sem destino nem applicação. Seguramente muitos dos signatarios da representação não sabiam que o deferimento do pedido nella formulada implicaria a condemnação das linhas do Sul e Sueste á falta de uma estação fluvial decente e commodas, estabelecida aliás sem prejuizo do serviço da Alfandega.

Importa pois esclarecer a opinião, subministrando para isso os necessarios elementos.

No ante-projecto da estação, de que dei noticia no artigo referido, previa-se que uma faixa de 50^m de frente sobre o muro do terrapleno e outra de 30^m de largo, contigua ao edificio da Alfandega, seriam reservadas para esta, e que o accesso da estação fluvial seria exclusivamente pela Praça do Commercio, em completa independencia de movimento d'aquella casa fiscal.

Sobre esse ante-projecto recaiu um proficiente parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, elaborado com grande competencia por quem, como ninguém, tinha auctoridade profissional para versar a questão.

Ponderava-se nelle que são infundadas as apreensões de alguns commerciantes ácerca do prejuizo que do estabelecimento da estação do Sul e Sueste possa advir. Com effeito a tendencia racional é a da disseminação das operações aduaneiras por todo o porto, em vez de serem concentradas na Alfandega actual. A avenida marginal, prevista no plano das obras do porto, poderá, sem inconveniente, ser de futuro trazida á praça do Commercio. Até então ficam independentes os serviços da estação fluvial e da Alfandega.

Concluia pois, o Conselho Superior, depois de judiciosas indicações a que devia ser subordinado o delineamento do projecto definitivo da estação, por aconselhar que se limitasse o terreno para ella por duas linhas, uma perpendicular ao novo muro, a 50^m de dóca e outra paralela ao edificio d'Alfandega, a 30^m de distancia.

A portaria de 3 de maio de 1905 sancionou esta doutrina, prescrevendo aquella delimitação e mandando elaborar o projecto definitivo da estação, concluido ao presente e que vae ser submettido ao exame e apreciação do Conselho Superior.

Ha porventura elementos novos de apreciação, que agora surjam e tão decisivos que hajam de impôr a revogação das resoluções governamentais que, de 1898 a 1905, representam a sequencia de um plano administrativo, concorde com o delineamento primitivo das obras do porto?

Acaso os ministros que successivamente intervieram no assunto; as commissões technicas de 1897 e 1898; os mais abalizados engenheiros que em 1898, 1903 e 1904, firmaram os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas; os directores dos serviços fluviaes e maritimos, que successivamente teem sido chamados a emitir pa-

recer; os que por parte dos caminhos de ferro do Sul e Sueste estudaram detida e conscienciosamente o assunto, estarão de tal modo obcecados, que na unanimidade de opiniões manifestadas tenham errado, menosprezando os legitimos interesses do commercio e as conveniencias do serviço fiscal?

Difficil será encontrar outro exemplo de tão perfeita unidade de vistas dos que, pela sua categoria official e competencia profissional, teem de ajuizar da questão.

Ha mais, porém. Em 17 de maio de 1905 uma commissão encarregada pelo Governo de dar parecer sobre os melhoramentos do porto de Lisboa e da qual faziam parte os srs. Presidente da Associação Commercial de Lisboa e Director da Alfandega, indicava, depois de minucioso estudo, as providencias a tomar para pôr as installações do porto em termos de corresponderem ás necessidades do commercio.

Está publicado esse relatorio. Debalde procurei nelle a mais ligeira indicação no sentido de ser aproveitado para o trafego commercial, ou para o serviço aduaneiro, o terrapleno em frente da Alfandega.

Nem o voto colectivo da commissão, nem ao menos o que em separado desse qualquer dos seus vogaes reclama a applicação d'esse terrapleno a fins diversos dos que lhe estão destinados. E não se diga que a Commissão tinha de limitar o seu estudo aos terrenos entregues á exploração da Empresa Hersent. A portaria que a nomeou dava a maxima latitude ao seu programma, encarregando-a de propôr «as obras, machinas eapparehos que se tornarão ainda precisos para dotar o porto de Lisboa, de modo a satisfazer as exigencias do commercio e da navegação, tanto no que respeita ás commodidades, economia e rapidez do seu trafego, como á segurança e abrigo dos navios, etc.»

A commissão não só não propõe a construcção de armazens nem de pontes em frente da Alfandega, como chama a attenção do Governo para a necessidade de se concluir «a avenida marginal em toda a extensão do porto de Lisboa».

Como é que o illustre presidente da Associação Commercial, que tomou parte tão activa e valiosa nos trabalhos da commissão e firmou o seu relatorio, vem agora patrocinar junto dos poderes publicos a pretensão de serem feitas obras que implicitamente estão condemnadas naquelle relatorio, prejudicando ao mesmo tempo um serviço publico de subida importancia commercial, como é o das linhas do Sul e Sueste?

Poderia limitar-me a pôr em evidencia esta contradicção, mas, em relação a assunto de tal magnitude, não será demais toda a luz que sobre elle se projecte.

Propoñhamos pois rapidamente uma série de quesitos, justificando as respostas dadas, que, segundo creio, encontrarão echo em todos os espiritos esclarecidos e imparciaes.

1.^o—*Carecem, ou não, as linhas do Sul e Sueste de uma boa estação fluvial em Lisboa?*

Certamente que sim. O movimento actual é de cerca de 500.000 passageiros e 50.000 toneladas, e crescerá rapidamente á medida que novas linhas se construam, mórmente quando, nos termos da lei, o terminus em Cacilhas seja uma realidade, dando logar a consideravel trafego suburbano, muito superior áquelle.

Não só a linha de Setil, com o seu percurso duplo do da linha directa, não a póde suprir para as relações do Alemtejo e Algarve com Lisboa, mas ainda, de aquelles 500.000 passageiros, perto de 350.000 representam as relações de Lisboa com as estações desde o Barreiro a Setubal.

E' pois indispensavel complemento das linhas do Sul e Sueste uma boa estação, em que os serviços de grande e pequena velocidade tenham as necessarias installações e onde dois vapores possam atracar simultaneamente com facilidade.

2.^o—*Satisfará a esses requisitos o local actual, mesmo com obras de ampliação?*

De modo algum. E' um milagre fazer-se o serviço no actual abarracamento, mais que modesto. Falta o espaço para o ampliar. A conquista de terreno ao rio seria sobremodo dispendiosa e inefficaz, por se achar a estação

entre o Caes das columnas e a ponte do Arsenal, em situação que cria frequentes embaraços ás manobras de vapores. E' pois preciso transferi-la para outro local, no que são todos concordes.

3.º—*A que condições deve satisfazer esse local?*

Deve ser central e ter acesso facil, tanto do lado do mar como da terra. Deve ainda permittir as relações entre a via fluvial e as linhas da Companhia Real para a transmissão de mercadorias, embora de secundaria importancia comparada com o serviço da cidade. Deve ter frente sufficientemente extensa para o serviço fluvial.

Ainda neste ponto estão todos concordes.

4.º—*Existe a montante da Alfandega local em que se possam dar á estação os 180^m a 200^m de frente sobre o rio, de que carece para o serviço fluvial em boas condições?*

Não. Basta, para o reconhecer, relancear a vista pela planta do porto. Entrepasto de Santa Apollonia; desembarcadouro fluctuante; doca do Terreiro do Trigo; entreposto colonial; doca da Alfandega: eis a série ininterrupta de locais em que o espaço não sobeja para o seu destino actual. Já não falo na inferioridade das condições de acesso terrestre de uma estação nessa zona.

5.º—*Existirá esse local a juzante do Caes do Sodré?*

Não. Interpôr-se-ia a linha de Cascaes entre a estação e a cidade, e a obra a fazer, aliás dispendiosa, collidiria com o molhe de protecção da doca de Santos.

6.º—*Póde-se instalar a estação no Caes do Sodré?*

Uma commissão, composta do então director do Sul e Sueste J. P. Tavares Trigueiros e dos srs. Cabral Couceiro e Cecilio da Costa, á qual ninguém poderá negar competencia, condemnou em 1897 a collocação da estação a juzante do Arsenal, por não permittir uma boa ligação com as linhas da Companhia Real e por perturbar a satisfação de outras conveniencias municipaes, do commercio e de algumas industrias, e exigir a construção de uma ponte. Concluia a commissão por escolher o local em frente da Alfandega.

Em 1898 outra commissão, composta dos srs. Cabral Couceiro, Pires de Sousa Gomes, P. Ignacio Lopes, Cecilio da Costa e do signatario d'este artigo, pronunciou-se pela mesma forma.

Examinando a planta do Caes do Sodré, vê-se que entre o varadouro ultimamente construido e o limite do terreno do Arsenal ha 115^m, dos quaes 35^m estão occupados pela estação de vapores da Parceria e dos 80^m restantes boa parte é necessaria ao Arsenal.

Não ha pois frente bastante para a estação, mesmo removendo de ali a da Parceria.

E remover esta! para onde?

E que despesa não haveria que fazer com a indemnização respectiva e com a construção do muro em local pouco para inspirar confiança, para chegar afinal a ter pouco mais de metade da frente precisa!

Por melhor vontade que haja, não se encontra meio de accommodar a tão acanhada frente uma estação decente, em condições de ter facil acesso do lado do mar e espaço bastante para o seu importante trafego.

Não havendo pois outro local conveniente, e sendo indispensavel uma estação, deve ser construida em frente da Alfandega, como o governo resolveu.

Para bem ajuizar da questão é preciso não esquecer que a *Alfandega* não utiliza, nem póde utilizar actualmente o terrapleno em questão; que as condições de acesso do muro melhoram com as obras projectadas, permitindo que com pouca despesa seja apropriado ao serviço da Alfandega o troço de 50^m, que se lhe deixa contiguo á doca; que se podem ahi construir telheiros de abrigo para os vagonetes de condução das mercadorias aos armazens pombalinos; que a actual estação do Sul fica livre para desembarque de passageiros e bagagens, caso o não queiram fazer junto da nova estação; que o movimento da estação em nada embaraça o da Alfandega.

A questão está por demais esclarecida. A resolução tomada por Elvino de Brito em despacho de 21 de dezembro de 1898 e confirmada pelo sr. Conde de Paço Vieira na portaria de 17 de outubro de 1904 e pelo sr.

D. João de Alarcão na de 3 de maio de 1905 deve ser levada a effeito, a despeito de opposições injustificadas, que allegam imaginarios prejuizos e que angariam assignaturas para uma representação, cujo verdadeiro objectivo e consequencias se não depreendem claramente da sua redacção.

J. Fernando de Sousa.

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 ante-projecto de 20 de novembro do anno findo, da estação fluvial dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste em Lisboa, elaborado em obediencia á portaria de 17 de outubro do mesmo anno, que mandou fixar a parte do terrapleno em frente do edificio da Alfandega, que deve ser reservado para a mesma estação: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 6 de abril do corrente anno, determinar:

1.º Que a parte do referido terrapleno destinada ao serviço do caminho de ferro, seja limitada ao lado de leste por uma linha perpendicular ao muro do caes a 50 metros do lado oeste da doca da Ribeira Velha e ao norte por uma linha paralela á fachada sul do edificio da Alfandega a 30 metros d'este, e ao sul e oeste pelo muro e empedrado recentemente construidos;

2.º Que pela Direcção do Sul e Sueste seja com a possivel urgencia elaborado o estudo definitivo do desembarcadouro para passageiros e o projecto definitivo da estação, em harmonia com as indicações do referido parecer;

3.º Que se dê immediato cumprimento ás prescrições do n.º 3.º da portaria de 17 de outubro de 1904 continuando a ser utilizada pelo serviço da Alfandega a ponte existente a oeste do terrapleno sem prejuizo, porém, das futuras installações da estação dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Paço, em 3 de maio de 1905.—D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a planta parcelar de um terreno pertencente a Manuel Joaquim Rego, cuja expropriação se torna necessaria para a construção do primeiro lanço da 1.ª secção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 18 do corrente, approvar a referida planta, que fica constituindo na parte respectiva a planta cadastral do projecto do referido caminho de ferro.

Paço, em 27 de janeiro de 1905.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de 15 dias

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente nesta inspecção geral pelo praso de quinze dias, a contar de 23 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia Carris de ferro do Porto, para estabelecimento de um novo «feeder» subterraneo com a extensão de 450 metros, entre a Praça de D. Pedro e o Bolhão.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto deverão ser presentes a esta inspecção geral.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 23 de janeiro de 1905.—O Engenheiro Inspector Geral, Paulo Benjamin Cabral.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sendo de reconhecida urgencia providenciar especialmente sobre o delicto de falsas declarações de mercadorias no caminho de ferro de Lourenço Marques, e sendo conveniente que taes provi-

dências estejam de harmonia com as que sobre o mesmo assunto vigoram nos «Central South African Railways»;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto Adicional á Carta Constitucional de 5 de julho de 1852:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Quando no caminho de ferro de Lourenço Marques se descobrir que, em uma nota de expedição, se fez uma falsa declaração de mercadorias, a taxa do frete será calculada pelo dobro da tarifa mais elevada, incorrendo, além d'isso, o expedidor na pena de multa até £ 75 ou, no caso de não pagamento, prisão até seis meses.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 18 de janeiro de 1906.—REL.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

Senhor.—A carta de lei de 7 de julho de 1898 autorizou o Governo a contratar com a Companhia dos Caminhos de ferro da Zambézia, em determinadas bases, a construção e exploração do caminho de ferro de Quelimane ao Ruio, tendo sido o respectivo contrato assignado em 8 de agosto do mesmo anno.

A companhia não completou os estudos da linha ferrea dentro do prazo de dezoito meses, como preceituava o artigo 3.º do seu contrato com a Companhia da Zambézia, approved por decreto de 6 de setembro de 1895, e limitou-se a entregar os trabalhos que havia realizado anteriormente e que consistiam no projecto da 1.ª secção de cerca de 60 kilometros a partir de Quelimane, no anteprojecto do 1.º lanço da 2.ª secção de 42 kilometros entre Gueriza e Paracomí, e no reconhecimento do 2.º lanço e das tres restantes secções até a fronteira, de cerca de 193 kilometros.

O traçado da linha em construção no territorio inglez, e com o qual se deve ligar a nossa, veio ulteriormente tornar mais conveniente um outro ponto *terminus* na fronteira, e por seu turno solicitações da Companhia dos Caminhos de ferro da Zambézia produziam-se no sentido de serem introduzidas modificações no contrato acima indicado.

Na Camara dos Deputados, na sua sessão de 1903, foi apresentada um additamento á proposta de lei relativa ás obras do porto de Lourenço Marques e ao caminho de ferro da Swazilandia, pelo qual era permittida a alteração do traçado e se autorizava que os encargos da concessão fossem satisfeitos pelas réceitas geraes da provincia de Moçambique.

Esta proposta de lei e o additamento não chegaram a ser discutidos na Camara dos Dignos Pares do Reino.

No anno seguinte, em 11 de abril de 1904, era apresentada ao Parlamento uma proposta de lei que autorizava o Governo, além de ligeiras modificações a fazer no contrato de 8 de agosto de 1898, a reduzir o encargo annual das obrigações a emitir a um maximo de 40.000 libras, a diminuir ou supprimir o imposto de transitio, e que ainda o habilitava a construir e explorar a linha por conta do Estado se não pudessem chegar a acordo com a Companhia dos Caminhos de ferro da Zambézia, ou se esta não começasse os trabalhos e não concluísse a construção nos prazos fixados.

Esta proposta de lei não chegou a ser approvada.

Em 3 de março de 1904 foi organizada pelo Governo uma missão de estudos do caminho de ferro, que evidenciou a conveniencia da ligação com a linha ingleza no Chire, perto da foz do Chirongue. Estes estudos ficarão mui brevemente concluidos, e no novo traçado pôde ser aproveitado, quasi por completo, o projecto da 1.ª secção, na extensão de cerca de 58 kilometros, da directriz primitiva.

A companhia declarou em officio de 22 de abril de 1905 que, attendendo ás informações ultimamente recebidas, está pronta a construir e explorar a linha ferrea de Quelimane á fronteira inglesa nos termos do contrato resultante da carta de lei de 7 de julho de 1898, fazendo-se a alteração do traçado da maneira mais conveniente aos interesses do Estado e da companhia.

O Governo, convencido da importancia do caminho de ferro projectado, já para o desenvolvimento da região da Zambézia, já para trazer a Quelimane o trafego do *hinterland* inglez e o commercio da região dos lagos, e ainda para facilitar, quando prolongado, a exploração da região mineira ao norte de Tete, apresentou ao Parlamento em 16 de agosto ultimo uma nova proposta de lei com os mesmos intuitos da anterior.

Nesta proposta, mantendo-se as responsabilidades derivadas do contrato de 1898, foram inseridas algumas clausulas, em que, attendendo-se á menor extensão da nova linha, se procurava facilitar e simultaneamente garantir a sua rapida construção.

O Governo pedia tambem a necessaria auctorização para construir e explorar o caminho de ferro, se a Companhia não accedesse as modificações propostas, ou se á companhia sobreviessem quaesquer obstaculos financeiros ou outros que a impedissem de realizar esse desideratum.

Esta succinta revista dos factos passados mostra bem a necessidade de resolver a questão do caminho de ferro de Quelimane á fronteira ingleza, cuja solução se torna urgente. Isto explica este

projecto de decreto, a fim de ficar a Companhia dos Caminhos de ferro da Zambézia habilitada a fazer o caminho de ferro desde que se modifique, nas condições nelle insertas, o contrato de 8 de agosto de 1898.

Este projecto de decreto não differe essencialmente da proposta feita ao Parlamento.

As pequenas modificações introduzidas tiveram por fim melhor assegurar que não sejam ultrapassados os limites dos encargos assumidos pelo Estado, prever modificações futuras nas pautas aduaneiras, distinguir tanto quanto possível os negocios do caminho de ferro dos relativos ás demais explorações da companhia, interessar a companhia, á qual continua a ser muito facilitado o levantamento dos capitais necessarios, a uma zelosa administração, e providenciar de um modo mais completo para a hypothese em que a companhia não cumpra as obrigações da concessão.

Estas providencias foram em grande parte inspiradas nas que a experiencia já sancionou para casos identicos na metropole, com as indispensaveis alterações para a sua efficaz e conveniente applicação ao ultramar.

Confio, pois, que este projecto de decreto, que tenho a honra de propôr, merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Secretaria do Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 18 de janeiro de 1906.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

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

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

Usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto Adicional á Carta Constitucional de 5 de julho de 1852:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' o governo autorizado a modificar, segundo as bases que baixam assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, o contrato feito com a Companhia dos Caminhos de ferro da Zambézia em virtude da carta de lei de 7 de julho de 1898, isto sem prejuizo do direito do Estado de construir o caminho de ferro que ligue no Chire o porto de Quelimane com a linha da «British Central Africa», caso a companhia referida não concorde com a remodelação por este decreto permittida.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de janeiro de 1906.—REL.—*Manuel Antonio Moreira Junior.*

Bases para a construção e exploração de um caminho de ferro ligando o porto de Quelimane com a linha ingleza no territorio da «British Central Africa»

1.ª A presente concessão tem por objecto a construção e exploração de um caminho de ferro que ligue o porto de Quelimane com a linha ingleza no territorio da «British Central Africa», num ponto que o Governo approve. Modifica-se d'esta maneira a directriz do caminho de ferro de Quelimane ao Ruio, a que se referem a carta de lei de 7 de julho de 1898 e o contrato de 8 de agosto do mesmo anno.

A sua duração será de noventa e nove annos, contados da data do diploma que approve o contrato respectivo a fazer, findos os quaes o Estado entrará immediatamente na posse do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios e dependencias de qualquer ordem que sejam, sem que a companhia tenha por isso direito a receber indemnização alguma.

2.ª A Companhia dos Caminhos de ferro da Zambézia poderá levantar por obrigações, até o valor nominal de 1.000.000 libras esterlinas, reembolsaveis no prazo maximo de sessenta e cinco annos e cujos encargos reaes, incluidos juros e amortizações, não sejam superiores a 5,33 por cento ao anno da quantia real e effectivamente levantada, e isto sem embargo do disposto no artigo 196.º do Codice Commercial, comtanto que o capital em acções, cuja importancia deve ser effectivamente realizada, seja pelo menos um setimo do capital em obrigações.

O producto das obrigações, será exclusivamente destinado á construção e exploração do mencionado caminho de ferro e ao pagamento dos respectivos juros por um periodo de tempo não excedente a cinco annos contados da realização da emissão.

O tipo e condições d'esta emissão, bem como os textos dos respectivos titulos e os contratos de curadoria, serão previamente submettidos á approvação do Governo.

Os juros vencidos pelas obrigações serão isentos do imposto de rendimento.

A parte do capital em acções, realizado nos termos acima expostos e que será exclusivamente destinado á construção e exploração do mesmo caminho de ferro, deverá ser augmentada sempre que os encargos da presente concessão o imponham e de modo que a sua importancia nunca seja inferior ao credito do Estado a que se refere as bases 6.ª e 7.ª apnexas á lei de 7 de julho de 1898.

3.º — O Governo faz concessão á companhia, pelo prazo que fôr estipulado para amortização das obrigações e nunca excedente a sessenta e cinco annos, do producto do imposto de transitio internacional, não superior a 3 por cento *ad valorem*, que venha a cobrar-se sobre as mercadorias transportadas pelo caminho de ferro que fôr construido.

§ 1.º O Governo poderá reduzir ou annullar o imposto de transitio a que se refere esta base, não ficando porém obrigado para com a companhia a ceder annualmente, como compensação, quantia superior á que produziria aquelle imposto no anno respectivo, se não tivesse sido reduzido ou annullado.

§ 2.º Fica entendido que o prazo d'esta cedencia será, em todos os casos, o fixado no primeiro contrato de emissão, ainda mesmo quando, de futuro, a companhia realize qualquer outra operação com os obrigatarios, que de resto não poderá ser levada a effeito sem prévio accordo do Governo.

4.º — E' mantida ao Governo a faculdade de ter um commissario funcionando junto do conselho de administração da companhia.

O Governo organizará, pela forma que julgar mais conveniente, os serviços de fiscalização technica, administrativa e financeira, tanto durante o periodo de construção como durante o da exploração, em ordem a garantir a mais rigorosa e exclusiva applicação dos capitães especialmente realizados para esta concessão, e a boa execução de todas as obras e fornecimentos.

§ 1.º Para tornar mais rigoroso o serviço de fiscalização financeira, poderá o Governo nomear individuo idoneo, que procederá sempre de accordo com as instrucções que lhe forem transmittidas, quer directamente, quer por intermédio do commissario do Governo. O seu vencimento não será superior a 1:000\$000 réis annuaes.

§ 2.º Os vencimentos dos funcionarios encarregados da fiscalização por parte do Governo serão pagos pela companhia, devendo os do commissario do Governo ser sempre eguaes aos dos administradores. O vencimento do fiscal tecnico não excederá 5:000\$000 réis annuaes.

§ 3.º Enquanto houver credito do Estado sobre a companhia, em conta corrente, e proveniente do emprestimo a que se refere a carta de lei de 7 de julho de 1898, o vencimento de cada um dos administradores da companhia não poderá exceder 1:000\$000 réis annuaes.

(Continua)

TARIFAS DE TRANSPORTE

Modificação 3.ª da especial interna do Sul e Sueste. — Esta modificação consiste na applicação dos preços especiaes da alinea A da tarifa dos transportes feitos de qualquer estação para Lisboa, Barreiro ou Setubal.

Bilhetes Paris-America. — As companhias tiveram que modificar, por exigencia do trajecto maritimo, a tarifa que aqui publicámos em julho do anno passado, elevando em 25 francos os preços dos bilhetes simples e em 40 francos os de ida volta das procedencias ou destinos de Santos, que até agora eram os mesmos do Rio de Janeiro.

Continua, por estas tarifas, a ser facultativo aos passageiros utilizarem, no trajecto Bordeus-Lisboa, a via maritima ou a via ferrea; e já se vê que todos preferem esta.

Tarifa A do Sul e Sueste, bilhetes de ida e volta. — Foi ampliada pela introdução das estações entre Tavira e Villa Real e entre Evora e Arraiolos e incluido nella a estação de Almancil-Nexe.

Cabo Verde porto franco

Não nos envaidecemos, attribuindo á campanha que aqui fizemos pelo estabelecimento de portos francos e novos cabos nas nossas possessões insulares a resolução agora tomada pelo governo, concedendo a amarração de um cabo submarino em S. Vicente de Cabo Verde, mas nem por isso este facto deixa de lisongear-nos porque nos prova que o governo nos deu razão no que escrevemos.

Com effeito, por decreto de 25 de janeiro foi autorizado o contrato entre o governo e as companhias Western e Eastern Telegraph para a amarração de um cabo submarino, simples ou duplo, entre S. Vicente de Cabo Verde e a Grã-Bretanha, em Porthcurnow.

NOTAS DE VIAGEM

IX

Uma linha pittoresca. — Um côro ambulante. — Colorado. — Springs e as minas d'ouro. — Construção de linhas arrojada, e exploração idem.

Bem merecido é o titulo de «A linha mais pittoresca do mundo» com que se denomina a que pertence á companhia Denver & Rio Grande, correndo entre Ogden, Pueblo e Denver, através da montanhosa região do Colorado.

A maior parte do trajecto no estado de Utah faz-se de noite, e diga-se em verdade que não é a mais pittoresca.

Desde que se desperta, porém, o panorama é sempre interessante. Passado o pequeno trajecto do deserto do Colorado, vimos surgir deante de nós montanhas immensas, phantasticas, que parece se levantam quando queremos passar, que se juntam a fechar-nos a vista do horisonte e a encerrar-nos em tão estreitas gargantas que mal se comprehende como, por entre ellas, a linha poudre abrir caminho.

Sobretudo o Black Cañon (garganta negra), o Marshall Pass (a 3.312 metros) e o Cañon do Arkansas, são pontos de uma sumptuosidade que impressiona vivamente.

Em todos elles, mas especialmente neste ultimo, a engenharia americana teve que praticar verdadeiros prodigios para vencer as difficuldades que se lhe deparavam, a cada metro de estudo ou de construção.

Num ponto, faltou por tal forma leito para assentar a linha, que houve que construir uma ponte ao longo do rio e como não se pudessem fixar pilares, porque a impetuosidade da agua os derrubaria, nem esteios lateraes porque a montanha forma cavernas dos dois lados, de uma profundidade immensa, fóra e debaixo das aguas, a unica solução foi collocar potentes suportes de ferro, fixos aos dois lados do rio e d'elles pendurar o taboleiro da ponte.

A manhã e de tarde, antes da passagem dos desfiladeiros e gargantas mais notaveis, é engatado á cauda do comboio um vagon de observação, carro todo descoberto, com assentos em forma de plateia, para onde passam os passageiros que, para isso, pagam uma taxa suplementar de 500 réis. Assim se vê perfeitamente o trajecto, e por isso o vagon se enche, a trasbordar, assim que é atrellado ao comboio.

Uma singularidade americana: á passagem entre as montanhas mais respeitaveis, grupos de damas, no vagon d'observação, entoam em côro um hymno ou psalmo, cremos que a pedir ao altissimo que aquelles pedregulhos que se empoleiram, como aguias, nos cimos mais elevados, não caiam sobre as nossas cabeças. E é facto que nunca caíram.

A' noite chega-se a Colorado Springs, ponto obrigatorio de paragem, porque ha ahi muito que vêr.

A cidade em si é uma das raras cidades pequenas americanas; é, porém, a estação climaterica maior e mais frequentada do Colorado e o principal centro de excursões da região.

Que se vejam neste espelho os entusiastas pelo jogo, tolerado ou livre: em Colorado Springs é expressamente prohibido o jogo, sob rigorosas penalidades que vão até o anno de prisão e a consideravel multa. Pois isso não impede que a cidade se encha de forasteiros e se instalem hotéis luxuosissimos, como o Antlers, estabelecimento de um luxo mais que principesco e que não terá menos de 500 quartos.

Um dos passeios obrigatorios é o do *canhão* (já agora chamemos-lhe assim, visto que é termo consagrado na America) de Cayenne, onde se vae em carro electrico e depois em carro que (por excepção) se aluga barato, 25 centimos, até as cascatas. Vale a pena o passeio e a subida a pé até o alto, por uma estreita escada de 285 degraus, tendo-se, lá de cima, uma vista esplendida.

Outro pequeno passeio facil é a Manitou, outra povoação de variadas aguas mineraes e grande animação de gente que as toma.

A digressão mais longa e mais encantadora é a do Cripple Creek, um dos mais importantes centros de minas d'ouro do mundo.

Vae-se lá no comboio em 2 horas e meia e o caminho é quanto se pôde imaginar de encantador.

O trem sóbe continuamente, serpenteando por sobre as montanhas em apertadas curvas, aterros enormes e successivos tunneis.

E' um phantastico desenrolar de panoramas em que a vista se estende a tal distancia e de tão grande altura que os campos nos parecem rios, e as cidades pequenos montes de pedras. Convém tomar logar á esquerda e procurá-lo, de preferencia, no carro de observação em que não se paga sobrelaxa e para o qual todos correm.

Chegado ao termo pôde-se ahi ver uma mina de ouro, pagando-se a entrada por meio dollar, e penetrando nella num carrinho tirado por um burro, que nos leva mesmo ás galerias onde os mineiros estão trabalhando, a 50 metros de profundidade. Convém levar abafos porque a temperatura lá dentro é frigidissima.

Cripple Creek é uma cidade novissima, fundada ha quinze annos apenas, no dorso da montanha, e já de consideravel importancia. Por toda a parte se trabalha vertiginosamente na construcção de casas, enormes edificios que se destinam a commercio, escolas etc.

Desadoramos as estatisticas, nestes artigos, mas não podemos deixar de transcrever d'ellas alguns apontamentos sobre este extraordinario paiz mineiro, cuja exploração foi começada em 1891, extraíndo-se nesse anno mineral no valor de 200 contos, e desde então até fins de 1904 o valor extraído tem-se elevado á enorme cifra de 150 mil contos.

Nos primeiros cinco mezes do anno passado saíram das minas 825.000 toneladas com um valor de 9.125 contos, o que representa 1.825 contos por mez ou 21.900 contos por anno!

Deve-se tomar bilhete circular do carro electrico que nos faz passar por Victor, Independance e Cameron, visitando-se assim todo o districto mineiro onde o trabalho afanoso dá bem a medida da ambição do ouro.

Estas tres cidades tambem nascentes, teem já traçada as suas ruas em rectas, segundo o uso do paiz, e nellas vive uma população enorme de pessoal mineiro.

Assim começam e rapidamente progridem as povoações naquella paiz em que parece que a propria natureza tem accessos febris de producção.

A volta a Colorado faz-se pelo mesmo caminho, e na descida melhor se aprecia o arrojo da construcção de aquella linha verdadeiramente extraordinaria como caminho de ferro de adherencia.

De Colorado a Denver a linha não tem de interessante senão a vista, ao longe, de alguns picos das Montanhas Rochosas, de configurações phantasticas, originalissimas.

Mas o principal agrado do excursionista está no luxuoso e comodo material da Denver & Rio Grande, todo illuminado por electricidade, com uma vasta e commoda varanda de observação, na cauda, um restaurante com rasoavel cosinha, e marchando á velocidade normal de 60 kilometros, attingindo mesmo 70 kilometros em muitas secções.

E se, olhando a construcção das vias, nós admiramos o arrojo da engenharia americana, não deixa tambem de nos impressionar o arrojo na exploração, ao ver que em via unica, com simples desvios, se lançam, um contra o outro, dois grandes trens cheios de passageiros, trens que tomam as agulhas de ponta e continuam a sua marcha nos dois sentidos, tão bem regulada que quando a machina vae a passar o limite, já a cauda do outro trem o tem deixado livre, por vezes poucos metros.

Ao passageiro que entende do serviço e vae habituado aos cuidados com que, na Europa, se faz a exploração sobre a via unica, põem-se-lhe os cabellos em pé ao ver aquella vertiginosa carreira de dois trens um contra o outro, quando não sabe que em cada machina que avança vae o machinista vendo, num mostrador, o avanço da outra, metro a metro, e a mão sempre no potente freio permite-lhe demorar o andamento ou parar no momento preciso.

Linha Portugal-Argentina

Está entre nós o ministro da Republica Argentina e parece-nos azado o momento de tratar-se a valer do estabelecimento definitivo da linha Portugal-Argentina, tendo Lisboa como ponto de chegada á Europa.

Sem precipitações, mas sem desanimos deve o governo portuguez, devem todos as corporações commerciaes, devemos todos nós, trabalhar para conseguirmos o nosso disederatum.

Conseguimos já que fosse Lisboa o caes de desembarque da nova linha da Argentina. Não desanimaram com isso os espanhoes, antes crearam novas forças para entrarem num combate em que tentam alcançar finalmente a victoria.

Se o porto de Vigo perdeu as esperanças, um novo adversario vem tomar parte na lucta. Cadiz quer ser o ponto terminus da Argentina. Mas o porto de Cadiz comquanto muito superior ao de Vigo em cuja entrada ainda ha poucos dias sossobrou um vapor, fica muito fóra da linha de navegação da America para o norte da Europa o que não succede ao de Lisboa, perfeitamente em caminho não só para escala de passageiros e mercadorias como para refrescamento—reabastecimento—dos vapores que fazem a carreira entre os portos da Allemanha ou da França e as de além do Atlantico.

Com uma sinceridade que muito louvavel é, o sr. ministro argentino declarou, aos nossos collegas que o entrevistaram que o seu paiz preferirá para estabelecer as suas carreiras ou melhor, auxiliar companhia que queira fazer o transporte nas condições de commodidade e rapidez exigidas, o porto que mais facilidade lhe offereça.

Está, pois, traçado o campo da lucta; são os governos que tem que luctar, cada um por conquistar esse bem para o seu paiz.

E por parte do reino visinho—honra lhe seja—já vemos que o sr. Morel se poz absolutamente em campo, em defesa de Cadiz.

Porque é de notar: se a Espanha se interessava por Vigo contra Lisboa, muito mais se interessa por Cadiz que não só offerece muito mais vantagens ao viajante transatlantico como á Espanha; e é portanto competidor de Lisboa muito mais para temer.

Por Vigo os viajantes teriam mais umas 6 horas de viagem maritima do que por Lisboa; por Cadiz tem apenas duas horas mais.

O desembarque em Vigo é, por vezes, difficilimo, impossivel mesmo; Cadiz tem boas condições para que os navios atraquem ou desembarquem em porto abrigado.

Os passageiros entrando por Vigo tinham uma má linha ferrea a percorrer, havia que crear nella novos comboios rapidos e esses levá-los, hiam directamente para a fronteira dos Pyreneos; de Cadiz ha já comboios expressos estabelecidos que levarão os passageiros em 19 horas a Madrid, e ainda se poderá, sem difficuldade, encurtar este tempo a 16 ou 15 horas, para o que a Companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, sob uma direcção activa e intelligente, está nas melhores disposições.

E neste trajecto ha que ter em vista a grande vantagem, para a Espanha, de fazer passar os viajantes pela sua capital onde terão uma *étape* obrigatoria, o que tambem facilita a viagem dos que não se dirijam immediatamente ao oeste e centro da França mas ás praias da Costa Azul, á Italia (para onde vão muitos) e a outros pontos que os fazem preferir o caminho Madrid-Barcelona-Cerbère.

Mas, de facto, os que tenham pressa de se dirigir sobre Paris, Londres, Belgica, Allemanha etc. por terra; preferirão por certo outra via que não os obrigue a percorrer a Espanha do Sul ao Norte e sujeitar-se ás demoras de tão longo trajecto e da paragem em Madrid.

E' nesse ponto que o trajecto por Lisboa offerece superioridade a todos os demais.

Aqui os passageiros poderão tomar o caminho que entendam, sem perder tempo nem fazer trajectos inuteis, se as companhias dos caminhos de ferro conseguirem a realização dos seus bons desejos para acelerar a marcha

dos seus trens internacionais, para augmentar os expressos que já existem.

Nesse sentido houve ha dias, uma conferencia entre os srs. Richemont director da Companhia dos vagon-leitos, Mange, chefe adjunto da exploração da Companhia d'Orleans e Strauss, representante da empresa do porto de Lisboa, com o sr. Leproux, director geral da Companhia Real, acompanhado pelo sub-director Vasconcellos Porto, tratando-se dos melhoramentos a introduzir no serviço do *sud-express* Lisboa-Paris de fôrma a torná-lo diário e composto de material do mais moderno, satisfazendo-se assim ás repetidas reclamações que tem vindo a publico, e de que tambem se fez echo o distincto diplomata argentino a que acima nos referimos.

Em seguida os mesmos cavalheiros foram conferenciar com o sr. ministro da marinha que prometteu pôr-se d'accordo com o seu collega da fazenda e mesmo tratar do assunto em conselho de ministros, para que sejam dadas aos caminhos de ferro e á empresa do porto todas as facilidades tendentes a abreviar as operações de transito e desembarque dos passageiros transatlânticos.

Uma d'estas é a cedencia de um terreno marginal para a instalação de um pavilhão para venda de bilhetes do caminho de ferro, á chegada dos vapores.

Este conjunto de concessões e providencias, no que respeita ao desembarque, deu já, além dos resultados que aqui descrevemos em outro numero, que os passageiros do vapor *Cap Blanco*, chegado ao nosso porto no dia 28 ás 8 e meia da manhã estavam em terra com as suas bagagens *hora e meia depois*.

Mas, como dissémos, os passageiros da America não veem só para Paris; portanto ha que lhes dar tambem facilidades de transporte sobre Madrid, e nisso se tem pensado, tratando-se, ou de fazer um rapido tres vezes por semana que partindo de Lisboa e Madrid pelas 7 horas da tarde, chegasse aos respectivos destinos pelas 9 ou 10 da manhã.

Ao que nos consta, o encurtamento de tempo pôde ser até de 4 horas e meia sobre as 20 horas e meia do transito actual.

Assim, partindo o comboio de Lisboa pelas 5 da tarde poderia, com uma demora de meia hora para jantar, no Entroncamento, chegar pelas 10 e meia a Valencia de Alcantara, e a Madrid ás mesmas horas que hoje, ou pouco depois das 9 horas da manhã — isto é com um transito de 16 horas.

No proximo verão reúne-se em Madrid o congresso de architectos ao qual concorrerão delegados de todos os paizes, muitos dos quaes preferirão vir e regressar por Lisboa, se os caminhos de ferro lhes offerecerem rapido e commodo transito.

E sabemos que, tanto por parte da nossa companhia como pela de Madrid-Caceres ha todo o desejo de se chegar a um resultado o mais satisfatorio, para o que veio a Lisboa um dos empregados superiores d'aquella companhia.

Os comboios rapidos da Europa e America

Desde que se fizeram as experiencias de comboios rapidos na linha de Marienfeld a Zossen, tem-se fallado muito em grandes velocidades.

Torna-se curioso a este respeito um artigo publicado nos *Annalen für Gewerbe und Bauwesen*.

De todas as nações da Europa, a que figura na cabeça do rol, quanto a velocidade de comboios, é a França.

E' a Companhia do Norte da França que tem o comboio mais rapido da Europa.

Este comboio faz o serviço entre Paris e Calais. A distancia a percorrer é de 297.230 metros. Entre Paris e Amiens segue o comboio com a velocidade média de 101.690 metros por hora; de Amiens a Calais a velocidade desce a 96.060 metros.

Actualmente os comboios mais rapidos do mundo são os da *Atlantic City Fliers*, que fazem o serviço entre

Camden e Atlantic City, praia em moda que fica a noventa e seis kilometros e meio de Philadelphia.

A competencia entre a «Philadelphia & Reading», e a «Pennsylvania» determinou luctas de velocidade que começaram em 1899 dos quaes ficou vencedora a «Philadelphia & Reading», o qual faz o trajecto de 89.300 metros com a velocidade média de 109.350 metros por hora.

O «Pennsylvania» faz o seu trajecto de 93.320 metros com a velocidade média de 107.670 metros. 1.680 metros de differença para menos em cada hora.

O peso d'estes comboios é em média de duzentas toneladas, elevando-se porém aos sabados, dias em que transporta vulgarmente quinhentos passageiros.

Estas velocidades são mais dignas de reparo pelo facto de nos extremos das linhas passarem na extensão de 1.600 metros por vias publicas, onde os comboios tem que reduzir as suas velocidades a 24.140 metros por hora, accrescendo ainda que os dois comboios se cruzam nas proximidades de Camden, em uma rampa com um sistema de signaes baseado no principio de «quem primeiro chega primeiro pára».

Ocasões tem havido em que o «Philadelphia & Reading», percorreu os 89.300 metros em quarenta e seis minutos e meio, o que representa a velocidade de 115.200 metros por hora. Em um trajecto de 56.320 metros já chegou a marchar com a velocidade de 131.130 metros á hora.

Em distancia superior a 300 milhas, ou seja 482.700 metros, o comboio mais rapido do mundo é o *Empire State Express*, da «New York Central & Hudson River», que vae de Nova York a Bufalo, 707.190 metros, em oito horas e quinze minutos.

Vagon dinamometrico

Os caminhos de ferro do Estado belga, construíram para a realização de diversas experiencias de tracção um vagon especial em que installaram todos osapparelhos modernos em que pôde apreciar-se a velocidade dos comboios em que entre o vagon, o esforço de tracção ou a resistencia do comboio, a compressão dos vagon ou a differença entre a resistencia da locomotora e a do comboio, o trabalho desenvolvido na tracção, a direcção e a intensidade da resistencia do ar.

Estes elementos que tanto interessam ao estudo racional de alguns problemas de tracção são fornecidos por *indicadores* de velocidade, *contadores* e totalizadores numericos do trabalho, registadores graficos que traçam curvas representativas dos esforços de tracção ou de compressão, das velocidades, do trabalho e da resistencia do ar, apparelhos todos da categoria dos dinamometricos; pelo dinamometro de inercia *Desdonits* que fornece dados relativo ao arranque e á paragem dos comboios; pelos apparelhos *Kaptein & Douglas Galton* destinados ao estudo dos freios registando as pressões por meio d'um indicador analogo ao de Richard, o tempo que dura a acção do freio e a extensão linear em que se exerceu; e os apparelhos *Sabouret* para a exploração da via, isto é, para o conhecimento dos movimentos secundarios que se dão numa carruagem em marcha, que se referem ás variações de distancia entre dois pontos do vehiculo, d'onde lhes resultou o nome de *exploradores lineares* com que se apreciam as trepidações, e finalmente *exploradores balísticos* com que se apreciam os choques e estremeções devidos á inercia da materia.

Este interessante vagon, que é um verdadeiro gabinete de fisica e mecanica ambulante foi construido á imitação do que já possuía a companhia franceza *Paris-Orleans*, mas com algumas modificações e aperfeiçoamentos.

Estes estudos assim realizados são de grande utilidade na exploração, não só porque orientam seguramente os engenheiros na conservação das linhas e na sua construção mas porque são elementos muito vantajosos para os projectos do material circulante e de tracção.

A comissão de experiencias nas vias ferreas electricas da Louisiana nos Estados Unidos da America tambem construiu um vagon dinamometrico, em que principalmente se méde a resistencia total do ar e as suas diferentes componentes.

A genese d'uma grande ideia

(Do *Diário de Notícias* de 23 de janeiro).¹

«Em 1899 foi dirigida ao director do *Diário de Notícias* pelo seu presado collega director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. L. de Mendonça e Costa, a carta que abaixo transcrevemos.

A essa carta respondeu o nosso director com a manifestação da sua adhesão a tão alevantado empreendimento, propondo a publicação d'aquella exposição nas columnas d'este jornal.

Não concordou com isso o seu auctor, por uma modestia que não podemos louvar-lhe mas que tivemos que respeitar, considerando o seu valimento muito fraco para ser, elle isoladamente, o campeão de tal commettimento.

Hoje já essas reservas não teem razão de ser por estar assegurado, segundo nos informam, que a fundação da nova aggregração, que tão valiosos serviços está destinada a prestar ao paiz, será brevemente um facto, quer seja estabelecida como desdobramento d'uma associação já existente quer com vida independente, como associação nova, dispondo de elementos importantes para attin-gir os seus elevados fins.

Segue a carta a que acima nos referimos:

Lisboa, 8 de maio de 1899.

Dr. Alfredo da Cunha.

Meu caro amigo. — Fallei-lhe ha bons seis mezes n'uma ideia, que ha onze annos me anda a trabalhar na mente, convidando-o para a pôrmos em execução; ficámos de nos reunir mais tarde, para escolher quem nos podesse ajudar, ou melhor quem deve formar uma commissão que ponha em pratica este grande ideal, e os meus trabalhos e os seus não nos teem permitido essa reunião. Vou agora expôr-lhe por escrito os detalhes d'essa fagueira esperança que o amor pelo nosso paiz me tem alimentado no espirito.

Nasceu ella quando, em 1888, eu li um primoroso album publicado em Vienna de Austria, fazendo a descripção dos attractivos d'aquelle paiz. Esta bella obra, interessante, atrahente, um bom meio de propaganda, era publicada por uma sociedade cujo titulo me passou, mas que tinha por fim promover a visita de estrangeiros áquelle bello paiz do Adriatico.

Pensei desde então em promover que se pensasse aqui numa sociedade identica, e tenho afagado sempre a ideia de o conseguir.

Sem modestia, mas pelo conhecimento do que valho, lhe direi desde já que nem penso em ser eu o fundador de tão grandioso monumento: seria sacrificar a construcção baseada no tenne barro da minha personalidade. A minha missão é lançar a ideia, porque a tive, e porque todo o cidadão que pensa num bem para o seu paiz, entendo que commette um crime se, por falsa comprehensão de uma modestia estúpida, guardar essa ideia em si.

Outros a porão em vigor, e eu ficarei jubiloso se a vir medrar, e lucrar com ella a querida patria em que nasci e que tanto adoro. Junte-se á leitura d'aquelle livro o conhecimento que tive, mais tarde, de associações similares na Suissa, das quaes a de Zurich mantem de sua conta o «Bureau des Etrangers», hoje transformado em «bureau officiel» porque o Estado o julgou tão bom e tão util que o chamou a si.

Tentei muitas vezes obter os estatutos d'aquellas associações ou sociedades, mas não o consegui. O mesmo me succedeu com os da «Sociedade de los Amigos del Pais» que sei existe em Madrid e que pelo seu titulo me parece terá identicos fins, posto que não se veja que ella os ponha em pratica porque não a vemos manifestar-se em tantas occasiões em que os amigos de Espanha podiam prestar bons serviços.

Mas tão acariciador me parece o intento e tão intuitivos são os seus fins, que elementos estranhos se me afiguram dispensaveis para sabermos o que temos que fazer.

A nossa sociedade, «nossa» porque será portugueza, deveria intitular-se: «Associação promotora do bem do paiz» e seria formada pela cooperação, em dinheiro, em trabalho, em influencia, em ideias, em serviços, em sympathias mesmo, de todos que se interessam pelo bem da patria.

Nella todos teem cabida, porque em todas as classes, sem excepção, ha quem sinta o fogo do verdadeiro e santo patriotismo.

Assim, sob tão sympathica bandeira viriam arregimentar-se in-

divíduos de todas as condições, desde o chefe do Estado até o mais modesto cidadão.

Um escolho é preciso evitar: a politica. Essa não teria entrada, e os grandes politicos teriam que despir essa qualidade para entrar no novo gremio, sem se lhes impedir que, á saída, vestissem de novo esse «sobretudo».

Os fins com que a Associação promoveria o bem do paiz seriam todos que fossem licitos: publicar-se-hiam livros largamente distribuidos no estrangeiro promovendo a visita ao nosso paiz; defender-se-hia este, em jornaes e folhetos, contra aggressões que tantas vezes nos são feitas lá fora; facilitar-se-hia a creação de escolas; encaminhar-se-hia o espirito publico para o que fosse necessario para os nossos progressos moraes e materiaes; ajudar-se-hiam iniciativas extranhas para creações de interesse, etc.

O norte da Europa exporta annualmente milhões de individuos em busca dos paizes quentes. E nós temos o nosso clima delicioso, bem melhor que o da Argelia com a vantagem de não termos arábes, e muito poucos camellos.

Mas quem prefere o maior calor ás commodidades de uma capital e rae para Biskra, Batna e outros pontos do deserto, preferiria o nosso Algarve.

Aperfeiçoar, pois, esta provincia, tornar Faro uma bella estação de inverno, seria chamar ali milhares de inglezes, holandezes, russos, etc.

No verão abraza-se em toda a curva do Mediterraneo, e a Suissa, com a frescura das suas montanhas, atrai as populações offegantes. Pois o nosso Minho, a nossa Serra da Estrella, a pittoresca Cintra e a deliciosa Arrabida a namorar o Oceano, não teem frescura e encantos bem comparaveis á Jungfrau ou á Claris?

Fala-se dos carnavaes de Nice! Pois não tivémos ha poucos dias uma festa de flores que tanto se lhe assemelha, e que realizando-se mais vezes, por certo chegaria a ultrapassá los em belleza?

A nossa modestia indigena faz-nos muitas vezes tão pequenos, aos nossos olhos, que não nos vemos uns aos outros; mas veem os de fora e acham-se surpreendidos de que sejamos ainda tão altos, apesar de tantos tentarem deprimir-nos.

Quando se tratou do congresso da imprensa, sabe o meu amigo quantos temiam, tremiam até, de que elle se fizesse aqui.

Tres vezes houve sempre na commissão, que insistiram por que não se desistisse d'essa honrosa visita.

Deixem-me ter a vaidade de dizer que uma d'essas que sempre insistiu foi a minha, e tenho o prazer hoje de não me arrepender. O congresso fez-se, foi concorrido como nenhum outro, e quantos foram a Roma são concordes em que não ficámos envergonhados.

A nossa industria manufactureira produz artigos não inferiores, muitos, aos estrangeiros.

As associações commerciaes, pelo seu caracter mais ou menos local, carecem, por vezes, de elementos para fazer a introdução dos productos portuguezes em novos mercados. A associação a que me refiro reuniria elementos para isso, pondo-os á disposição d'essas associações.

Bellos productos da nossa agricultura são competidos lá fora por imitações soezes. Quantas mil occasiões teria a projectada associação de obter meios de desmascarar essas falsificações, com grande proveito para os nossos agricultores!

Decretos recentes teem acabado com exaggeradas prescripções quarentenarias; disposições de moderna data teem instruido o pessoal de alfandegas para que dê todas as facilidades á entrada de estrangeiros.

E, não obstante, em viagem na Europa tenho ouvido assegurar que quem vem a Portugal por mar tem invariavelmente oito dias de quarentena, e quem vem por terra tem que vasar as malas, na fronteira e em Lisboa, para que a alfandega examine o mais pequeno alfinete que elles trazem.

Não é um bem para o paiz, uma necessidade verdadeira, destruir esta má fama que afasta de nós toda a gente, ou tanta gente, pelo menos?

Abstrahindo mesmo de relações internacionaes, não ha «dentro do paiz» muito que fazer em bem de todos nós?

E' novidade para alguém que muitos portuguezes, ignorando bellezas que por cá temos, vão veranejar ao estrangeiro, gastando lá ouro que tanta falta nos faz?

Pois pela propaganda entre nós, pela vulgarização dos attractivos das nossas terras, não será um bem ao paiz fazer que estas sejam preferidas?

Basta de exemplos, que, para enunciar os fins que seriam bandeira da ideal associação, não acabariamos.

Para mim, considero-a mais que necessaria: indispensavel: e se igual convencimento consegui levar ao seu espirito, mãos á obra: busquemos quem tome a direcção d'esse benemerito movimento, escolhamos general e patentes superiores, escolha para si o meu amigo a que quizer, que qualquer lhe irá bem. Para mim reservo a de simples tambor que toca a reunir, não para o combate sangrento mas para a grande parada de paz, em que, ao som do hymno nacional, promoveremos a felicidade da nossa querida patria.

Seu aff.º amigo e collega

L. de Mendonça e Costa

(¹) Não pela parte que possa competir ao nosso director na gloria d'essa iniciativa, mas pela importancia que o assunto reveste, e pelas ligações que elle tem com as doutrinas sempre sustentadas nesta *Gazeta*, fazemos esta transcrição.

Um dos fins a que se propõe esta iniciativa, é a propaganda em favor do excursionismo estrangeiro ao nosso paiz.

Nesse sentido o espirito publico vae-se, felizmente, levantando entre nós, sendo todos concordes que é necessario não desanimar no proposito de attraír estrangeiros, como de ha muito o fazem a Suissa, a Italia, a Belgica — todos os paizes, emfim.

Pelas estatisticas se sabe que a Italia recebeu no anno de 1904, só do producto de passagens, comedorias e compras feitas por excursionistas estrangeiros, a enorme somma de 400 milhões de liras, ou sejam 72.000 contos de réis. Em França, o turismo estrangeiro deixa annualmente mais de mil milhões (180.000 contos de réis). Na Suissa é incalculavel a somma de beneficios que a corrente de viajantes lhe leva cada anno.

Ainda ha pouco o sr. Echegaray, ministro da fazenda do reino visinho, declarava em pleno parlamento que a melhora dos cambios d'aquelle paiz está no desenvolvimento do excursionismo, e, abundando nestas idéas, o ministro do fomento (obras publicas) fez publicar em outubro ultimo um decreto creando uma commissão official encarregada «de fomentar em Espanha, por quantos meios estejam ao seu alcance, as excursões artisticas e de recreio do publico estrangeiro.»

Entre nós, se ainda se não chegou a este resultado, não ha duvida de que nas regiões officiaes, como entre as collectividades que se interessam pelos progressos do paiz, a mesma ordem de idéas vae florescendo, como se pôde vêr no lucido relatorio com que, em agosto ultimo, o sr. conselheiro Espregueira, então ministro da fazenda, precedeu a sua proposta de lei apresentada ás camaras sobre construcções de hoteis, e das louvaveis providencias que se teem tomado para assegurar ao porto de Lisboa o transito de passageiros da Argentina.

Pelo que se refere á iniciativa particular são bem fri-santes as conclusões dos delegados das associações de classe e das cooperativas de Lisboa, apresentadas no dia 16 ao sr. ministro da fazenda, sobre a questão dos portos francos, em que se pede a acostagem e rapido desembarque dos passageiros maritimos, facilidades no transito de bagagens, abolição de passaportes, regulamentação de hoteis, fiscalização do serviço de trens e barcos, etc.

Conseguidos estes «desideratums», o resultado benefico para o nosso paiz será enorme, não nos faltando milhares de visitantes estrangeiros que, falando da nossa capital, se expressarão como ainda agora o fez o sr. barão de Feilitzch, ajudante de campo dos principes da Baviera, na conversa que teve com um nosso collega.

Falando-lhe este da costa mediterranea, respondeu-lhe o sr. conde, referindo-se a Portugal:

«Fica a perder de vista. Se os touristes que frequentam o Mediterraneo vierem um dia a Lisboa e encontrarem este delicioso clima, não voltam a Nice a não ser... para ir a Monte Carlo.»

Uma recompensa merecida

Em homenagem aos interessantes trabalhos que tem feito o distincto engenheiro Oliveira Simões, a Academia das Sciencias de Lisboa nomeou-o socio d'aquella aggre-miação.

Como se sabe esta honrosa distincção é distribuida com a maxima parcimonia, e não é qualquer que obtem tal consagração.

Ao nosso collega d'esta redacção damos os parabens.

Legião d'Honra

Tendo o director d'esta *Gazeta* sido agraciado pelo sr. Presidente da Republica Franceza com o grau de cavalleiro da Legião d'Honra, por ter feito parte da commissão da Associação dos Jornalistas que recebeu os nossos collegas francezes por occasião da vinda de mr. Loubet a Lisboa, mr. Charles Rouvier, ministro d'aquella republica fez-lhe a honra de vir pessoalmente ao nosso escriptorio entregar, da parte do seu presidente, as insignias d'aquella ordem.

Novo modelo de bilhetes de caminhos de ferro

Nas linhas ferreas italianas estão fazendo-se experiencias com umas machinas que imprimem os bilhetes na occasião de serem vendidos, o que torna impossivel qualquer fraude, tanto do publico, como dos empregados.

Consta de um prelo que se põe em movimento por meio de uma alavanca vertical. Aos dois lados do prelo veem-se os nomes das varias estações da linha.

O movimento da alavanca vertical determina a apparição no exterior da machina de uma outra alavanca que leva as indicações correspondentes ao bilhete que se quer imprimir na occasião, o ponto de destino e o preço do trajecto do passageiro.

Conforme se move um de tres talões saem bilhetes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classe, que se distinguem pela cor do cartão.

Os dizeres impressos nos bilhetes ficam reproduzidos sobre uma fita, e o valor das importancias cobradas apparece nuns pequenos discos collocados á esquerda da machina. Em outros discos collocados á direita apparece o total das quantias recebidas.

Esta machina é obra de um engenheiro de Napoles, o conde Piscicelli.

Convenção da Beira Alta

O Dr. Antonio Ferreira Augusto, juiz presidente do tribunal da 2.ª vara commercial da comarca de Lisboa, por Sua Magestade Fidellissima que Deus guarde, etc.

Faço saber que por este tribunal, cartorio do escrivão Alvaro Horta, que este subscreve, correm seus termos uns autos com processo especial para homologação da convenção entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, e os seus credores; convenção cujo projecto abaixo vae transcrito. E nos mesmos autos correm editos, chamando os alludidos credores, para no praso de tres mezes, a contar da ultima publicação legal d'este edital, declararem se acceitam ou rejeitam a convenção proposta pela mencionada companhia.

E para constar se passou o presente e outros de igual teor, que serão publicados nos termos do disposto no artigo 6.º do decreto de 9 de novembro de 1893.

Lisboa, 20 de janeiro de 1906.—E eu, *Alvaro Horta*, Escrivão, o subscrevi.—*Antonio Ferreira Augusto*.

Projecto de convenção entre a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e os seus credores

Obrigatarios actuaes.—Artigo 1.º Os obrigatarios annuem a que as 121.117 obrigações de 500 francos de 3 por cento da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, com os coupons n.º 24 e seguintes presos aos titulos, sejam trocadas, como se diz no artigo 4.º, por novas obrigações, gozando dos mesmos privilegios sobre a concessão do caminho de ferro e sobre os seus rendimentos, sem prejuizo, em qualquer caso, dos direitos do Estado Portuguez.

Credores.—Art. 1.º Os srs. Henry Burnay & C.º credores da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta pela somma de 1.981.782, 30 francos, juros compreendidos, segundo as contas fechadas em 31 de dezembro de 1904, fazem entrega integral dos seu creditos, mediante a compensação estipulada no artigo 4.º, mas na sua qualidade de cessionarios da *Societé Financière de Paris*, reservam-se expressamente o seu direito á importancia de 25:030.726 réis e seus juros, que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta allegou ter a receber do Governo Portuguez por conta da dita sociedade.

Obrigações novas.—Art. 13.º São creadas, com juros, a contar de 1 de janeiro de 1905:

45.000 obrigações do 1.º grau, de rendimento fixo e do capital nominal de 500 francos, vencendo um juro annual de 15 francos, impostos a deduzir e amortizaveis em 70 annuidades;

83.502 obrigações do 2.º grau, de rendimento variavel e do capital nominal de 500 francos, vencendo um juro annual variavel segundo os resultados da exploração, mas limitado a 15 francos, impostos a deduzir e amortizaveis em 70 annuidades.

Repartição das obrigações novas.—Art. 4.º Estas obrigações novas serão repartidas da seguinte maneira:

Os portadores de obrigações, em troca das obrigações que possuem, receberão por 3 obrigações actuaes: 1 obrigação do 1.º grau; 2 obrigações do 2.º grau; para o que serão necessárias as quantidades de obrigações novas seguintes...

Os srs. Henry Burnay & C., credores da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, receberão em compensação dos abandonos e cedências consentidas em conformidade com o artigo 2.º.....

Serão levadas á reserva constituída em conformidade com o artigo 10.º.....

Totaes.....

Obrigações do 1.º grau	Obrigações do 2.º grau
40.372	80.744
1.379	2.758
3.249	-
45.000	83.502

A Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta tomará as medidas necessárias para que os portadores de 1 ou 2 obrigações actuaes encontrem nos escritórios dos seus banqueiros todas as facilidades para o agrupamento das 3 obrigações necessárias para a troca.

Prazo da troca.—Art. 5.º A troca das obrigações actuaes pelas obrigações novas deverá ter lugar no prazo de cinco annos depois da publicação da sentença de homologação no *Diário do Governo* e num jornal de annuncios legais de Paris.

Passado este prazo, que será lembrado um anno antes da sua expiração por annuncio no *Diário do Governo* e num jornal de annuncios legais de Paris, as obrigações não trocadas prescreverão em proveito da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta.

Juros das obrigações do 1.º grau.—Art. 6.º Os juros das obrigações do 1.º grau serão pagos, semestralmente, em 30 de junho e 31 de dezembro, á razão de 7,50 francos por coupon, imposto a deduzir.

Amortização das obrigações.—Art. 7.º A amortização das obrigações do 1.º e 2.º grau terá lugar depois do pagamento dos juros das obrigações do 1.º grau e em conformidade com as tabellas de amortização feitas para cada uma das duas séries de obrigações.

Effectuar-se-ha:

Ao par, por meio de sorteio, logo que o seu curso na bolsa de Paris seja de 500 francos ou superior.

Por meio de compras na bolsa, logo que o seu curso na bolsa de Paris seja inferior a 500 francos.

Adiamento eventual da amortização.—Art. 8.º Em caso de insuficiencia dos productos de um exercicio para a amortização do numero de obrigações do 1.º e 2.º grau a amortizar e depois de esgotadas totalmente as reservas em dinheiro e titulos, não serão amortizadas, quer por compra, quer por sorteio, senão o numero de obrigações que as disponibilidades permittam, começando a amortização pelas obrigações do 1.º grau.

As obrigações cuja amortização foi adiada, deverão ser amortizadas no ou nos exercicios seguintes, logo que haja provisão sufficiente para esse fim.

Juros das obrigações do 2.º grau.—Art. 9.º Os juros das obrigações do 2.º grau serão pagos annualmente no dia 30 de junho immediato ao exercicio ao qual estes juros se referam.

Em qualquer exercicio em que, depois de satisfeitos os encargos dos juros e amortização das obrigações do 1.º grau, da amortização das obrigações do 2.º grau e da reserva, não haja productos suficientes para pagar estes ultimos o juro maximo de 15 francos—impostos a reduzir,—a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta será todavia liberada definitivamente com respeito aos coupons, pela repartição do excedente disponivel (arredondado nos 0,05 minimos) quando mesmo venha a haver excedente nos exercicios ultteriores, ficando entendido, para este effeito, que cada exercicio é independente de todos os outros e que todo o direito a um juro complementar fica assim annullado.

Reserva.—Art. 10.º E' constituída uma reserva destinada a fornecer, em caso de necessidade, os fundos necessários para os trabalhos de primeira installação e as aquisições de material para as despesas que tiverem um caracter inteiramente excepcional (incendios, accidentes graves, etc.) para completar, no caso de insuficiencia dos productos de um exercicio, as sommas necessárias ao serviço dos juros e da amortização das obrigações do 1.º grau e ao da amortização das obrigações do 2.º grau.

Esta reserva não poderá nunca ser considerada como garantia particular das obrigações do 1.º e do 2.º grau; d'ella se disporá para as diversas necessidades acima indicadas do modo mais conveniente aos interesses da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta e dos seus credores.

Art. 11.º Esta reserva compôr-se-ha na origem:

1.º Das 3.249 obrigações do 1.º grau creadas a mais das que devem ser entregues aos credores;

2.º De uma somma de 350.000 francos formada pelas reservas já constituídas para accidentes e incendios e que se elevam em 31 de dezembro de 1903 a (réis ao par) 166.000 francos e pelo levantamento de uma somma complementar nas disponibilidades

existentes nas caixas da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta em 31 de dezembro de 1904 e cujo excedente será destinado ás encomendas urgentes de material e ás despesas correntes.

Art. 12.º Esta reserva deverá ser augmentada todos os annos até que atinja, além do valor das obrigações, a somma de 750.000 francos.

Art. 13.º Os recursos necessários para cobrir os emprestimos que poderão ser feitos á reserva em dinheiro ou para a elevar ao algarismo fixado pelo artigo precedente serão fornecidos:

Pelos juros das obrigações da reserva;

Pelos juros da collocação de fundo; da reserva em dinheiro;

Por um levantamento sobre as sommas disponiveis de cada exercicio, depois do serviço dos juros e da amortização das obrigações do 1.º grau, e do serviço da amortização das obrigações do 2.º grau para completar em 50.000 francos o pagamento á reserva, se o total dos recursos acima indicados não tiver attingido aquella cifra.

Logo que a reserva em dinheiro esteja completa, os juros das obrigações em reserva e os da collocação de fundos da reserva, em dinheiro darão entrada nas receitas diversas.

Levantamento sobre os fundos de reserva.—Art. 14.º Logo que seja necessário fazer levantamentos sobre o fundo da reserva, serão sempre effectuadas, primeiro sobre a reserva em dinheiro; só depois do esgotamento d'esta é que poderá ser vendido o numero necessário de obrigações.

Esta venda será realizada á medida das necessidades pelo conselho de administração da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta.

Obrigações da reserva amortizadas.—Art. 15.º Logo que as obrigações da reserva forem amortizadas ao par por sorteio, será comprado na Bolsa o mesmo numero d'ellas que irá substituir na reserva as que o sorteio annullou.

Se a operação der um lucro, será este levado á conta da reserva em dinheiro, se esta não estiver completa, e se o estiver á das receitas diversas.

Se ella der prejuizo será supportado pela reserva em dinheiro.

Repartição da reserva.—Art. 16.º Logo que, durante cinco exercicios consecutivos, o serviço completo com amortização do par das obrigações do 1.º e 2.º grau fôr assegurado e que a reserva em dinheiro (que de facto foi constituída por levantamentos das importancias applicaveis aos obligatarios) fôr conservada por completo e se elevar por consequencia a 750.000 francos—esta reserva em dinheiro será applicada a uma amortização anticipada das obrigações do 2.º grau.

Art. 17.º Uma somma de 5.000.000 réis (ou seja ao par 27.777 francos) será levada, cada anno a despesas geraes, para remuneração do conselho de administração, do conselho fiscal e do commissario régio.

Além d'isto, quando o excedente das receitas de qualquer natureza sobre as despesas de administração, de exploração e despesas geraes (compreendidas as differenças de cambios sobre as ditas despesas) passar de 200.000.000 réis (ao par 1.111.111 francos) serão retirados 5 por cento do excedente em favor dos membros do conselho de administração.

Repartição dos productos liquidos.—Art. 18.º Os productos annuaes de qualquer natureza, deducção feita:

Das despesas de administração e de exploração;

Das despesas geraes e differenças de cambios;

E, se o caso se dér, da somma levantada em favor do conselho de administração, prevista no artigo 17.º, serão repartidos da fôrma seguinte:

Será levantada successivamente pela ordem estrictamente aqui fixada a somma precisa:

1.º Para fazer face ao pagamento dos juros das obrigações do 1.º grau.

2.º Para amortizar o numero de obrigações do 1.º grau previsto pela tabella de amortizações.

3.º Para amortizar o numero de obrigações do 2.º grau previsto pela tabella de amortizações.

4.º Para completar, se fôr necessário, em 50.000 francos o abono annual á reserva, quando esta estiver incompleta.

5.º Para pagar um juro de 15 francos ás obrigações do 2.º grau. Se não houver somma sufficiente, não será distribuido a estas obrigações mais do que a somma que fôr possível repartir.

Se houver um excedente, será este propriedade dos accionistas que d'elle disporão em conformidade com os estatutos.

Quitação.—Art. 19.º Como consequencia de tudo que precede, os obligatarios da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, e os srs. Henry Burnay & C., declaram, nos termos dos artigos 1.º e 2.º, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta liberada, a seu respeito, de todas as dividas e de todos os compromissos, podendo resultar de factos e documentos anteriores á presente convenção.

Modificação dos estatutos.—Os estatutos da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta serão postos em harmonia com as clausulas da presente convenção e estabelecem-se:

a) Que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da

Beira Alta será administrada por um conselho de administração de onze membros, sendo:

— Seis eleitos pela assembleia geral dos accionistas, devendo cinco, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal; Cinco eleitos pela assembleia geral dos obrigatarios, devendo um, pelo menos, ser portuguez, residente em Portugal.

Comtudo, enquanto os productos não permittam distribuir ás obrigações do 2.º grau, durante tres exercicios consecutivos, um juro de 7,50 francos (impostos a deduzir) serão eleitos:

Pela assembleia geral dos accionistas cinco administradores, devendo quatro, pelo menos, ser subditos portuguezes, residentes em Portugal;

Pela assembleia geral dos obrigatarios, seis administradores, devendo dois, pelo menos, ser subditos portuguezes residentes em Portugal.

b) Que junto do conselho de administração funcionará um commissario régio, de nomeação do Governo, que terá voto consultivo e receberá da companhia retribuição igual á dos membros do mesmo conselho. O commissario régio poderá ter um adjunto, também de nomeação do Governo, que funcionará com voto consultivo junto do conselho fiscal, substituirá o commissario nos seus impedimentos, junto do conselho de administração, será retribuido pela companhia com os membros do conselho fiscal.

c) Que a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta não poderá realizar, sem consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatarios:

Qualquer emprestimo ou emissão de obrigações em concorrência com os direitos dos obrigatarios;

Qualquer convenção da qual resulte, quer modificação da natureza, duração e extensão das concessões, quer fusão com outra empresa, quer venda ou arrendamento da sua rede.

d) Quaes as disposições dos estatutos que não poderão ser modificadas sem consentimento prévio da assembleia geral dos obrigatarios.

O Governo terá o direito de suspensão e annullação das deliberações da companhia sobre emissão de titulos, aquisição e arrendamento de linhas, contratos de empreitadas geraes ou de quaesquer actos de administração contrarios ás leis, aos estatutos ou aos interesses do Estado.

Data da applicação da convenção.—Art. 21.º A presente convenção só entrará em vigor depois da sua approvação regular e do cumprimento das formalidades legais; comtudo os seus effeitos, applicar-se-hão retroactivamente a contar de 1 de janeiro de 1905.

Direitos do Governo.—As clausulas da presente convenção em nenhum caso prejudicam os direitos que pelas leis e clausulas dos contratos pertencem ao Estado, sobre as linhas ferreas concedidas á Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, e não alteram de forma alguma os prazos e todas as mais condições fixadas naquelles contratos para entrega d'aquellas linhas ao Estado, livres de quaesquer encargos, nem modificam o direito que fica assegurado ao Estado de resgatar as linhas, segundo os termos dos ditos contratos e leis.

Para o exercicio de direito do resgate, o que os ditos contratos e leis prescrevem, será esclarecido e completado da seguinte maneira:

a) O producto liquido que deve servir de base para o calculo da annuidade a pagar pelo Estado a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta é sómente o da exploração e será determinado:

1.º Compreendendo-se nas receitas só as do trafego, com exclusão das correspondentes aos transportes de serviço da companhia;

2.º Incluindo nas despesas de exploração todas as despesas de reparação e conservação das linhas, estações e dependencias e das officinas, bem como as do respectivo material fixo e circulante.

b) Para fixar a importancia do producto liquido, que deverá servir de base ao calculo do resgate, e para resolver todas as questões que possam relacionar-se com aquelle resgate, será formada uma commissão, de cujas decisões não haverá appellação, composta de um Presidente eleito pelo Supremo Tribunal de Justiça de entre os membros do dito tribunal, de dois membros designados pela Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, e de dois membros designados pelo Governo.

As propostas para a conversão das actuaes obrigações dos tabacos foram effectivamente abertas no dia 29, por uma commissão expressamente nomeada para tal fim, por portaria de 25 de janeiro, e composta dos srs. conselheiros Sá Brandão, juiz presidente do Supremo Tribunal de Justiça, Gama Barros, presidente do Tribunal de Contas, Moraes de Carvalho, presidente da Junta do Credito Publico, Antonio Candido, procurador geral da Corôa, Julio de Vilhena, governador do Banco de Portugal e Luiz Perestrello de Vasconcellos, secretario geral do ministerio da fazenda.

Foram tres as propostas apresentadas, que foram lidas ao publico por ordem do presidente e sob responsabilidade da commissão, conforme elle declarou.

Os proponentes, por ordem de apresentação das suas propostas, foram: o Banco Lisboa & Açores, a Companhia dos Fosforos e a Companhia dos Tabacos.

O Banco Lisboa & Açores limitou-se a accusar a recepção do convite-circular, declarando que será interessado na proposta da Companhia dos Fosforos, caso seja esta companhia a adjudicatária.

A Companhia dos Fosforos obriga-se pela sua proposta a tornar firmes, não só as obrigações precisas para a conversão das actuaes, mas também as que forem necessarias para perfazer a quantia liquida de 13.500.000\$000 réis (ouro). O prego offerecido por esta companhia é só para a conversão das actuaes obrigações, e, segundo informam alguns jornaes, é de 463 francos por obrigação.

Por seu lado a Companhia dos Tabacos, terceiro e ultimo concorrente, formula na sua proposta dois pregos, correspondentes ás duas hypothèses: para o caso da conjuncção das duas operações, — conversão e monopólio — offerece 460 francos por obrigação; e para o caso do emprestimo, ficando ao Estado a liberdade de adoptar de futuro qualquer regimen de tabacos, offerece 450 francos, isto egualmente segundo a informação de varios collegas, pois que não só os pregos não foram lidos ao publico, mas também nada consta officialmente, visto que até o momento de escrevermos, o governo não tomou resolução alguma.

No entanto, para elucidação dos nossos leitores do estado em que se encontra tão importante assunto até a ultima hora, damos em seguida o resumo da informação officiosa inserta no *Diario de Noticias*, de hoje.

Segundo este nosso collega, o governo consideraria fóra do concurso a proposta apresentada pelo grupo do sr. conde de Burnay e incompleta, pelo que respecta a garantias, a proposta da Companhia dos Fosforos, parecendo que o governo pedirá a esta informações complementares.

Ainda, segundo a mesma informação, o governo apresentaria ás Cortes uma proposta de lei, sob a forma de auctorização, para a adjudicação do exclusivo em hasta publica, ou estabelecimento da *régie*, fixando nessa proposta as bases para o emprestimo destinado ao pagamento da divida fluctuante externa e, porventura, para occorrer aos encargos da implantação da *régie* e, ainda para a operação, envolvendo tanto esse emprestimo como a conversão no caso de se não chegar, em resultado do ultimo concurso, a uma solução. O que tudo deixa prevér é que a resolução da importantissima questão dos Tabacos fica mais uma vez adiada.

Os bancos «Commercial de Lisboa» e «Lisboa & Açores» já distribuiram os seus relatorios do anno de 1903.

Os lucros liquidos do Banco Commercial foram de 158:969\$533 réis, de que a Direcção propõe sejam applicados: 6 p. c. ou réis 120:000\$000 a dividendo; 6 p. c. ou 7:884\$079 a fundo de reserva e 10.000\$000 para honorarios á Direcção.

A gerencia do Banco Lisboa & Açores fechou o anno findo com o lucro liquido de 293:954\$414 réis. A Direcção propõe que sejam applicados: 6 p. c., ou 223:152\$000 réis a dividendo; 5 p. c., ou 12:369\$175 réis a fundo de reserva e egual importancia para honorarios á Direcção.

Continuou bastante apathico, durante a quinzena, o nosso mercado de fundos.

A liquidação do fim do mez não apresentava hoje, ao fechar da praça, difficuldades de maior. Os *reports* continuam a fazer-se aos pregos relativamente elevados que ha tempos a esta parte tem mantido. Houve abundancia de papel, excepto de obrigações do caminho de ferro da Beira Alta.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 17 ⁷/₁₆.

As libras venderam-se a 4\$670.

Ultimos cambios:

	EM 31 DE JANEIRO		EM 15 DE JANEIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51 ¹ / ₁₆	50 ¹⁵ / ₁₆	50 ³ / ₄	50 ⁵ / ₈
" 90 d/v.....	51 ⁹ / ₁₆	—	51 ³ / ₁₆	—
Paris cheque.....	560	562 ¹ / ₂	563	567
Madrid cheque.....	229	230	760	770
Berlim ".....	387	389	232	233
Amsterdam cheque.....	738	764	391	393

J. G.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro ae 1906.

Passou allim o celebre dia 29 de janeiro, já hoje considerado historico, no dizer das opposições, o dia anciosamente, febrilmente aguardado por gregos e por trojanos, por ser aquelle em que, na grande batalha campal da abertura das propostas dos tabacos, deveria ficar assignalada a grande victoria do governo, que é como quem diz do sr. José Luciano, encarnação suprema e unica do actual gabinete, ou a sua tremenda e irreparavel derrota.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa : Inscriptões de assent.	42,55	42,60	42,50	42,50	42,55	-	42,60	42,70	42,70	42,80	42,90	43,05	43,20	43,30
» coupon ..	42,50	42,50	42,55	42,50	42,50	-	42,55	42,65	-	42,90	43,10	43,20	43,15	43,20
Obrig. 4 1/2 % 1888	20.500	-	20.400	-	-	-	20.500	20.500	20.500	-	20.500	20.500	20.500	20.500
» 4 1/2 % 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	51.000	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.500	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent.	-	-	-	63.000	63.000	-	62.000	63.000	63.000	63.000	-	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int.	-	61.800	-	61.900	61.900	-	-	62.000	62.000	62.000	-	-	62.000	62.000
» externo 1.ª série	65.300	-	65.300	-	-	-	65.400	65.400	65.300	65.300	65.300	65.100	65.200	65.100
» 3 % 1905	9.400	9.400	-	-	-	-	-	9.400	9.400	9.350	9.350	9.350	-	9.350
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	-	-	-	179.300	-	-	-	-	-	179.200	-	-	-	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	-	135.000	-	-	-	-	-	-	-
» » Nac. Ultramarino	101.000	101.000	101.000	-	101.000	-	101.000	101.000	100.100	100.000	100.000	-	-	-
» » Lisboa & Açores	119.000	119.000	-	-	-	-	-	120.000	119.500	-	-	-	119.500	-
» Tabacos coupon	105.000	-	-	104.500	-	-	105.000	-	103.200	102.400	102.500	104.000	103.000	121.000
» Comp. Phosphoros	67.500	67.500	-	68.000	68.000	-	-	68.000	68.000	68.000	-	-	68.000	67.700
» » Real	-	-	67.500	67.500	-	-	-	-	-	-	-	-	67.500	67.400
» » Nacional	11.450	11.400	-	11.450	11.450	-	11.500	11.500	-	-	11.400	11.350	-	-
Obrig. prediaes 6 %	92.400	-	92.600	-	-	-	-	93.000	-	93.400	-	93.500	-	-
» 5 %	87.150	87.000	87.150	87.000	87.000	-	-	87.150	87.150	87.000	87.000	87.150	87.150	87.000
» C.ª Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34.700	-	-	34.850	-
» » Real 3 % 1.º grau	-	-	-	70.600	-	-	-	-	-	-	71.000	-	-	-
» » » 3 % 2.º grau	57.100	57.300	57.500	-	57.400	-	-	-	56.500	56.950	57.200	-	-	56.200
» » Nacional 1.ª série	71.000	71.000	70.800	-	-	-	71.000	71.000	-	71.000	71.000	70.850	71.000	-
» » Atravez d'Africa	87.000	87.000	-	87.500	-	-	87.700	87.700	87.800	87.800	-	-	87.700	87.600
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	68,42	68,25	68,40	68,40	68,45	68,40	68,50	68,40	68,65	68,50	68,45	68,25	68,25	-
Accções Comp. Real	-	-	-	358	-	-	-	-	-	-	-	-	360	-
» Madrid-Caceres	-	-	36	-	37	36	37,50	37	37,50	37,50	37,25	-	36,50	-
» Madrid-Zaragoza	311,50	310	312	311	316	315	315	317	317	316,50	-	-	-	-
» Andaluzes	180,50	-	185	185	190	191	197,50	200	195	196	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	382	378	379	378,25	378,25	378,25	-	379	380	380	380	-	381	-
» » 2.º grau	-	302,50	303,50	305	303	-	303	303	302,50	-	302	302	303	-
» » Beira Alta	184	182	182	182	182	182	181	181	-	182	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	127	126	125	127	127	127	127,50	127	128	127,50	128	127	127	-
Londres : 3 % portuguez	69	69	69	69	69	68,87	69	69	68,87	68,87	68,87	68,87	68,87	-
Amsterdam : Obr. Atrav Africac.	93,43	-	-	-	93,06	93,25	-	-	-	-	93,50	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905-906		1904-905		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1905-906	1904-905
			Réis		Réis		Réis		Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	814 Jan 693	85.380.000	123.203 693	84.591.249	122.065	163.302.000	169.182.498	-
		1521 » »	89.536.000	129.200 »	84.591.249	122.065	252.838.000	253.773.747	935.747
	Nova rede garantida	814 Jan 380	12.114.000	31.879 380	11.853.751	31.194	21.934.000	23.707.502	1.773.502
		1521 » »	12.938.000	34.047 »	11.853.751	31.194	34.872.000	35.561.253	689.253
Vendas Novas		814 Jan 70	1.459.000	20.842 70	1.876.000	26.800	2.919.000	3.752.000	833.000
		1521 » »	2.447.000	34.957 »	1.876.000	26.800	5.366.000	5.628.000	262.000
Sul e Sueste		130 Nov 573	94.633.907	165.155 538	86.876.955	161.481	1.176.992.580	1.175.763.540	1.229.040
Minho e Douro		110 Nov 343	38.768.436	113.027 343	40.368.134	117.691	1.284.503.003	1.208.409.139	76.093.864
		1120 » »	42.097.788	122.763 »	44.846.359	130.779	1.326.600.791	1.253.255.498	73.345.293
		1723 Dez 243	9.154.445	36.183 243	8.682.227	35.729	435.676.151	432.519.057	3.157.094
Beira Alta		-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Mirandella e Vizeu		1925 Nov 134	2.533.942	18.910 105	2.222.519	21.166	94.401.416	91.336.306	3.065.110
		262 Dez »	2.646.979	19.753 »	2.194.980	20.904	97.048.395	93.531.286	3.517.109
		39 » »	2.677.186	19.979 »	1.593.231	15.173	99.725.581	95.124.517	4.601.064
Guimarães		1120 Nov 34	2.004.870	58.966 34	2.495.095	73.385	89.412.116	89.035.039	377.077
		2130 » »	2.107.309	61.979 »	2.151.951	63.292	91.519.425	91.186.990	332.435
Porto á P. e Famalicão		130 » 64	10.415.828	162.716 64	11.224.600	175.384	137.246.939	132.146.572	5.100.367
		1622 Dez 3681 Ps.	2.863.091	777 3681 Ps.	2.706.051	735	111.211.990	112.006.687	-
Norte de Espanha		2331 » »	3.415.081	927 »	3.086.222	838	114.627.072	115.092.910	-
		17 Jan »	1.797.220	488 »	1.941.126	527	1.797.220	1.941.126	-
Madrid — Zaragoza — Alicante		2431 Dez 3650	2.331.967	638 3650	2.709.887	742	103.309.981	103.888.101	-
		17 Jan »	1.699.308	465 »	1.629.741	446	1.699.308	1.629.741	69.567
		814 » »	1.948.118	533 »	1.883.339	516	3.647.426	3.513.079	134.347
		1723 Dez 1067	438.937	411 1067	438.931	411	20.627.759	21.717.626	-
Andaluzes		2431 » »	366.771	343 »	455.045	426	20.994.531	22.172.672	-
		17 Jan »	358.032	335 »	357.980	335	358.032	357.980	52
		17 » 777	130.130	167 777	120.327	154	130.130	120.327	9.803
Madrid-Caceres e Oeste		814 » »	123.245	158 »	132.471	170	253.375	252.798	577
		1521 » »	141.521	181 »	122.521	157	394.896	375.318	19.578
		17 » 180	52.796	293 180	33.633	186	52.796	33.633	19.163
Zafra a Huelva		814 » »	64.398	357 »	41.462	230	117.194	75.095	42.099
		1521 » »	65.829	365 »	40.308	223	183.023	115.403	67.620

Publicações recebidas

Fugindo ao castigo.—E' o titulo que encima um agravo apresentado pelo advogado de D. Fanny Perestrello de Vasconcellos e seu marido no Tribunal da Relação de Lisboa contra os condes de Sabrosa, por causa de uma herança cuja legalidade os agravantes discutem.

Agradecemos.

Tracção electrica

Porto

Consta que o governo já communicou á Camara Municipal do Porto que deve abrir concurso para a viação electrica da cidade, tendo-lhe enviado as clausulas principaes que devem figurar no contrato.

Diz-se que uma d'ellas é o depósito de mil contos feito pelo concessionario.

Os barcos porta-comboios

A Michigan Central tem uma linha de barcos para a condução dos comboios completamente organizados de forma que o passageiro não tem que passar pelos incomodos de uma baldeação, para atravessar o rio.

O percurso feito por estes barcos onde o passageiro viaja em caminho de ferro, é de oitocentos metros que tantos dista Detroit, no Michigan, de Windsor, no Ontario.

Os barcos medem 94 metros de extensão, 19,5 de bocca, 5,9 de altura e arqueam 3.850 toneladas.

O calado, em lastro é de 3^m,5; carregado, de 4^m,20. Velocidade média 18 milhas por hora.

As machinas e caldeiras estão alojadas sob a coberta.

A tripulação compõe-se, durante o verão de 34 homens; e durante o inverno, de 54. A tripulação fica alojada em camaras que correm ao longo das amuradas; junto a estas ficam os escritorios dos empregados das alfandegas das duas margens, e dos empregados do caminho de ferro.

Sobre a coberta correm tres vias; uma central e duas lateraes, que podem receber 24 vagonos de mercadorias, ou 12 carruagens Pullman para passageiros.

Tem quatro helices motoras; duas á prôa e duas á ré, bem como tem dois lemes, um em cada extremidade.

Tem quatro caldeiras construidas para resistir á pressão de 10,5 kilogrammas, embora funcionem apenas a 7, salvo quando é necessario abrir passagem por entre o gelo.

O casco é de aço.

Os carris assentes sobre a ponte pesam 90 kilos por metro corrente.

Um paiz novo

A linha ferrea do norte do Canadá progride rapidamente avançando até o norte de Winnipeg, e tendo chegado por estes ultimos dias a Edmonton, uns mil e trescentos kilometros além de Winnipeg.

No seu extenso trajecto a linha atravessa uma região ainda ha pouco deserta, mas que hoje está admiravelmente cultivada; apresentando como documentos inconfundiveis do progresso que a tem feito desenvolver, varios elevadores; principalmente no valle de Saskatchewan, que é o mais rico centro productor de trigo, depois de Manitoba.

Os lavradores americanos que successivamente iam levando o seu exforço e a sua actividade mais para o norte ao passo que iam vendendo os terrenos desbravados aos

Estados Unidos, encontraram ali campo azado para o emprego da pratica adquirida e faculdades de trabalho e que d'elle os tem generosamente recompensado.

Bastou-lhes duas colheitas para readquirirem os capitales empregados e deixar-lhes ainda lucros compensadores do seu esforço.

A distancia que separa Edmonton de Winnipeg é, como já dissémos, de mil e trescentos kilometros, que os comboios percorrem em vinte e oito horas.

Em vista dos excellentes resultados d'aquella linha, a companhia do Norte do Canadá estuda a construção de varios ramaes partindo da linha principal em intervallos de cem kilometros na intenção de mais tarde uni-los entre si, de modo a obter uma larga rede cujo centro seja a nova cidade, transformando assim mais rapidamente o aspecto d'aquella região, ha meia duzia de annos ainda desconhecida.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação de Estremoz.—Foi mandado ampliar o caes coberto e accrescentar mais uma linha na estação, dependendo-se até 4:098\$400 réis.

Casas de habitação.—Foram mandadas construir casas para habitação do pessoal na estação de Borba.

Estação de Carregueiro.—Foi adquirida pelo Estado pela quantia de 1.000\$000 réis uma faixa de terreno contiguo á estação e utilizada ha muito para o serviço d'esta.

Linha de Ponte de Sôr.—Foram adjudicadas por 21:203\$500 reis cinco empreitadas de construção de casas de guarda e dos edificios das estações de Loreda, Divor, Arraiolos e apeadeiro de Aviz no troço de Evora a Arraiolos.

Apeadeiro de Sampaio.—Foi determinado a construção de um apeadeiro na linha da Regoa a Chaves entre as estações de Villa Pouca e Pedras Salgadas.

Avenidas de acesso das estações.—Foram mandadas entregar ás camaras municipaes respectivas as avenidas construidas pelos caminhos de ferro do Estado, como são as de Villa Real, de Villa Pouca de Aguiar, de Tavira, de Borba, e de Villa Viçosa.

Villa Real.—Estão já concluidas as reparações dos estragos causados nos taludes e trincheiras pelos ultimos temporaes.

A via está assente até o apeadeiro d'Avelledas.

Espera-se que a linha seja inaugurada em abril.

Corgo.—Vae proceder-se ao alargamento da estação da Regoa para que possa ser utilizada no antigo serviço da linha do Douro, e no serviço da nova linha do Corgo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi entregue ao governo de Jaen para dar a devida informação um pedido de concessão para uma linha ferrea secundaria, partindo da mina de S. Roque e terminando em Carolina, no termo municipal de Liñares.

FRANÇA

O governo approvou o projecto da Companhia d'Oeste para o estabelecimento de uma segunda via entre Lisieux e Pont-l'Évêque.

A mesma Companhia vae apresentar brevemente á approvação o projecto de alargamento da estação de Bagnoles-Tessé-la-Madeleine, onde ha annos para cá se tem desenvolvido consideravelmente o movimento de passageiros.

MADAGASCAR

Foi autorizada pelo governo francez a construção dos troços 13.º e 14.º da linha de Tanarive á costa oriental de Madagascar, na extensão de 31.802 metros.

O orçamento das despesas de infraestrutura é de 4 803.000 francos.

Notas varias

Tecidos electricos para fatos.—Um grande estabelecimento de Paris poz á venda uns tecidos que servem para fatos de inverno, pois são aquecidos por meio da electricidade que, percorrendo uma rede de fios intercalada na fazenda, mantem o corpo na temperatura que se deseje.

Além do tecido para fatos, o referido estabelecimento vende também colchas, tapetes, toalhas e esquentadores manufacturados da mesma forma.

Exposição internacional da aerostação.—Começaram em Nice os trabalhos preliminares para a organização de um certamen internacional de toda a especie de machinas,apparelhos, e globos dirigiveis para viagens aereas.

A interessante exposição inaugurar-se-ha a 15 do proximo mez, conservando-se aberta até 15 de maio de 1906.

O ponto escolhido para a installação foi a Bahia dos Anjos, situada em um dos extremos do celebre Passeio dos Ingleses; determinou a escolha do local a facilidade que ha de se fazer ali todas as experiencias que se deseje.

Simultaneamente com a abertura da exposição, começará os seus trabalhos com um congresso internacional em que largamente serão discutidas todas as questões scientificas, industriaes e commerciaes que se relacionam com o problema da navegação aerea.

A projectada Exposição e o Congresso serão um dos successos internacionaes mais importantes do principio d'este seculo.

O rei dos caminhos de ferro.—Noticiam de Nova-York, a morte do rei dos caminhos de ferro, Charles Yerkes.

Tendo nascido em 1837, aos 20 annos estabeleceu-se como cambista. Durante a guerra civil amontuou uma grande fortuna, que perdeu no incendio de Chicago. Não desanimou, no entanto, e dedicou toda a sua attenção á exploração dos *railways*. Fez-se notar por empresas realmente imponentes; graças a elle o Metropolitano subterraneo de Londres foi substituido por uma linha electrica.

O Metropolitan Museum de Nova York recebe d'elle em testamento obras de arte avaliadas em cinco milhões de dollars, entre outras 23 tapetes, excedendo em todos os pontos as collecções do schah da Persia e do British Museum de Londres. Entre os quadros encontram-se Rembrandts, Van-Dichs, Teniers, Rubens, Doubignys e Detailles.

Canal de Suez.—Este canal tem actualmente o dobro das dimensões transversaes primitivas.

A sua secção era de 320^m; é agora de 580 na parte normal, 740^m nos alargamentos para cruzamentos dos navios.

De 1869 a 1875 o canal conservou a profundidade primitiva de 8^m e a largura de 22^m no fundo. De 10 em 10 kilometros havia alargamentos de 1.000^m de comprimento.

Entre 1875 e 1884 alargou-se o canal e regularizaram-se as curvas.

Em 1887 estabeleceu-se a iluminação electrica.

Em 1887 a 1888 profundou-se mais um metro o que permittiu a navegação com embarcações exigindo 7^m,9 de agua.

De 1888 a 1895 alargou-se o fundo até 33^m e regularizaram-se as curvas.

A navegação que já podia fazer-se de noute facilitou-se porque se effectuavam os cruzamentos em qualquer ponto.

De 1898 a 1904 ampliaram-se os alargamentos de 5 em 5 kilometros.

Um novo «block system».—Foi ha pouco experimentado em Berne um apparelho electrico destinado a evitar os accidentes em caminho de ferro.

Este novo «block system» differe dos similares em não exigir o contacto permanente do comboio em marcha com um fio paralelo á linha ou com um terceiro carril isolado.

Outra particularidade d'este sistema é a divisão da linha ferrea em secções de dez kilometros.

As extremidades de cada secção são ligadas electricamente por dois fios que podem collocar-se nos postes telegraphicos da linha.

Quando o comboio passa acciona, electrica ou mechanicamente, as extremidades ligadas, de maneira que se um outro comboio entra na mesma secção por qualquer dos extremos logo tem signal de estar impedida a linha. No modelo primitivo o signal era dado por uma sineta, mas quando fôr definitivamente installado o sistema será substituido por uma sereia automatica.

As experiencias deram optimos resultados.

Vias ferreas da Europa—No fim de dezembro ultimo havia na Europa 305.407 kilometros de vias ferreas, o que representa um augmento de 4.972 sobre o anno anterior.

A Allemanha tem.....	55.564 kilometros
A Russia tem.....	54.708 »
A França tem.....	45.773 »
A Austria-Hungria tem.....	39.168 »
A Grã-Bretanha tem.....	36.407 »
A Italia tem.....	16.117 »

Companhia Através d'Africa

(Conclusão)

Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas:—Tendo examinado detidamente as contas do exercicio findo apresentadas pelo vosso digno conselho de administração, cumpre-nos dizer-vos que encontramos toda a escripturação da Companhia feita com a maxima clareza e regularidade.

Della vemos que o vosso conselho de administração tem procurado e tem conseguido reduzir a maior parte das despesas, quer as de exploração, quer as de administração na sede, o que é digno de todo o elogio.

O rendimento da linha diminuiu alguma cousa, devido á redução das tarifas do café e principalmente ao estado dia a dia decadente do commercio de Angola, sendo muito para sentir que os governos deixem definhar e sumir-se, por verdadeira e criminosa incuria, uma provincia de tão risonho futuro e tão rica de recursos, que, sendo bem administrada, só por si, longe de ser pesada ao paiz, podia ser para elle uma enorme fonte de riqueza, do que já deu um exemplo no periodo mais agudo da crise que ultimamente nos affligiu, concorrendo poderosamente para lhe fazer face.

As noticias que d'ali veem são desoladoras, sabendo-se que casas importantes tem liquidado as suas succursaes no interior por absoluta falta de movimento, derivado, por incuria nossa, para o Congo, que, devido a uma habil administração, prospera á nossa custa.

E' realmente para sentir que os governos, não fazendo cousa alguma de iniciativa propria, tolham também a iniciativa particular, mórmente a da Companhia, manietada pela falta de solução na questão pendente sobre as contas entre a Companhia e o governo, apesar dos esforços que aquella tem feito para a obter, como vereis do relatorio.

Terminamos propondo-vos:

1.º Que consigneis um voto de sincero e justo louvor ao vosso digno conselho de administração pela forma porque defende os interesses da Companhia.

2.º Que aproveis o relatorio e as contas que vos são apresentadas.—Porto, 31 de outubro de 1905. O conselho fiscal, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa, Guilherme Gama e Domingos Candido d'Almeida Ribeiro.

Aviões de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes
Lisboa Central

A partir de dia 1 de janeiro de 1906 o despacho central estabelecido na Praça do Municipio, passa a funcionar na sua nova in-

instalação, rua da Alfândega, n.º 62 e 64 com a denominação de Lisboa Central, continuando a prestar o mesmo serviço que actualmente, na conformidade da respectiva tarifa.

Lisboa, 26 de dezembro de 1905.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Annulação de tarifa

A partir de 15 de janeiro de 1906, fica annullada a tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade, de 5 de maio de 1900, para o transporte de mercadorias diversas de qualquer estação à sua imediata.

Lisboa, 15 de dezembro de 1905.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Serviço de construção — Prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço—1.º lanço: Valença-Monsão Empreitada A

Entre perfis 0 e 15 do k. 7—Extensão 7.300^m,00 ter raplenagens, serventias, obras de arte correntes, estações e dependências.

Pelo presente se faz publico que no dia 17 de fevereiro, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construção do referido caminho de ferro, acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 882\$000 réis e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde o houver sido o primeiro, será de 5 p. c. do prego da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição de arrematação, constante do respectivo programma; entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã às tres da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, rua da estação, 106, e em Lisboa, na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Porto, 10 de janeiro de 1906.

*Serviço de construção — Caminho de Ferro da Regoa a Chaves
2.ª secção, 2.º lanço Ribeiro de Vargues a Pedras Salgadas
Empreitada L*

Fornecimento de dois taboleiros metallicos de aço macio, para as pontes sobre os Rios de Tourencinho e Corgo, aos kilometros 19,620 e 25,360

Pelo presente se faz publico que no dia 20 de fevereiro proximo futuro, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 67\$000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O deposito definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde houver sido o primeiro, será de 5 por cento do prego da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª condição de arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã às tres da tarde, no serviço de construção d'esta direcção, em Campanhã, na Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.—Porto, 20 de janeiro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 5 de fevereiro proximo futuro e dias seguintes às 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa-Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108 das disposições communs as tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha à venda em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 5 de dezembro de 1905, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito à Companhia, para o que deverão dirigir-se ao Serviço de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 3 do referido mez de fevereiro inclusive das 10 horas da manhã às 3 horas da tarde.

Lisboa, 18 de janeiro de 1906.

N.º 9.226 em 24-7-1905 de Alcantara M. a Porto Campanhã, 2 c/vinho peso 31 a Visconde de Villarinho S. Romão.

N.º 97.670 em 20-9-1905 de Lisboa-Município a Carregado, 1 quartola vasia peso 50 a Antonio J. da Graça.

N.º 33.365 em 14-9-1905 de Vizeu a Gaia, 11 volumes fundição peso 165 a Constança da Silva Pereira Freixo.

N.º 1.696 em 16-9-1905 de Coimbra a Mogofores, uma porção de madeira de castanho, peso 445 a Jacintho Carvalho.

N.º 8.918 em 15-9-1905 de Pampilhosa a Ponte de Sôr, 50 telhas barro peso 300 a Luiz Sergio Lopes de Castro.

N.º 8.677 em 19-9-1905 de Valença a Estarreja, 2 c/aguas mine-
raes peso 100 a Empresa das Aguas de Melgaço.

N.º 97.827 em 20-9-1905 de Lisboa-Município a Santarem, 1 c'oleo linhaça peso 39 a Francisco M. Cerqueira.

N.º 35.268 em 22-11-1905 de Estarreja a Lisboa P., 5 c/vidro em obra peso 445 a Antonio Braz.

N.º 34.737 em 30-9-1905 de Leiria a Pombal, 1 at. sola peso 12 a José Carvalho.

N.º 98.571 em 30-9-1905 de Lisboa M. a Portalegre, 1 c/artigos photographicos peso 15 a Venancio Guimenes.

N.º 9.865 em 30-9-1905 de Chão de Maças a Lisboa R., 1 c/fer-
ragens peso 58 a dr. José d'Almeida.

N.º 5.440 em 5-10-1905 de Santarem a Lisboa P., 1 bilha azeite peso 32 a Augusto Pedro Ferreira.

N.º 84.955 em 3-10-1905 de Porto Campanhã a Coimbra, 2 pa-
cotes couros e rolo sola peso 110 a Correia Marques & Mello.

N.º 26.633 em 28-9-1905 de Lisboa P. a Covilhã, 1 barrica cre
peso 83 a José Antonio Neves Sousa.

N.º 84.982 em 3-10-1905 de Porto Campanhã a Lisboa P., 5 c/vi-
nho peso 110 a José Ferreira.

N.º 85.507 em 5-10-1905 de Porto Campanhã a Lisboa P., 6 c/vi-
nho peso 138 a Perfeito Tato Taboas.

N.º 9.113 em 10-10-1906 de Sabugal a Lisboa P., 1 casco vasio
peso 148 a Antonio José Gomes.

N.º 11.989 em 16-10-1905 de Obidos a Crato, 1 vagon gesso peso
10.000 a Antonio de Sá.

Concurso para o fornecimento de pão

No dia 16 de fevereiro, pelas 2 horas da tarde, no edificio da estação de Santa Apollonia, perante a delegação da Comissão Administrativa da Caixa de Soccorros, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pão, até o fim de 1906, a cada um dos Armazens de Viveres de Lisboa, Torres Vedras, Entroncamento, Castello Branco e Gaia.

As propostas, que serão formuladas na conformidade do modelo fornecido pela «Caixa de Soccorros» deverão todas conter a clausula expressa de que o proponente conhece e se sujeita às condições respectivas, que estarão patentes todos os dias uteis, das 10 horas da manhã até as 4 da tarde, na repartição da Caixa de Soccorros e serão enviadas a quem as requisitar; e bem assim incluirão o recibo do deposito provisorio de 30\$000 réis, effectuado na mesma caixa, ou em alguma das estações de caminho de ferro á ordem da caixa central da Companhia.

As propostas em carta fechada, devem ser dirigidas á Delegação da Caixa de Soccorros e ter no sobrescripto a designação de: «proposta para o fornecimento de pão ao Armazem de viveres de...» (indicação de um só dos Armazens).

Os proponentes, devem indicar como referencia firmas commerciaes de respeitabilidade.—Lisboa, 28 de janeiro de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de 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 inexcitaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, 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. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

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

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

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas d 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 Munhós.

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

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

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

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

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

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

Machina de escrever em livros

AMERICANA

Executando com a maior perfeição
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado

Mesa de cavallo, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas
usuas sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

Dactyle

MACHINAS * * DE ESCREVER

Modelo n.º 3, Preço 300 francos

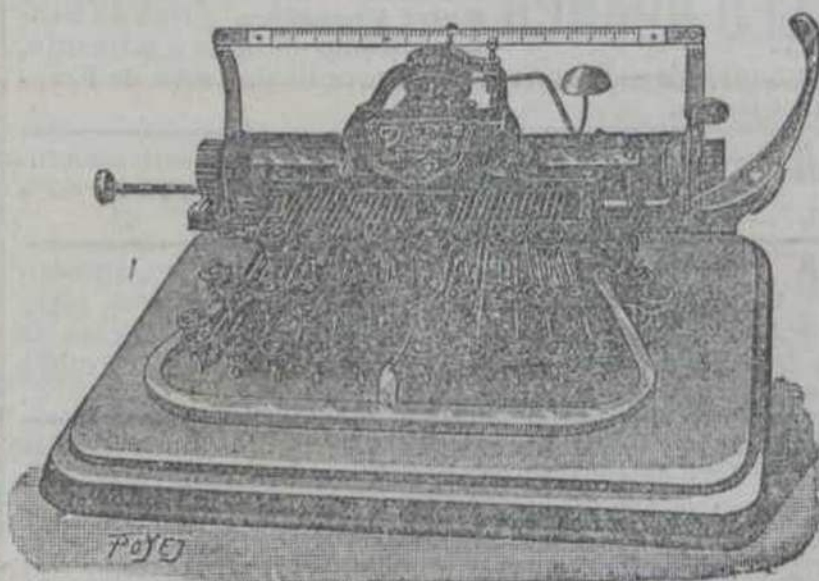
Modelo n.º 2, Preço 250 francos

Rapidez na escrita

Duração garantida

LIGEIREZA

ESCRITA A' VISTA. — Sem fita de tinta — Alinhamento á vontade. — Mudança instantanea de caracteres. — Teclados portuguezes e para todas as linguas.



A DACTYLE n.º 3 reúne todos os aperfeiçoamentos das melhores machinas de escrever.



Machinas de calcular

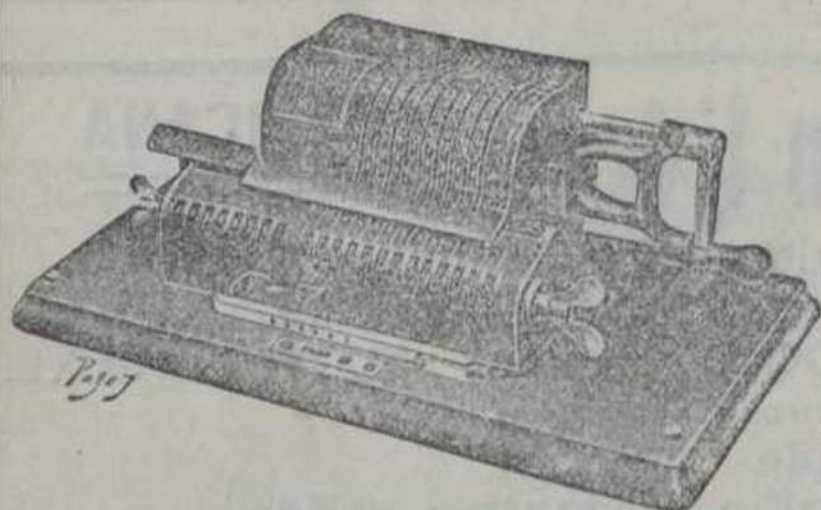


Preço 425 francos

Somma, Subtracção, Multiplicação e Divisão

* * * RAIZ QUADRADA * * *

= RAPIDEZ =
Exactidão rigorosa



A manobra d'este aparelho verdadeiramente extraordinario aprende-se em poucos minutos.

O. ROCHEFORT

Engenheiro das artes e manufacturas

46, BOULEVARD HAUSSMANN — PARIS

As machinas DACTYLE podem ser vistas a funcionar e adquiridas na redacção da

"Gazeta dos Caminhos de Ferro" — R. Nova da Trindade, 48, LISBOA

NUMEADORRES AUTOMATICOS, para folhas de livros, recibos, talões, 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.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Fevereiro de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodrê		Algés		C. Sodrê	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.		
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.		
6-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.		
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.		
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.		
8-30 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-53 m.		
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.		
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.	10-45 m.		
10-0 m.	10-14 m.	10-54 m.	11-8 m.		
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-30 m.		
11-5 m.	11-19 m.	12-0 m.	12-15 t.		
11-30 m.	11-44 m.	12-23 t.	12-38 t.		
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.		
12-35 t.	12-49 t.	1-30 t.	1-45 t.		
1-0 t.	1-14 t.	1-54 t.	2-8 t.		
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.		
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.		
2-30 t.	2-44 t.	3-25 t.	3-38 t.		
2-50 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.		
2-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-45 t.		
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.		
4-20 t.	4-34 t.	5-14 t.	5-30 t.		
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.		
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.		
6-35 t.	6-49 t.	6-59 t.	7-5 t.		
6-55 t.	7-9 t.	7-30 t.	7-45 t.		
7-30 t.	7-34 t.	8-15 n.	8-30 n.		
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-15 n.		
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-38 n.		
8-50 n.	9-4 n.	9-43 n.	10-0 n.		
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.		
10-0 n.	10-14 n.	10-54 n.	11-8 n.		
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.		

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodrê		P. Arcos		C. Sodrê	
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.		
12-30 n.	1-3 n.	9-45 m.	10-16 m.		

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodrê		Cascaes		C. Sodrê	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.		
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.		
9-10 m.	9-46 m.	8-26 m.	9-2 m.		
9-15 m.	10-20 m.	9-19 m.	10-0 m.		
10-15 m.	11-16 m.	10-35 m.	10-32 m.		
10-40 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-44 m.		
11-15 m.	12-20 m.	11-26 m.	12-2 t.		
11-40 t.	1-16 t.	12-18 t.	1-24 t.		
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.		
2-10 t.	3-16 t.	2-26 t.	3-2 t.		
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.		
4-40 t.	5-16 t.	4-36 t.	5-42 t.		
5-15 t.	6-20 t.	5-48 t.	6-54 t.		
6-10 t.	7-16 t.	6-18 t.	7-24 t.		
7-15 t.	8-20 t.	7-18 t.	8-24 t.		
8-40 t.	9-16 n.	8-48 n.	9-24 n.		
9-15 n.	10-20 n.	9-48 n.	10-24 n.		
10-15 n.	11-16 n.	10-56 n.	11-32 n.		
11-15 n.	12-12 n.	11-44 n.	12-2 n.		

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
9-50 m.	10-21 m.	10-36 m.	11-6 m.		
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.		
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.		
3-50 t.	4-21 t.	4-33 t.	5-3 t.		
5-50 t.	6-21 t.	6-33 t.	7-3 n.		
7-50 t.	8-21 n.	8-33 n.	9-3 n.		
9-50 n.	10-21 n.	11-45 n.	12-15 n.		

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
6-35 m.	7-38 m.	5-0 m.	5-59 m.		
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.		
8-50 m.	9-54 m.	7-53 m.	8-50 m.		
10-35 m.	11-39 m.	9-5 m.	10-3 m.		
11-21 m.	12-1 t.	11-0 m.	12-3 t.		
12-50 t.	1-30 t.	1-4 t.	2-3 t.		
2-30 t.	3-4 t.	2-4 t.	3-3 t.		
3-30 t.	4-4 t.	3-4 t.	4-3 t.		
4-35 t.	5-32 t.	4-40 t.	5-15 t.		
5-25 t.	6-18 t.	4-55 t.	5-55 t.		
6-20 t.	7-24 t.	5-44 t.	6-36 t.		
8-50 n.	9-48 n.	6-40 t.	7-39 t.		
9-0 n.	10-1 n.	7-40 t.	8-3 n.		
10-20 n.	11-1 n.	8-40 t.	9-3 n.		
12-20 n.	1-2 n.	9-45 n.	11-37 n.		

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.	10-24 m.		
8-15 m.	8-59 m.	10-30 m.	11-14 m.		
9-42 m.	10-26 m.	11-44 m.	12-28 t.		
10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-24 t.		
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.		
1-42 t.	2-26 t.	3-40 t.	4-24 t.		
2-42 t.	3-26 t.	4-40 t.	5-24 t.		
3-42 t.	4-26 t.	5-27 t.	6-11 t.		
6-42 t.	7-26 t.	7-49 t.	8-24 n.		
8-5 n.	8-49 n.	9-27 n.	10-11 n.		
9-12 n.	10-26 n.	11-5 n.	11-59 n.		

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
6-35 m.	6-33 m.	7-2 m.	8-0 m.		
12-42 t.	1-40 t.	2-26 t.	3-24 t.		

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
4-37 t.	5-6 t.	5-25 m.	6-35 m.		
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-48 m.		
5-42 t.	7-7 t.	2-26 t.	3-24 t.		
6-0 t.	7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.		
10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-23 n.		

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
12-39 n.	2-15 m.	7-8 m.	8-58 m.		
			9-2 m.		

Setil		Vendas Novas		Setil	
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.	6-52 m.		
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-5 t.		
5-17 t.	7-0 t.	7-49 t.	9-25 n.		

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
3-39 t.	55 t.	8-40 n.	11-0 n.		
12-30 n.	3-41 m.				

Lisboa-R.		Entroncamento		Lisboa-R.	
6-20 m.	9-18 m.	3-19 m.	9-2 m.		
		9-13 m.	12-12 t.		

Setil		Entroncam.		Santarem	
2-20 t.	4-21 t.	7-53 m.	8-2 m.		

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
9-15 m.	1-16 t.	7-16 t.	11-25 n.		

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
7-0 m.	7-59 t.	4-38 m.	3-42 t.		
9-20 m.	12-11 n.	10-59 m.	11-57 n.		
11-15 m.	10-26 n.	1-50 t.	5-14 m.		
4-30 t.	11-35 m.	4-20 t.	10-43 n.		
9-30 n.	7-24 m.	8-5 n.	5-49 m.		

Aveiro		Porto		Aveiro	
3-55 m.	6-39 m.	7-4 m.	9-45 m.		
10-15 m.	1-2 t.	6-6 t.	8-44 n.		
4-13 t.	7-39 t.				

Ovar		Porto		Ovar	
7-30 m.	9-17 m.	10-11 m.	11-57 m.		
2-10 t.	3-36 t.	4-41 t.	6-38 t.		
7-6 t.	8-56 n.	12-34 n.	2-24 n.		

Esmoriz		Porto			
4-30 m.	5-47 m.				

Espinho		Porto		Espinho	
7-0 m.	8-7 m.	5-41 m.	6-44 m.		
9-50 m.	10-57 m.	8-21 m.	9-24 m.		
1-40 t.	2-48 t.	11-54 m.	12-58 t.		
4-35 t.	5-39 t.	3-6 t.	4-17 t.		
8-40 n.	9-47 n.	7-16 t.	8-3 n.		
11-30 n.	12-33 n.	9-29 n.	10-34 n.		

Coimbra		Figueira		Coimbra	
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-44 m.		
9-30 m.	10-41 m.	7-53 m.	9-20 m.		
1-25 t.	3-15 t.	11-0 m.	12-36 t.		
		12-39 t.	3-5 t.		
		10-0 n.	11-40 n.		

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
9-20 m.	8-43 n.	5-35 m.	3-42 t.		
11-15 m.		6-40 t.	5-45 t.		
7-5 t.	6-30 m.		5-14 m.		

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-42 t.		
11-15 m.			5-45 t.		
7-5 t.	7-3 m.	5-25 t.	11-14 m.		

Lisboa		Guarda		Lisboa	
9-20 m.	2-39 n.	4-5 t.	5-14 m.		
11-15 m.			3-42 t.		
7-5 t.	9-46 m.	12-20 n.	5-45 t.		

Lisboa		Caldas		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-5 m.	1-59 t.	4-59 m.	8-41 m.		
Caldas		Figueira		Caldas	
2-35 t.	6-39 t.	8-29 n.	12-14 n.		
Lisboa-R.		Figueira		Lisboa-R.	
7-0 m.	1-41 t.	6-15 m.	6-29 t.		
6-53 t.	4-41 m.	5-29 t.	11-57 n.		
Alfarellos		Figueira		Alfarellos	
2-50 n.	3-29 n.	1-30 n.	2-29 n.		
6-0 m.	7-21 m.	3-43 n.	4-50 m.		
5-25 t.	6-30 t.	3-59 t.	4-37 t.		
7-10 t.	7-18 t.	5-59 t.	6-32 t.		
8-45 n.	9-21 n.				

BEIRA ALTA

Figueira		Pampilhosa		Figueira	
5-40 m.	7-35 m.	8-10 m.	10-5 m.		
4-15 t.	6-10 t.	6-31 t.	8-10 n.		
Pampilhosa		Mangualde		Pampilhosa	
5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.	7-15 m.		
7-21 t.	10-30 m.	6-29 t.	9-25 n.		
Pampilhosa		F. Oñoro		Pampilhosa	
8-15 m.	4-25 t.	10-15 m.	5-53 t.		
4-25 t.	7-10 t.	1-57 t.	7-5 t.		
Mangualde		Guarda		Mangualde	
8-30 m.	12-0 t.	3-29 t.	6-10 t.		

SUL E SUESTE

Lisboa		Barreiro		Lisboa	
6-15 m.	6-51 m.	5-45 m.	6-29 m.		
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.	8-35 m.		
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.	9-50 m.		
11-15 m.	11-59 m.	11-5 m.	11-49 m.		
1-45 t.	2-20 t.	12-25 t.	1-0 t.		
4-20 t.	4-55 t.	3-10 t.	3-45 t.		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 13 de Fevereiro sairá o paquete **Thames** para
Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida 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 & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa



Antuerpia, vap. inglez **Kolozvar**. Espera-se a 1 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sairá a 9 de fevereiro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha vapor francez **Saint Thomas** n.^o 1. Sairá a 2 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe** n.^o 2. Sairá a 10 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos e Leith, vapor inglez **Dale**. Espera-se a 1 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Sairá a 7 de fevereiro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires (directo), vap. allemão **Cap Blanco**. Sairá a 25 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Panamá**. Sairá a 7 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sairá a 5 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, vapor inglez **Lusitania**. Espera-se a 1 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Gibraltar, Genova, Leorne, Nopoles. Veneza, Trieste e Fiume, vapor inglez **Austrian**. Sairá a 3 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Trav. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Dalmatia**. Sairá a 2 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Grande**. Sairá a 15 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **San Nicolas**. Sairá a 7 de fevereiro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 12 de fevereiro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Obidense**. Sairá a 8 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool, vapor espanhol **Isla de Paganay**. Espera-se a 2 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sairá a 7 de fevereiro.
Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 13 de fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Mormugão (sem trasbordo), vapor inglez **Leander**. Espera-se a 16 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vap. inglez **La Plata**. Sairá a 2 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 7 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Para, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **Corrientes**. Sairá a 13 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco o Cabedello, vap. ingl. **Traveller**. Sairá a 2 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sairá a 14 de fevereiro.
Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Warrior**. Sairá a 15 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 7 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

3.^a MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 3

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 11 de Janeiro de 1906)

DESDE 1 DE FEVEREIRO DE 1906

PREÇOS ESPECIAES

A alinea **A** é modificada como se segue:

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro e Setubal para qualquer estação ou vice-versa:

Expedições de 1:000 kilogrammas ou pagando como tal

- | | |
|---|---|
| 1. ^a Série — Por tonelada — Tabella n.º 13 | } Minimo de percurso: 60 kilometros
ou pagando como tal. |
| 2. ^a « — Por « — » n.º 17 | |

Por wagon completo

- | | |
|---|---|
| 1. ^a Série — Por tonelada — Tabella n.º 14 | } Minimo de percurso: 60 kilometros
ou pagando como tal. |
| 2. ^a « — Por « — » n.º 18 | |

A presente annulla, para todos os effeitos, a 3.^a modificação datada de 8 de Janeiro de 1906.

Lisboa, 25 da Janeiro de 1906.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira