

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES
REDATOR EFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO
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

ANNEXO D'ESTE NUMERO

1.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 8 p. v., do Sul e Sueste.

Tarifa especial P. H. n.º 3 p. v. da Companhia Real.

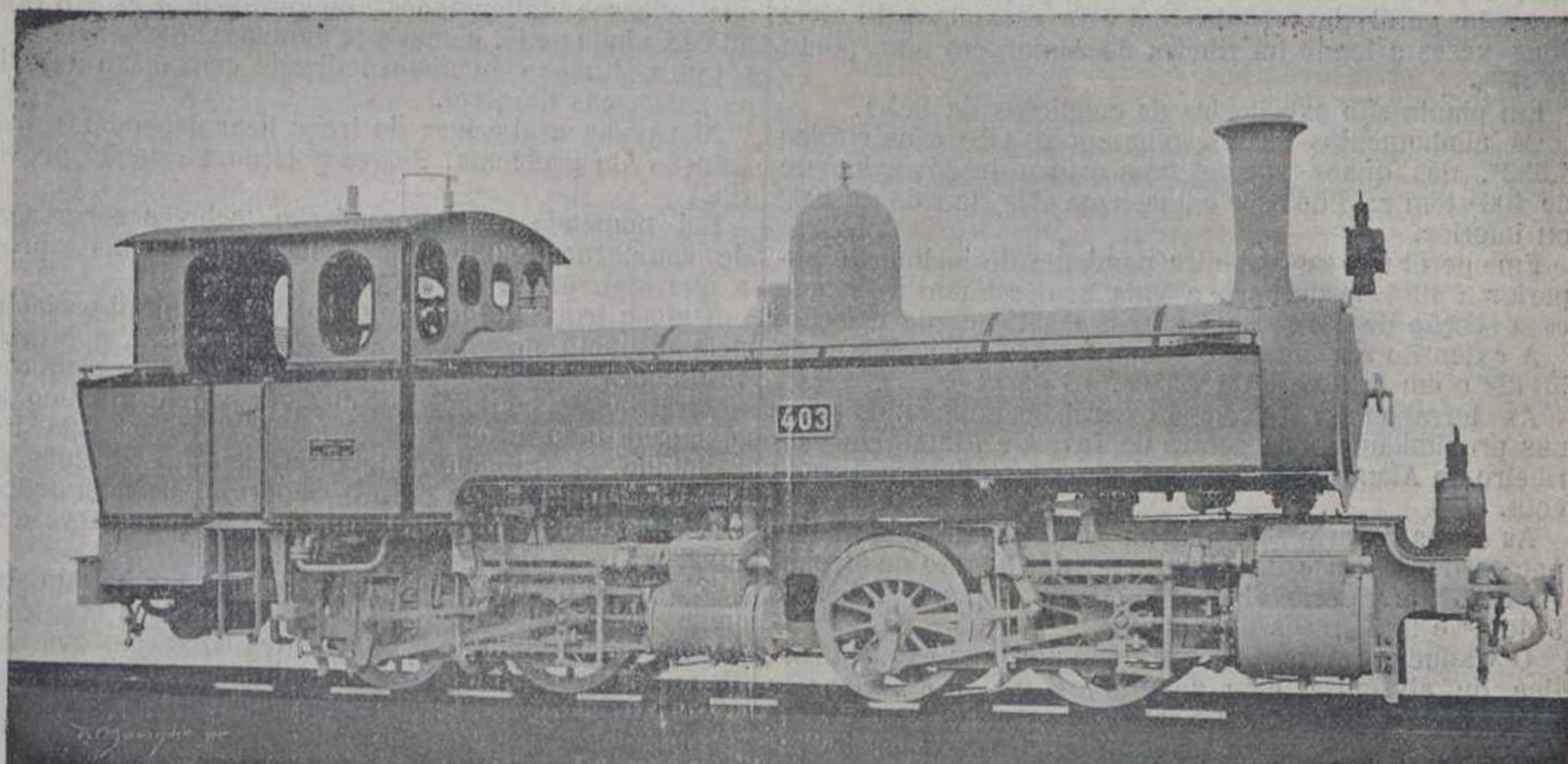
SUMMARIO

TAVIRA A VILLA REAL, por J. Fernando de Sousa
PROPAGANDA DE PORTUGAL
PARTE OFICIAL — Portarias de 31 de março e 4 de abril do Ministério das Obras Públicas e 30 março do Ministério da Marinha,
TARIFAS DE TRANSPORTE
CINCOCENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO
BUENOS AIRES — LISBOA
NOTAS DE VIAGEM — XIII — O Alaska — Um mar eléctrico — Cidade sobre água — O furor de gastar dinheiro — Minas de ouro — Uma cidade abandonada — Capital sem importância — O indílio em fim — Casas de elles — Rapinagem — Uma cidade modelo,

Páginas

117
119
120
120
120
121
121

LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (Continuação).....	122
COMPANHIA NACIONAL.....	124
PARTE FINANCIERA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	124 e 125
CAMINHO DE FERRO DO ALGARVE.....	126
VASCONCELLOS PORTO.....	126
COMÉRCIO PORTUGUÉS.....	126
PORTUGAL CONTEMPORÂNEO.....	126
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	126
AUTOMOBILISMO.....	126
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	126
LINHAS PORTUGUEZAS — Bragança — Louzã.....	127
LINHAS ESTRANGEIRAS — Inglaterra — Japão.....	127
O TELEPHONE SUBTERRÂNEO DE ANTWERPIA.....	127
O CAMINHO DE FERRO DOS ANDES.....	127
NOVO ORIENT-EXPRESS.....	127
CONTRA A GUERRA.....	127
CONCURSO.....	127
AVISOS DE SERVIÇO.....	128
ARREMATACOES.....	128
AGENDA DO VIAJANTE.....	129
ANUNCIOS.....	130
HORÁRIO DOS COMBOIOS.....	131
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	132



Locomotiva para os caminhos de ferro do Estado

Tavira a Villa Real

Concluiu-se afinal o ultimo troço da linha do Sul, que é a mais extensa do paiz, pois mede 396 quilómetros do Barreiro a Villa Real, a que é de esperar se juntam dentro em pouco os 9 quilómetros do Barreiro a Cacilhas. Decorreram 17 annos desde a abertura da estação de Faro à exploração. Deveria ter sido desde logo construído aquelle prolongamento facil e rendoso.

Gastaram-se milhares de contos com esse triste episódio da nossa administração, a legião dos operários sem trabalho entretidos nos edifícios de Lisboa, e não havia

700 contos para levar até o fim uma das principais arterias da nossa rede ferroviária. Tinha sido concedido por imperdoável leviandade esse ultimo troço de 56 quilómetros apenas, a uma companhia, ficando assim destruída a unidade da exploração da linha do Sul. Felizmente malogrhou-se a tentativa e caducou a concessão.

Veio afinal a lei de 14 de julho de 1899 crear recursos e instituir o regimen administrativo que permitiu empreender a conclusão da linha.

A visita de Suas Majestades ao Algarve em 1897 determinou a elaboração do projecto e o começo dos trabalhos com insignificante dotação. Os srs. conselheiros Manuel F. de Vargas e Conde de Paçô-Vieira impulsionaram a construção, assegurando os recursos necessários.

Foram-se, pois, abrindo à exploração troços successi-

vos: Faro a Olhão em 1 de maio de 1904, Olhão à Fuzeta em 1 de setembro do mesmo anno, Fuzeta a Tavira em março de 1905 e agora Tavira a Villa Real.

Por duas razões pôde ser consideravel a importancia d'este troço apesar de ser estreita a sua zona tributaria.

No porto de Villa Real entram annualmente centos de navios que veem buscar minério ao Pomarão e que vindo em lastro pôdem trazer carvão de pedra por baixo frete; além do minério pôdem levar productos do Algarve como complemento de carga, convindo, pois a muitas mercadorias vir pelo caminho de ferro utilizar aquelle porto. Além d'isso se fôr construida em Espanha a linha de Huelva a Ayamonte e estabelecida uma carreira de vapores entre as duas margens do Guadiana, as relações regionaes dos dois paizes e ainda o movimento entre Lisboa e o Sul de Espanha darão lugar a trâsfergo de importancia.

Seria, pois, para desejar que aquelle troço, de cerca de 56 kilometros fosse construido para ficar assim completo naquella zona o sistema das communicações e o estabelecimento de comboios rápidos na linha do Sul tornaria curta, commoda e aprazivel a viagem de Lisboa ao Algarve e a Sevilha.

Deve, pois, o Governo portuguez empenhar todos os esforços para que venha entestar em Ayamonte esse caminho de ferro. Algumas diligencias se fizeram já, sem resultado por ora, o que é motivo não para desanimo, mas para insistir porfiadamente.

Importa descrever sumariamente o novo troço da linha que mede 24⁴,8 de Tavira a Villa Real.

Logo á saída da estação de Tavira a linha atravessa em passagem de nível a estrada real á qual se junta ali a municipal que vem de Santo Estevam, passa em viaduto sobre o largo do Cano, atravessa em ponte de 104 metros o rio de Tavira e segue com pequenos desvios a direcção geral da estrada real atravessando-a de nível duas vezes e tendo na ribeira do Almargem uma ponte de 30^m.

Em planta são excellentes as condições da linha.

Os alinhamentos rectos sommam 20.418^m e as curvas 4.382^m, das quaes apenas uma com o desenvolvimento de 100^m tem raio de 300^m e duas com 475^m de raio de 400^m ou inferior.

Em perfil não se encontra pendente de inclinação superior a 13^{mm} desde Faro a Villa Real estando pois toda essa secção de carga em optimas condições de tracção.

A extensão em patamar é de 12.178^m; em rampa é de 5.112^m e em declive é de 7.550^m.

As terraplenagens são em geral insignificantes salvo nas proximidades das pontes de Tavira e Almargem e do ribeiro do Alamo, onde ainda assim não atingem grande cota.

As obras de arte são além do viaduto do Cano e das pontes de Tavira e do Almargem, um pontão de alvenaria de 6^m de vão no ribeiro do Alamo, 3 pontões de 2^m e 5 de 4^m e numerosos aqueductos.

O viaduto do Cano é constituído por uma extensa cortina de alvenaria, com dois arcos de 10 e 5^m de vão para a passagem de duas estradas.

Da ponte de Tavira fizeram-se diversos projectos, tendo um dois vãos de 48^m e um de 60^m. O projecto executado tem um vão central de 40^m e 2 de 32^m com avenidas de 30^m de cada lado.

Os pilares de alvenaria, teem respectivamente 12^m,77 e 15^m,27 de altura. A viga metalica continua do taboleiro superior tem 4^m de altura, ficando o carril 20",05 acima da maxima baixa-mar no rio.

Os pilares são fundados sobre estacaria com massicos de beton. Os encontros assentam directamente em areia e teem cerca de 8^m de alicerce.

As alvenarias foram construidas por administração em oito mezes.

O taboleiro foi feito e colocado pela Empresa Industrial Portugueza.

A ponte do Almargem tem um tramo unico de 30^m sobre encontros de pequena altura fundados em estacaria e beton.

As alvenarias foram construidas por administração e o taboleiro metalico por Cardoso, Dargent, & C.º

Neste troço ha as estações de Conceição, Cacella, Castro Marim, e Villa Real, e os apeadeiros de Porta Nova, Santa Rita e Monte Gordo.

As primeiras tres estações são de 4.^a classe..

Não está ainda fixado definitivamente o local da estação de Villa Real, que tem de obedecer a multiples requisitos, sendo a questão technica complicada pelas rivalidades politicas locaes.

Tres serviços ha que considerar ali: o da povoação, o movimento de importação e exportação marítima e o movimento fluvial entre Villa Real e Ayamonte. Para os ultimos dois seria inconveniente um só embarcadouro por ser incommodo para o trâsfergo de passageiros a vizinhança da descarga do carvão mineral. Convém, pois, que haja duas pontes distintas uma com 2^m de agua para os vapores de passagem e outra, ponte-caes, com 5^m de agua na baixa-mar para atracação dos navios.

Foi elaborado um projecto que attendia com larguesa a todas as exigencias do serviço. A linha de serviço do embarcadouro de passageiros tinha, porém, de atravessar de nível duas vias, de pequeno movimento aliás, e separava da povoação um terreno que poderia ser de futuro aproveitado para construções, se bem que ao sul da linha ha terreno de sobra para a expansão da villa.

Pretendiam uns que a estação fosse construída no extremo sul da povoação entre a estrada e as dunas, com o fundamento de que a obra marítima seria ali menos dispendiosa por se aproximar muito da margem a linha do thalweg. Não havia, porém espaço bastante para a estação e suas dependencias, que têm de ser vastas não só pelo serviço da formação de comboios, como pela necessidade de armazenagem para mercadorias que ali esperem embarque, depositos de carvão, instalações de tracção, etc.

Querem outros que a estação fique ao norte no extremo da avenida marginal perpendicular à margem, o que oferece dificuldades, ou paralela a esta o que a affasta ainda mais, e maiores dificuldades suscita.

Outra situação foi ainda indicada com o fim de evitar as passagens de nível.

Não podia a abertura do troço ficar dependente da resolução do problema. Fez-se pois uma estação provisória.

Foi nomeada uma comissão technica encarregada de comparar as diferentes soluções indicadas e propor a que mais convenha adoptar.

Todo o troço desde Olhão até Villa Real foi projectado pelo distinto engenheiro sr. Arthur Mendes, que melhorou consideravelmente os outros projectos elaborados anteriormente. Por elle foi dirigido com o maximo zelo e acerto toda a construcção, de Faro a Villa Real, incluindo os trabalhos por administração em duas pontes, executadas com todo o esmero apesar da deficiencia da crise de trabalho com que por vezes teve de lutar.

E' digno de mensão o facto de não ter havido senão uma expropriação judicial nos 56 kilometros construidos sendo todos feitos em excellentes condições graças ao tino e senso pratico do zeloso director da construcção.

A exploração do troço vai ser feito pelo prolongamento de 2 comboios correios 3 e 4 e dos mixtos 5 e 6 havendo além d'isso 3 comboios tramways ascendentes e outros tantos descendentes.

Para completar a viação acelerada no Algarve resta agora construir o troço de Portimão a Lagos, cujo projecto definitivo está sendo elaborado e cuja construcção se justifica plenamente, apesar da dispendiosa ponte sobre a ria de Portimão.

Quando se achar construída a linha do Sado até Garvão e os troços do Barreiro a Cacilhas, de Huelva a Ayamonte, o movimento de passageiros para o Algarve pôde tornar notável incremento e a viagem torna-se rapida e commoda. Entretanto grande melhoramento é já a conclusão da linha litoral desde Villa Real até Portimão na extensão de cerca 120 kilometros dos quais 82 kilometros foram abertos à exploração posteriormente à promulgação da lei de 16 de julho de 1899, à qual deve tambem a rede de sul os 40 kilometros abertos à explo-

ração de Pias a Moura e de Extremoz a Villa Viçosa, sem falar nos que estão em construção e nos inúmeros melhoramentos introduzidos nas linhas construídas anteriormente, no material circulante e nos serviços de exploração.

11-4-906.

J. Fernando de Sousa.

Propaganda de Portugal

Registemos o que houve, durante a quinzena, em trabalhos d'esta Sociedade:

No dia 8 a direcção foi recebida em audiencia por el-rei, ao qual apresentou o seu programma e sollicitou lhe fosse consentido pedir a sua alteza o principe real para aceitar a presidencia de honra.

El-rei respondeu que com o maior prazer veria seu filho presidente de tão patriotica sociedade, á qual, pela sua parte, do melhor grado concedia todo o seu appoio, desejando sempre ajudá-la nos seus louvaveis fins.

Em seguida sua alteza real recebeu a commissão que lhe apresentou o seu pedido ao qual respondeu aceitar com o maior prazer o titulo que a Sociedade lhe conferia e desejar cooperar com ella para o bem da nossa patria.

O principe demorou-se conversando afavelmente com a commissão, mostrando-se conhecedor da necessidade de reforma no serviço dos hoteis do paiz, o que reconheceu dever ser um dos primeiros trabalhos da sociedade.

Depois foi a commissão tambem apresentar os seus respeitos a sua majestade a rainha D. Amelia, que a acolheu carinhosamente com phrases de perfeito entusiasmo.

Tambem a rainha se admirou, como já succedera a seu filho, de que a Sociedade, apenas, com um mez de fundação, contasse já 700 socios inscritos spontaneamente, e reconheceu que é vasta e trabalhosa a missão de preparar o paiz condignamente para ser visitado por estranhos.

A incuria em certos serviços, o abandono com que se tem deixado estragar pelo vandalismo valores historicos, mereceu censuras da rainha que lastima ver assim prejudicadas as bellezas de «um paiz como não ha outro» segundo a sua phrase.

Na terça feira 10, foi a mesma commissão recebida pelo sr. presidente do conselho ao qual entregou a representação que abaixo publicamos, convidando-o a aceitar o titulo de presidente honorario.

Por essa representação se vê que a nova agremiação começa com a maior actividade a produzir trabalho util em prol dos interesses geraes do paiz, cumprindo assim briosamente a sua missão altamente patriotica e digna do aplauso de todos os que se interessam por que a nossa patria se alevante em progressos e se torne digna da admiração universal que por tantos titulos merece.

O sr. conselheiro Hintze Ribeiro prometteu interessar-se pela breve resolução dos assuntos a que esse documento se refere, activando-a pelas diferentes pastas a que elles correspondam.

Tambem o sr. ministro dos estrangeiros foi procurado, dando à Sociedade toda a certeza da sua boa vontade.

Sobre o titulo que lhe foi oferecido de um dos presidentes honorarios o sr. conselheiro Wenceslau de Lima respondeu que, aceitando-o agradecido, desejava tambem ser um socio de accão, e colaborando em tudo que fosse util aos fins da Sociedade considerava tambem esta como uma cooperadora da missão que incumbe ao seu ministerio.

Foi tambem visitado o sr. conselheiro Camello Lampeira, nosso ministro no Brazil, com o qual, em longa entrevista, se trocaram idéas tendentes ao desenvolvimento da Sociedade naquelle paiz.

Na proxima quarta feira 18, a direcção vae ser recebida pelo sr. Marquez do Soveral, para igual fim, no que respeita ao Reino Unido.

Segue a representação a que acima nos referimos:

«A Direcção da Sociedade Propaganda de Portugal, no desempenho da sua missão patriotica, vem pedir a esclarecida attenção de v. ex.* para alguns factos nocivos aos interesses do paiz por tolherem o desenvolvimento do excursionismo e que demandam por isso urgentes providencias.

Com grande sacrificio do thesouro fizeram-se obras importantes nos portos de Lisboa e Leixões, queremos, e com razão, que o nosso paiz seja o caes da Europa, avançado no extremo-oeste, convidando os viajantes que veem da America ou a ella se dirijam a encurtar o trajecto marítimo. Teem-se empenhado ultimamente louvaveis esforços nesse sentido, construindo-se o posto de desinfecção, estudando-se o modo de facilitar a atracação aos caes, adoçando-se um pouco o rigor das formalidades aduaneiras, e procurando-se tornar diario o *Sud-Express*.

Se nessas diligencias esmorecermos e perdermos tempo, seremos supplantados pela concorrência dos portos de Vigo e Cadiz, que se preparam para disputar ao porto de Lisboa a primazia nas relações transatlanticas.

Importa, pois, é da maior urgencia, fazer tudo quanto possa assegurar a realização de tão patriotico intuito, em que empenham louvavelmente os seus esforços a Associação Commercial, a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes e a Empresa Exploradora do porto de Lisboa.

Succede, porém, que, no momento em que a *Compagnie des Wagons-Lits*, procurando com boa vontade remover os obstaculos á realização do *Sud-Express* diario, pedia apenas como compensação que para o seu material circulante fosse elevado a um anno o prazo de importação temporaria, renovavel por annos successivos sem dependencia de minuciosas formalidades, apenas lhe foi concedida essa isenção com a condição de realizar primeiro o anunziado intuito de tornar diario o *Sud-Express*.

Justamente magoada com esta prova de desconfiança em contraste com a sua boa vontade na realização de um plano de importancia capital para o nosso paiz, bem pôde ser que essa boa vontade arrefeça, abstendo-se a companhia de mandar fabricar o material necessário para melhorar o seu serviço, enquanto o seu pedido não fôr cabalmente deferido.

Que perde o thesouro com a importação, sem direitos, de alguns *fourgons* e carruagens de luxo que não pôdem ser fabricados no paiz e que veem proporcionar tão apreciaveis commodidades aos viajantes? E ha de naufragar iniciativa de tão capital importancia em tão minusculo escolho?

Quanto ao desembarque de passageiros, faltam caes para a sua atracação.

Junto do posto de desinfecção escasseia para os transatlanticos o espaço, tomado pelos navios que ali descarregam carvão ou carregam toros.

Assim, em 2 do corrente, estavam ali atracados oito navios, quando o *Atlantique* atracou, não ficando logar para outro transatlantico. Urge, pois, fazer quanto antes as obras previstas instantaneamente reclamadas, no interior da doca de Alcantara, para se transferirem para ali parte dos serviços commerciaes effectuados hoje do lado exterior, ficando assim mais espaço livre para a atracação e seja qual fôr o regimen adoptado para a exploração do porto de Lisboa.

Duas commissões, ultimamente nomeadas pelo governo, estudaram minuciosamente as providencias necessarias para que o porto de Lisboa desempenhe cabalmente a sua missão.

Occupou-se em especial, uma d'ellas, dos meios de facilitar a atracação dos navios. Sem pretender emitir opinião sobre o regimen de exploração que haja de se adoptar, a Sociedade Propaganda de Portugal, consciente da importancia que para o paiz tem o movimento de transito de passageiros entre a Europa e a America do Sul, vem juntar as suas instancias ás do commercio para que sem perda de tempo, que pôde ser irreparavel, e seja qual fôr o sistema adoptado, se faça em Lisboa o que activamente se trata de fazer nos portos concorrentes, realizando as obras mais urgentes e adoptando as providencias que facilitem a atracação dos navios.

A abertura do posto de desinfecção constituiu apreciavel progresso.

Para tornar mais efficaz este melhamento importa, porém, remover alguns embaraços e imperfeições. Assim é para desejar, que a visita sanitaria e o desembarque de passageiros se possam effectuar sem demora, mesmo quando um paquete entre ao cair da tarde, tanto mais que a hora de partida do *Sud-Express* não deixa folga bastante na manhã seguinte para o cumprimento de todas as formalidades sanitarias e fiscaes, tendo já sucedido aos passageiros perderem o comboio que desejavam aproveitar.

Cobra-se no posto de desinfecção a taxa de 800 réis por passageiro que segue em transito e cujas bagagens são selladas sem verificação.

Se pretende porém ficar em Lisboa ou demorar-se alguns dias no paiz eleva-se a taxa a 25500 réis, quasi o triplo, parecendo, pois que é nosso intuito dar ao viajante que deseja conhecer o paiz, logo no momento de desembarque, uma impressão desagradavel, pelo contraste com a taxa estipulada para o que apenas atravessa Portugal sem o visitar. Teve-se talvez em vista crear receita para a rapida amortização do emprestimo feito com o fim de construir o posto. Quantonão perde, porém, a economia do paiz se com es-

tas e outras peias toller o movimento de viajantes que venham visitá-lo e apreciar as suas incomparáveis bellezas?

Urge ainda que sejam tomadas providencias governativas e até se promulgue lei adequada a facilitar e promover o estabelecimento de hoteis que satisfaçam os requisitos de asseio e conforto exigidos pelos viajantes.

Pelo governo transacto foi apresentada ás camaras uma proposta de lei com esse intuito. Sem discutir os meios nella indicados, julga esta Sociedade da maior urgencia providencias eficazes no que aos poderes publicos compete, para que nos principaes centros de excursões possam encontrar os viajantes hospedagem civilizada, cessando assim um dos principaes, senão o principal obstáculo, junto ao receio dos rigores fiscaes, para o desenvolvimento do excursionismo.

Permita, pois, v. ex.^a que, fiel ao seu programma, a Sociedade de Propaganda de Portugal recommende á esclarecida apreciação de v. ex.^a e do governo a que v. ex.^a preside, os assuntos a que se referiu e peça que pelas pastas referidas se providencie:

1.^o Para que á «Compagnie Internationale des Wagons-Lits» sejam desde ja e sem condições, proporcionadas todas as facilidades para a importação do material circulante destinado aos comboios rápidos nacionaes e internacionaes;

2.^o — Para que sem perda de tempo, e custe o que custar, se iniciem no porto de Lisboa as obras indispensaveis para facilitar a atracação dos paquetes transatlanticos e se adóptem no mesmo intuito as necessarias providencias aproveitando-se o estudo de uma commissão para esse fim nomeada ha mezes;

3.^o — Que cessem todos os rigores inuteis de fiscalização aduaneira nas fronteiras terrestres e marítimas;

4.^o — Que se faculte o desembarque dos passageiros no mesmo dia da chegada, mesmo quando os vapores entrem ao cair da tarde, fazendo-se o necessário serviço nocturno;

5.^o — Que se reduza a taxa paga no posto de desinfecção pelos passageiros que não seguirem logo em transito, igualando-a á que a estes é imposta;

6.^o — Que se providencie para promover o estabelecimento de hoteis nas devidas condições nas principaes localidades do paiz visitadas pelos excursionistas.

Formulando respeitosamente estes pedidos tem a Sociedade a consciencia de que cumpre um dever patriotico, não sendo outro o seu fim senão cooperar para que o nosso paiz seja visitado e apreciado como merece para que a sua economia se resinta favoravelmente da mais facil e activa circulação de nacionaes e estrangeiros.

Lisboa, 10 de abril de 1906.

III.^{mo} e ex.^{mo} sr. conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro, dignissimo presidente do conselho e ministro do reino.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do viaducto da Baia, no lanço de Livração a Amarante da linha do Valle do Tamega, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 31 janeiro do corrente anno, para satisfazer ao disposto no parecer de 1 de dezembro de 1904, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem, conformando-se com o parecer do mesmo Conselho Superior com data de 22 do corrente, aprovar o referido projecto e respectivo orçamento, na importancia de 34.190\$000 réis.

Paço, em 31 de março de 1906. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao 1.^o semestre do anno economico de 1905-1906 (1 de julho a 31 de dezembro de 1905) a importancia de 151.496\$961 réis: ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 15 de março findo, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e ouvido a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 151.496\$961 como liquidação da garantia de juro da

linha ferrea da Beira Baixa no 1.^o semestre do anno economico de 1905-1906.

Paço, em 4 de abril de 1906. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro da referida linha relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1905-1906 (1 de julho a 31 de dezembro de 1905), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento liquido kilometrico foi no referido periodo superior ao minimo além do qual o Estado deverá ser reembolsado das quantias dispensadas com as garantias de juro, como dispõe o § 4.^o do artigo 23.^o do contrato de 29 de novembro de 1883; ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 15 do corrente, e ouvida a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação na importancia do reembolso para o Estado da quantia de 6.689\$554 réis e ordenar:

1.^o Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.^o Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a adjudicação da garantia de juro relativa a todo o anno economico corrente, visto o § 4.^o do artigo 28.^o do contrato de 29 de novembro de 1883 se referir ao producto liquido annual e não ao semestral.

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

Paço, em 4 de abril de 1906. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o regulamento elaborado de acordo com os estatutos da Companhia do Caminho de ferro de Benguela e relativo ás funcções do seu conselho de administração e comité em Londres, conformando-se com o parecer da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda e da Junta Consultiva do Ultramar: ha por bem conceder a sua approvação ao mencionado regulamento que faz parte integrante d'esta portaria.

O que o mesmo Augusto Senhor manda comunicar, pela Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, á Companhia do Caminho de ferro de Benguela para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 30 de março de 1906. — Antonio de Azevedo Castello Branco.

TARIFAS DE TRANSPORTE

P. H. 3 pequena velocidade, da Companhia Real. — Damos hoje esta nova tarifa que se destina a beneficiar os transportes das grandes fabricas d'assucar, de Saragoça para Lisboa.

Cincocentenario dos caminhos de ferro

Monumento de Fontes

Entre outras ideias que temos tido e exposto a diversas pessoas, tem encontrado sympathia a de se realizar no dia 28 de outubro uma grande festa, no Carregado, ponto que foi extremo do troço de via ferrea inaugurada em igual dia de 1856, fazendo-se ali uma grande parada agricola-regional, uma feira, com brillantes illuminações a luz electrica etc.

A essa festa seria convidada a ir a familia real, como foi então, e quanto possível em comboio que partisse de Santa Apolonia á mesma hora do da inauguração.

Tambem de Santa Apolonia deveriam partir outros comboios, e outros do Rocio, com a maior frequencia porque é de esperar que a festa atráia uma affluencia enorme, visto, para mais, ser um domingo o dia da festa.

Outra ideia que apresentamos é a de associar a caridade às manifestações de regozijo, dando um grande bodo aos necessitados em local que tenha significação especial na festa.

E tratando-se de realizar—porque já está indicado que não deixará de se fazer—uma solemne commemoração da data em que se inaugurou o nosso primeiro caminho de ferro, não deve esquecer e será occasião mais própria para se pagar, uma dívida de gratidão nacional ao espírito elevado, ao legislador inteligente e activo que tanto luctou pelo implantamento d'este sistema de viação em Portugal—a Fontes Pereira de Mello.

A erecção do monumento foi, em tempo, resolvida, a primeira pedra foi lançada em um dos talhões da Avenida da Liberdade, e uma subscrição foi aberta chegando-e a reunir avultada verba.

Não sabemos o que d'ella se fez nem temos patente os nomes das pessoas que compunham a comissão; grande parte d'ellas estarão mortas, algumas dispersas; de tudo o que resta e a recordação de quanto Portugal deve a esse grande vulto político, é uma pedra deposta sob a terra.

Enganamo-nos; resta muito mais! a obra imortal dura de Fontes, a prosperar e a fazer progredir o paiz inteiro; a transformação material que a sua administração operou e de que hoje todos nós, mesmo os que não commungaram nas suas ideias, temos que reconhecer a beneficia importância.

Agora, que se vai festejar a obra monumental, justo é que se não olvide o architecto inteligente e arrojado; que o monumento se eleve a perpetuar a sua memória.

Esse monumento ficaria muito melhor na avenida que tem o nome do illustre estadista do que no logar onde foi projectado.

Lembramos, pois, que seria um dos numeros mais proprios do programma das festas a trasladação da pedra fundamental, do sitio onde está para a placa central da Avenida Fontes em frente do ponto onde começa a Avenida Aguiar.

A subscrição seria reaberta, reconstituindo-se a comissão, e para ella se poderiam crear varias receitas, até com pequena dificuldade e certeza de bom resultado.

Creemos tambem que não está escolhido o projecto do monumento; ahí está outro ponto a fazer coincidir com as festas: a exposição de projectos e a escolha do preferido.

BUENOS AIRES — LISBOA

Tudo leva a crer que o porto de Lisboa seja o escolhido para ponto de desembarque dos viajantes da America do Sul.

Notícias chegadas do estrangeiro assim no-lo fazem acreditar.

A Companhia Hamburgo-Sul Americana, manda nos proximos meses de agosto e setembro para Buenos Aires dois grandes vapores, recentemente adquiridos para fazerem a viagem entre aquelle porto e Lisboa em quatorze dias. Desenvolvem a velocidade de dezasseis nós por hora.

Tem quatro pontes, seis cabines de luxo, e acomodações para 113 passageiros de primeira camara.

São dotados de todos os requisitos do conforto.

Além d'estes dois mandou a mesma companhia construir para a mesma carreira, um outro vapor de dez mil toneladas, que deve estar pronto dentro de um anno, com acomodações para trezentos passageiros de primeira camara.

A velocidade será de 17 nós, o que permitirá fazer a viagem em doze dias.

Além d'esta Companhia, outras companhias alemãs, inglesas, e francesas pensam em estabelecer carreiras entre Lisboa e Buenos Aires, sem tocar em nenhum porto intermédio, gastando apenas doze dias de viagem.

Estas notícias devem animar-nos para que tratemos de obter o mais depressa possível os expressos diarios para Paris, pois que assim o viajante preferirá encurtar a

viagem marítima desembarcando em Lisboa, com a certeza de que em qualquer dia que chegue terá sempre um expresso que o leve rápida e comodamente até o centro da Europa.

A economia de tempo realizada é de dois dias; e para quem tem feito o longo percurso de 5.450 milhas por mar, que tanto dista Buenos Aires de Lisboa, economizar dois dias de viagem, e livrar-se ainda da travessia do golfo da Gasconha com todos os respectivos incomodos, é cousa sobremaneira apreciável para que a desprese.

Pela sua posição geographică, está Lisboa destinado a ser o ponto de desembarque dos viajantes vindos da America do Sul. O que é preciso agora é proporcionar-lhe o conforto que os atraia para cá, e as comodidades que o convidem a demorar-se.

E' necessário que a qualquer hora que os paquetes cheguem, os viajantes possam desembarcar. E de grandissima vantagem seria que os comboios diarios Lisboa-Paris podessem sair d'aqui ás 9 horas da noite.

Muito se tem feito para obtermos que seja Lisboa o ponto de desembarque, e essas providencias teem causado boa impressão em Buenos Aires; mas muito mais é preciso fazer ainda.

E não devemos descuidar-nos.

NOTAS DE VIAGEM

XIII

0 Alaska — Um mar electrico — Cidade sobre agua — O furor de gastar dinheiros — Minas d'ouro — Uma cidade abandonada — Capital sem importância — O indio em fim — Casas d'elles — Rapinagem — Uma cidade modelo.

Ha que fazer uma aclaração importante — e expontanea — sobre o que dissemos a respeito do serviço de vapores para o Alaska, e é que o pessimo serviço que descrevemos — e que não pode ser peior — é o dos vapores supplementares, a que a companhia Pacific Coast pomposamente chama «vapores de recreio». Ha um barco da mesma companhia, o «Spokane» o unico que faz viagens de luxo, no qual o preço dos camarotes chega a ser 250\$000 réis, por pessoa, em que, segundo dizem, o serviço é melhor, outros asseguram que é a mesma cousa... adeante.

No primeiro dia de viagem o vapor pára, de manhã, em Vancouver, e um aviso manda os passageiros estarem a bordo ao meio dia, para se continuar a viagem; mas o capitão, em vez de dar a partida faz a partida de deixar estar o barco atracado até as 4 e meia... para receber uns quatrocentos saccos de cereais que vão... em excursão de recreio.

Da cidade falaremos ao regresso, que é quando ella se vê com mais vagar.

Nos dois dias seguintes vae-se desenrolando ante os nossos olhos a extensa tela das montanhas que nos acompanha sempre.

O vapor singra entre a costa e as ilhas, só havendo movimento de mar num ponto em que estas não o abrigam da esquerda.

Nalgumas passagens a agua está tão placida que os montes se retratam nella, produzindo um efeito original.

De noute a phosphorescencia das aguas é tal que o vapor parece navegar num mar de faiscas electricas.

O primeiro porto onde paramos, por duas horas, é Ketchikan, uma cidade, ou melhor, uma pequena povoação que tem a originalidade de ser construída toda — edifícios e ruas — sobre estacaaria, constituindo as ruas verdadeiras pontes sob as quaes passam as aguas que descem da montanha.

Esperamos ver indios, esquimós selvagens, forrados de pelles, de placa de dente de urso no beiço e outros requintes de elegancia alaskana.

Mas nem por amostra os avistamos.

Os habitantes da original aldeia são cárados americanos, negociantes de tudo incluindo os artigos indios genuinos... fabricados por elles na perfeição; artigos que

são disputados com sofreguidão pelos passageiros, e em especial pelas passageiras dos vapores, comprando tudo por preços fabulosos, com um prazer de gastar dinheiro só proprio de americanas.

Uma alcova de cordel, que, diga-se em verdade, faria o orgulho de qualquer creada que nella fosse comprar a carne, é vendida por 27\$000 réis. Uma cigarreira da mesma origem, menos mal trabalhada, confessamos, adquire-a uma amadora por 18\$000 réis; uma lasca de madeira em que o caixeiro da loja abriu a canivete umas figuras, copiadas dos *toten-poles*, e o patrão completou pintando-as com tintas berrantes, custa 10\$000 réis.

Assim, vale a pena ser comerciante em tão remotas paragens. Cada vapor que passa deixa mais de quinhentos dollars em cada cidade.

Na seguinte tarde avistamos muito ao longe a geleira de Takou, que é pena ver-se mal a tanta distancia. Mas o vapor não se pôde aproximar mais porque d'ella se desprendem continuamente enormes blocos de neve que veem boiando na agua e põem em grave risco a navegação. Alguns d'estes teem cubagem superior a 200 metros cubicos.

Juneau é uma outra paragem, já cidade de certa importancia, tambem pavimentada em madeira, com estabelecimentos variados e alguma animação.

Em frente Douglas, com importantissimas minas d'ouro, onde os excursionistas descem, até a profundidade de talvez 200 metros,—ida e volta a pé o que é estafante e perigoso. A mina é explorada a ceu aberto e cá em cima são as officinas de trituração da pedra, lavagem do ouro, etc, que tambem se visitam e são interessantes. E', porém, conveniente, quem não está habituado a tão infernal ruido, proteger os ouvidos com uma forte bola de algodão em rama ou outra substancia.

A riquesa d'este logar chamou ali uma população enorme e vae-lhe adquirindo as commodidades correlativas. Assim, tem já um bello club, com galerias, orchestra, etc. e um hotel que, a julgar pelas mesas, deve ter alojamento para mais de 200 pessoas.

Na manhã seguinte atinge-se o ponto mais distante da viagem, a cidade de Skaguay a 59° 10' de lat. N.

O vapor pára ahi todo o dia, para dar tempo aos passageiros de irem, por mais 5 dollars, no caminho de ferro até White Pass, 20 e meia milhas, passeio que, já se vê, ninguem deixa de fazer.

A cidade de Skaguay produz uma impressão triste; é uma povoação abandonada, no sentido mais latego da palavra.

Chegou a ter, ha poucos annos ainda, 10.000 habitantes; mas o seu clima insalubre, a esterilidade mineira dos seus arredores, a descoberta dos grandes jazigos auríferos na região do Inkon e a construcção do caminho de ferro para White Horse, poz tudo em débandada.

Não tem hoje talvez um milh r de habitantes.

Pequenas casas, grandes armazens, vastos estabelecimentos tudo está vazio, abandonado, os vidros quebrados, os restos de moveis, papeis e outros despojos pelo chão, dando a nitida impressão de que tudo fugiu á pressa, sem querer saber do que fica, porque nem vale deixar a casa limpa por não haver quem a compre nem quem a habite.

A linha até White Pass é arrojada, subindo por montanhas, atravessando profundos valles em viaductos pittorescos.

Em volta de Skaguay erguem-se importantes geleiras.

D'ahi o vapor *costuma* dirigir-se á geleira Mur, que é uma das coisas mais importantes a ver e com a qual a companhia faz o maior reclamo.

Mas *nem sempre* vae, pretextando, bem ou mal, que o tempo está de nevoeiro e não se pôde ir lá, mas evidentemente porque tendo-se o barco demorado mais do que o tempo da sua tabella com as cargas e descargas já lhe falta o tempo para fazer toda a derrota.

Contentamo-nos pois bom grado (dos americanos) mau grado (dos raros europeus) com parar em Kilisnow, pequena aldeia, algumas horas de pesca na bahia de Sitkon, e eis-nos a atracar á ponte na capital do Alaska, Sitka.

E' esta uma pequena povoação sem interesse e de valor, para o excursionista, muito inferior a outras da excursão.

Para ver 5 *totens-poles* e um museo pequeno não valia a pena ir-se lá.

Sendo este o extremo da viagem, o regresso faz-se pelo mesmo caminho, fazendo-se, porém, de dia, o que á ida se fizera de noute, e tendo-se a diversão nova do encontro d'algumas baleias que distráem os passageiros com as suas cabriolas.

Assim, parámos em Wrangel, cidade velha abandonada onde temos finalmente (!) o prazer de ver uma india selvagem *authentica*, uma velha de 107 annos, comendo os seus talos de couve crua, como nós comemos os saborosos espargos. Uma ponta de marfim no beiço, olhos esgazeados, immundice pela casa e ali está desde o tempo da dominação russa aquelle corpo semi-irracional... se ainda está hoje.

Tambem nesta cidade ha grande numero de *totens* interessantes, e casas de antigos indios hoje semi-civilizados; o que não impede que nos ponham em sério risco de nos darem um tiro se empreendem que queremos roubar-lhes um rabo de peixe secco. Nunca fiando.

Na manhã seguinte nova paragem em Kasaan, nome russo de uma povoação hoje abandonada pelos indios, onde se vae, nos botes do vapor, ver numerosas *totens* e algumas habitações nativas, em forma de theatro-circo, sendo como que no palco o thalamo conjugal, para os donos da casa, nas bancadas semi-circulares os logares onde dormia o resto da familia, e no centro a lareira onde o fogo se mantinha sempre, por causa do frio

A illuminação e ventilação fazia-se por meio de uma abertura no tecto, visto que não se usavam janellas e a porta devia estar sempre fechada.

Como aqui não ha curiosidades a trazer, os passageiros atiram-se com furor a tudo que encontram. Um traz uma grande pedra da praia; outro um caranguejo já meio podre; outro uma chave de parafusos, que por certo não era ferramenta de esquimó; outro tentava quebrar um pedaço d'um *toten*, vandalismo a que alguns mais respeitadores obstaram.

A ultima estação é em Metlakahtla, uma povoação moderna fundada por Mr. Dunkan, onde este velho missionario escocez governa em absoluto. E' como que um estado independente.

Elle não deixa ali permanecer senão indios, aos quaes ensina religião e industrias diversas.

E' interessante ver aquella cidadesinha, toda muito bem construida, muito limpa, muito aprazivel. Tudo trabalho de indios civilizados.

Escola, vasta egreja, jardins em todas as habitações, e os *cavalheiros* de cara chata tratando d'elles e offerecendo raminhos ás senhoras.

D'aqui a annos, quem por lá passar encontra-os de luvas e monoculo.

Dois dias passados sem interesse e o vapor entra no porto de Victoria, ilha de Vancouver, um pouco abaixo da cidade d'este nome no continente.

Legislação estrangeira

(Continuado do n.º 439)

F — Disposições especiaes concernentes ás pontes de vias ferreas e ás pontes-estradas

45. Nas pontes de ferro caldeado ou de ferro de fusão, construidas antes de entrar em vigor este regulamento, a carga maxima de ferro ou aço, em kg. por c. q. de secção util, isto é da secção que fica depois de se deduzirem os furos de rebite e a das partes que não trabalham não deverá ultrapassar os valores limites indicados no quadro junto.

Esfogo
maximo em kg.
por c. q.

Designação da carga e natureza do esforço

Ferro caldeado
ou ferro de fusão

a) Tomando por base as cargas fixadas no § 7 artigos 21.º a 28.º e 38.º não se comprehendo os ee

tos produzidos pelo vento, as oscilações lateraes, as pressões transversaes e a acção do freio.

1.º Trabalho á tracção ou á compressão para vãos attingindo 30 metros.....

Para vãos attingindo mais de 30 metros.....

Nesta formula l representa o vão dos taboleiros em metros. Para os pilares e columnas, l representa a média dos vãos adjacentes. Em fim, para as travessas e longrinas e para os cachorros, dar-se-ha a l valores que correspondam ao vão d'estas peças ou ao dobro do comprimento dos cachorros.

2.º Trabalho de tesouramento exceptuando os rebites

3.º Trabalho dos rebites ao tesouramento

a) num sentido apenas

b) em mais sentidos (este valor appli. a-se tambem aos rebites de junta das vigas do taboleiro)

4.º Pressão nas paredes dos furos de rebite (diametro do rebite \times espessura da chapa)

b) Tomando por base todas as cargas prescritas no § 7.

5.º Trabalho á tracção ou á compressão.....

6.º Trabalho de tesouramento excepto nos rebites...

7.º Trabalho dos rebites ao tesouramento.....

8.º Pressão sobre as paredes dos ferros de rebite (diametro \times espessura).....

9.º Trabalho das peças de gusa (entendendo-se que este metal não poderá ser empregado para nenhum elemento de construcção que fique em falso entre apoios).

a) á compressão.....

b) á tracção só

c) á tracção com flexão.....

10.º Trabalho das peças de aço dos apoios de ponte á tracção ou á compressão com flexão.....

16. A's pontes de madeira existentes applicar-se-hão as disposições contidas nos artigos 8.º a 11.º do presente § (§ 8).

17. Se o calculo das resistencias, feito segundo as prescrições do § 7, artigos 24 a 28 e 38, mostrar que se ultrapassaram os limites de carga previstos nos artigos 15 e 16 acima, a administração da via ferrea deverá logo submeter ao ministerio das vias ferreas propostas a tal respeito, fazendo conhecer a natureza dos materiaes avaliada pelas experiencias executadas. Ao mesmo tempo, a administração da via ferrea dirigirá á inspecção geral das vias ferreas austriacas um relatorio sobre o resultado d'este calculo das resistencias.

18. Se fôr necessário o esforço d'um taboleiro de ponte metallica só por causa das cargas verticaes (não se comprehendendo os esforços verticaes produzidos pelo vento) e se lhe elle fôr admisivel em virtude da natureza dos materiaes, é, em regra geral necessário que elle se extenda ao conjunto do taboleiro, tomando se por base as cargas ou esforços previstos no § 7 e no presente § para as pontes novas. Todavia, quando se trate d'um taboleiro de ferro forjado não se admittirão senão os limites estabelecidos para este metal, mesmo que se empregue o ferro de fusão do reforço.

19. Se pelo contrario, o reforço d'um taboleiro metallico só fôr necessário em vista do additamento dos esforços verticaes produzidos pelo vento, e dos esforços horisontaes produzidos pelo vento, pelas oscilações lateraes, pelas pressões transversaes e pela accão do freio, o reforço, quando os materiaes sejam de qualidade bastante, pôde limitar-se ás peças que sejam fracas em demasia e a carga permanente pôde ser escolhida segundo as disposições da alinea 15 do presente §.

20. Se a renovação parcial ou total d'uma ponte de madeira se tornar necessaria por qualquer motivo, a construcção que a substituir deve satisfazer ás prescrições dos §§ 7 e 8 para as pontes novas.

21. Quando se empregue noutro local um taboleiro de ponte tirado da linha, é necessário apreciá-lo segundo as disposições que se applicam ás pontes de construcção nova.

22. Quando exista uma ponte-estrada a qual deva ser utilizada para servir ao mesmo tempo a uma via ferrea e seja necessário para tal fim transformá-la ou reforçá-la, proceder-se-ha a essas operações tendo em vista o espirito das alineas 18 e 19 do presente §.

II Execução das pontes

§ 9.—Natureza do ferro e do aço

1. Para as construcções metallicas das pontes, empregar-se-ha ferro forjado ou o ferro de fusão baixo. Para os taboleiros novos

950
930 + 1
700
800
750
1,750
1,250
800
850
2,000
Gusa

750
250
300
Aço
1,20

da mesma ponte só pode fazer-se uso de ferro da mesma natureza e do mesmo modo de fabricação.

2. Os apoios das longrinas serão de gusa ou de aço fundido.

3. O ferro forjado das peças laminadas precisa de gusa bruta da melhor qualidade.

4. As chapas de ferro forjado destinadas a ocupar num taboleiro posições taes que sejam solicitadas não só no sentido da laminagem mas em outras direcções serão feitas pela laminagem de molhos de barras cruzadas. Devem por isto estas chapas ser designadas especialmente quando se faz a sua encommenda.

5. As peças laminadas de ferro de fusão serão obtidas pela laminagem de barras grossas. Deverá evitar-se que experimentem um arrefecimento brusco ou irregular á saída do laminador

6. O ferro forjado e o ferro de fusão devem ter uma textura homogenea; deixando-se estirar com facilidade, apresentando uma superficie lisa, não sendo quebradiços nem a frio nem a quente. Não deve haver falhas.

7. As peças de gusa serão fabricadas com gusa parda de primeira fusão; serão puras e isentas de defeitos.

8. Para as peças de aço fundido escolher-se-ha o aço Martin, ou sendo necessário, o aço de cadinho.

§ 10.—Resistencia necessaria do ferro e do aço

1. A resistencia e a ductilidade do ferro e do aço que se deseja empregar nos taboleiros das pontes devem satisfazer ás seguintes prescrições que são susceptiveis de ser modificadas ou completadas no caso de emprego de materiaes de natureza anormal, e d'um modo geral em casos excepcionaes. Quando se isto, as disposições modificativas deverão ser publicadas logo que se ponham em adjudicação.

A.—Ferro forjado

2. O ferro forjado deve dar um alongamento de 12 por c. no sentido da laminagem, tendo uma resistencia á tracção de 3,6 ton. por c. q., ou superior.

Com uma resistencia menor á tracção, o alongamento deve ser proporcionalmente maior: de 20 por c. pelo menos para a resistencia minima admissivel á tracção—3,3 ton. por c. q.

3. As peças laminadas destinadas a elementos d'um taboleiro e que deva ser solicitadas em muitas direcções, devem apresentar, perpendicularmente á laminagem uma resistencia á tracção de 3 ton. pelo menos por c. q. com um alongamento de 5 p. c. pelo menos.

4. O ferro dos rebites e cavilhas (*boulons*) deve dar o alongamento de 18 p. c. pelo menos para uma resistencia de 3,5 por c. q.

B.—Ferro de fusão

5. A resistencia á tracção do ferro de fusão destinado a taboleiro de ponte não deve ser inferior a 3,6 ton. nem ultrapassar 4,5 para o ferro de fusão obtido em fornos de reverbero; não excederá 4,2 ton. por c. q. para os outros ferros produzidos por processo diferente.

6. O alongamento do ferro de fusão deve ser suficientemente elevado para que o producto da resistencia (em ton. por c. q.) pelo alongamento (por cento) seja igual a 100 pelo menos nos ensaios de ruptura no sentido da laminagem e a 90 pelo menos nos ensaios feitos perpendicularmente á laminagem.

7. O ferro empregado em rebites e cavilhas deve apresentar uma resistencia de 3,5 a 4 ton. por c. q. e um alongamento suficiente para que o producto da resistencia (em ton. por c. q.) pelo alongamento (por c.) dê pela menos o coefficiente 110.

C.—Gusa e aço fundido

8. A gusa deve apresentar uma resistencia á tracção pelo menos de 1,2 ton. por c. q. e uma resistencia á compressão pelo menos de 5 ton. por c. q.

9. E' necessário que o aço fundido empregado em coxins d'apoio das pontes tenha uma resistencia á tracção pelo menos de 5,7 ton. por c. q. e um alongamento pelo menos de 10 p. c.

§ 11.—Provas do ferro e do aço.—A.—Condições geraes

1. A recepção dos materiaes basear-se-ha nos resultados das provas de tracção, dobragem, ruptura e outros ensaios previstos nos artigos juntos.

2. Estas experiencias devem effectuar-se nas officinas do fornecedor. E' necessário que o engenheiro que faz a encommenda imponha o direito de por si ou pelos seus inspectores, assistir a todas as phases da fabricação, dos materiaes e tomar conhecimento dos livros das fundições das officinas. Poderá auctorizar a applicação de pequenas quantidades de materiaes de boa qualidade que existam em armazens.

(Continua).

Companhia Nacional

Recebemos o relatorio apresentado á assembleia geral ordinaria, referente ao anno de 1905.

Por elle se vê que as duas linhas em exploração, Bragança e Vizeu, médem a extensão de 148 kilometros, pertencendo á primeira 98, e á segunda 50.

A receita liquida foi de 46:435\$673 réis, provenientes: de Bragança, 31:555\$609 réis; de Vizeu 14:880\$064 réis.

A receita média por kilometro foi de 737\$863 réis e a despesa 424\$128.

A relação da despesa para a receita nas duas linhas foi de 57,47 por cento. Na de Bragança a relação foi de 51,80 por cento; na de Vizeu 55.88 por cento.

A receita cresceu sensivelmente neste ultimo anno. Quanto á linha de Bragança esse accrescimo é explicado pelo aumento do numero de kilometros; na de Vizeu, esse aumento é devido a uma zelosa administração, pois que o numero de kilometros se conservou o mesmo.

O aumento de passageiros nas duas linhas é representado pela cifra de 11.790; o aumento de mercadorias em grande velocidade foi de 1.397 toneladas e em pequena velocidade foi de 3.474 toneladas.

O numero total de passageiros foi de 113.019.

Vê-se, pois, que a Companhia por uma prudente administração tem conseguido fazer face ás dificuldades que temporariamente a assaltaram e promete dentro em pouco entrar num periodo de franca prosperidade.

PARTÉ FINÂNCIÁRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Não se tendo verificado a reunião da assembleia geral ordinaria, convocada para hoje, por falta de numero de accionistas, é nova e definitivamente convocada para o dia 26 do corrente, pela 1 hora da tarde, no Banco Commercial de Lisboa.

O deposito das acções ao portador poderá efectuar-se até as 3 horas do dia 17.—Lisboa, 10 de abril de 1906.—O Presidente da assembleia geral, José Adolfo de Mello e Sousa.

Não se tendo reunido numero suficiente de accionistas para poder funcionar a assembleia geral extraordinaria, convocada para hoje é nova e definitivamente convocada para o dia 26 do corrente, pelas 2 horas da tarde, no Banco Commercial de Lisboa.

O fim da reunião é reformar os estatutos no artigo referente e capital social, que se pretende reduzir, alterando tambem os artigos que tenham relação com aquelle e bem assim a forma da distribuição dos lucros.

O deposito das acções ao portador poderá efectuar-se até as 3 horas do dia 17. Lisboa, 10 de abril de 1906.—O Presidente da assembleia geral, José Adolfo de Mello e Sousa.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1906.

Entrou numa novissima phase a questão dos Tabacos. Por portaria de 9 do corrente foi posto a concurso, apenas o exclusivo do fabrico do tabaco no continente do reino. Começam assim a ser seguidas as indicações formuladas pela commissão de fazenda da camara dos deputados que no anno findo deu parecer desfavoravel ao celebrado contrato de 4 d'abril do mesmo anno; contracto que reunia as duas operações: conversão e exclusivo.

O prazo maximo para a exploração do monopólio será, segundo as condições do programma do concurso, de 19 annos.

Pelo que respeita á renda annual a pagar pelo concessionario ao Estado, foi fixada como base minima a renda de 6.000 contos, garantida pelo contrato de 4 d'abril.

Como base para o calculo do accrescimo da renda do monopólio foi fixada a venda annual de 2 461.526 kilogrammas. Por cada kilogramma de tabaco vendido acima d'esta quantidade, pagará o concessionario ao Estado:

a) Por kilogramma de tabaco nacional vendido no continente do reino, 1\$800 réis;

b) Por kilogramma de tabaco nacional, vendido para fóra do continente do reino, 180 réis;

c) Por kilogramma de tabaco importado sujeito a direitos, réis, 3\$200.

O concessionario pagará ainda ao pessoal operario:

a) Por kilogramma de tabaco nacional vendido no continente do reino, 150 réis;

b) Por kilogramma de tabaco nacional importado para fóra do continente, 20 réis.

c) Por kilogramma de tabaco importado, sujeito a direitos, 270 réis.

Segundo as condições do programma do concurso, é garantido aos operarios que a partilha de lucros a que teem direito não poderá ser inferior a 73:101\$612 réis em cada anno.

Fica tambem estabelecido que no caso de ser auctorizada a importação de tabacos manipulados, d'essa importação não resultará diminuição nos salarios ao pessoal operario.

São estas as linhas geraes das principaes condições do programma a que terão de sujeitar-se os concorrentes, aos quaes é vedado propôr qualquer alteração do fixado no mesmo programma, devendo apenas nas suas propostas designar a importancia que offerecem para renda fixa annual.

A impressão produzida no nosso meio financeiro pela publicação da portaria de 7 do corrente foi em geral favorável, não só por serem attendidas no programma do concurso as principaes reclamações da critica aos contratos anteriores, mas tambem pela clareza com que foram formuladas as condições, e ainda pela simplicidade da resposta que terão de dar aquelles que concorrerem á adjudicação do monopólio dos tabacos, o que decerto evitara complicações e suspeitas na resolução final do assunto.

A questão dos Tabacos, porém, pela sua larga complexidade, se por agora parece estar bem encaminhada, está bem longe ainda de ser assunto resolvido.

Julgamos portanto prematuros quaisquer louvores pelo bom exito de um negocio... em via de realização.

À ultima assembleia geral da Companhia Geral de Credito Predial Portuguez, que se estendeu por tres larguissimas e tempestuosas sessões, foi o assunto palpitante das conversas nos centros politicos e financeiros.

Da discussão que teve larga publicidade na imprensa apurouse, sem possibilidade de contestação, que a politica que devia ser absolutamente estranha aos negócios de aquelle importante estabelecimento de credito, é afinal a principal razão de ser de varias transacções avultadas em via de causar não pequenos prejuizos á referida Companhia.

Não nos alongaremos na apreciação dos factos largamente discutidos nas tres reuniões da assembleia geral da Companhia de Credito Predial, porque, como acima dizemos, a resenha do que nas mesmas sessões se passou teve ampla e pormenorizada publicidade.

Registamos o facto, como não podíamos deixar de o fazer, pela sua excepcional importância, fazendo votos por que na apreciação das operações propostas áquella Companhia, a que se acham ligados tão valiosos interesses, sejam estricta e imparcialmente observadas as normas e praxes determinadas pelas suas leis orgânicas.

Foi bastante regular o movimento de transacções efectuadas no nosso mercado de papeis de credito.

Nas transacções a prazo os valores preferidos foram principalmente os das companhias do Gaz e Beira Alta.

Para quasi todos os valores ha a registar uma pequena reacção no sentido da alta.

No mercado cambial houve pouca animação tendo subido ligeiramente o preço d'algumas das principaes divisas.

O cambio do Rio sobre Londres ficou a 45¹⁹/₃₂.

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 ¹ / ₄	51 ¹ / ₈	51 ⁵ / ₁₆	51 ³ / ₁₆
» 90 d.v.	51 ¹¹ / ₁₆	—	51 ³ / ₄	—
Paris cheque	559	561	538	560
Berlim	228 ¹ / ₂	229 ¹ / ₂	228	229
Amsterdam cheque	385	387	385	387
Madrid cheque	808	815	805	812

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa : Inscrições de assent.	43.90	43.90	43.90	43.90	44	44.15	44.21	44.20	44.10	—	—	44.20	—	—
» coupon ..	43.85	43.85	43.80	43.85	43.90	44.10	44.15	44.10	44.05	—	—	44.10	—	—
Obrig. 4 0/0 1888	—	—	—	20.800	20.800	20.800	20.800	20.800	20.800	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon	—	—	—	—	53.000	53.000	—	—	—	—	—	53.500	—	—
» 4 1/2 0/0 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int	—	—	—	—	—	—	61.500	61.500	—	—	—	—	—	—
» externo 1.ª série	66.300	66.300	66.400	66.400	66.600	66.600	66.600	66.600	—	—	—	66.500	—	—
» 3 0/0 1905	9.550	9.550	9.450	9.450	—	9.500	9.550	—	9.500	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal	175.000	175.000	—	175.000	—	175.150	175.000	175.000	175.000	—	—	175.000	—	—
» » Commercial	—	130.500	130.500	—	—	130.500	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino	—	—	—	94.000	94.000	94.500	94.500	95.000	—	—	—	—	—	—
» » Lisboa & Açores	—	115.500	—	—	—	115.500	115.500	—	115.000	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon	—	103.200	—	104.000	104.400	—	104.600	—	—	—	—	104.000	—	—
» Comp. Phosphoros	67.500	67.600	67.700	67.900	68.000	—	68.500	68.400	68.500	—	—	68.500	—	—
» » Real	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	—	67.500	—	—
» » Nacional	—	—	10.900	10.900	10.900	10.900	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0	92.700	—	—	—	—	—	92.650	—	—	—	—	—	—	—
» » 5 0/0	87.550	87.400	87.400	—	87.650	87.500	87.500	—	—	—	—	87.300	—	—
» C.ª Beira Alta	—	—	—	34.850	34.900	35.200	—	35.500	—	—	—	35.800	—	—
» » Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3 0/0 2.º »	57.300	57.200	57.200	57.400	57.500	57.800	—	57.500	—	—	—	—	—	—
» » Nacional 1.ª série	72.500	—	—	—	—	—	71.600	—	—	—	—	—	—	—
» » Atravez d'Africa	—	89.500	89.500	89.500	89.600	89.600	—	—	—	—	—	89.500	—	—
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	71	70.80	70.80	70.95	70.90	70.62	70.60	70.60	70.47	70.45	70.40	—	—	—
Acções Comp. Real	—	365	—	—	—	—	—	—	362	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	44	43.50	46	44.50	—	44	45	45	42	44.50	—	—	—	—
» Madrid-Zaragoza	376	378	370	373.50	364	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	239	238	—	233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	388	387.50	387	387	388	394	390	389	389	—	385	—	—	—
» » 2.º »	—	308	—	308	309.50	312	308	310	308	308	—	—	—	—
» » Beira Alta	186.25	186.50	189.50	187	187	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	144	144	140.25	140.25	140.25	142	143	143	145	145	143.25	—	—	—
Londres : 3 0/0 portuguez	70.50	70.62	70.62	70.75	70.75	70.75	70.75	70.62	70.75	70.75	70.87	—	—	—
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	1906		1905		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1906	1905
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	1925 Mar	693	80.944.000	116.802	693	78.473.652	113.237	994.584.000	980.858.900
	26 1 Abr	»	81.123.000	117.060	»	79.305.586	114.438	1.075.707.000	1.060.164.486
Nova rede garantida	1925 Mar	380	11.082.000	29.163	380	10.743.348	28.271	139.441.000	137.179.100
	26 1 Abr	»	11.987.000	31.544	»	10.826.414	28.490	151.428.000	148.005.514
Vendas Novas	1925 Mar	70	1.640.000	23.428	70	1.521.000	21.728	21.155.000	22.628.000
	26 1 Abr	»	1.778.000	25.400	»	1.540.000	22.000	22.933.000	24.168.000
Sul e Sueste	—	573	—	—	535	—	—	—	—
Minho e Douro	—	343	—	—	343	—	—	—	—
Beira Alta	26 4 Mar	253	8.778.824	34.698	253	9.568.755	37.821	66.356.582	65.341.817
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança	12 18 Fev	148	2.170.668	14.666	105	1.437.374	13.689	15.939.526	10.689.397
	19 25 »	»	2.977.688	20.119	»	1.641.509	15.633	18.917.214	12.330.906
Guimarães	21 31 Jan	34	2.799.280	82.331	34	2.171.040	63.854	6.039.745	6.360.410
	1 10 Fev	»	2.014.705	59.256	»	2.001.805	58.876	8.054.450	8.362.215
Porto à P. e Famalicão	—	64	—	—	64	—	—	—	—
Norte de Espanha	11 17	»	2.069.902	562	»	2.015.109	547	22.459.364	22.063.197
	18 24	»	1.894.670	514	»	2.065.033	560	24.354.035	24.128.231
Madrid — Zaragoza — Alicante	19 25								

O caminho de ferro do Algarve

Inaugurou-se no sabbado o troço da linha de Villa Real havendo grandes demonstrações de entusiasmo por parte da população.

A comissão promotora dos festejos offereceu um delicado copo d'água aos convidados que foram assistir á inauguração, treceando-se brindes entusiasticos.

Nas ruas a animação era enorme. Varias filarmónicas deram uma nota estridentemente alegre aos festejos.

De tarde houve passeio fluvial. Muitos barcos embandeirados, conduzindo filarmónicas, e cheios de gente, sulcavam as águas do rio.

A noite houve illuminações na villa, produzindo um bello efecto os barcos desenhando nas águas as suas linhas luminosas.

Vasconcellos Porto

O nosso collega *A Locomotiva*, no seu numero de 18 de março publica o retrato e biographia do distinto engenheiro-consultor da nossa *Gazeta*, pondo em relevo as suas bellas qualidades de carácter e a sua competência profissional.

Lisongeia-nos ver assim fazer justiça ao intelligente funcionario cujo nome se liga a trabalhos de tão grande valor na nossa engenharia.

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

(Valores em mil réis)

	1905	1904
Importação para consumo		
I—Animaes vivos	2.864.372	3.260.593
II—Materias primas para as artes e industrias	21.649.732	24.490.291
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	6.205.063	6.328.172
IV—Substancias alimenticias	16.479.080	13.832.496
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	4.279.616	4.164.370
VI—Manufacturas diversas	4.626.657	4.616.132
Taras	112.154	94.963
Totaes	56.216.676	56.787.017
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	2.923.465	4.805.258
II—Materias primas para as artes e industrias	5.261.837	5.891.271
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.568.503	1.870.082
IV—Substancias alimenticias	14.811.141	13.750.047
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos	82.553	89.698
VI—Manufacturas diversas	1.940.858	1.987.346
Totaes	26.588.359	28.393.702

Portugal Contemporâneo

Se este livro, recentemente publicado no Brazil, dissesse respeito a outro paiz que não fosse o nosso confessamos que teríamos inveja.

E' um bello volume de 266 paginas de texto curioso, instructivo, e agradavel, no qual foram intercaladas 726 photogravuras, reproduzindo os pontos mais pittorescos do nosso incomparavel Portugal, as edificações mais notaveis, monumentos, homens illustres em todos os ramos, varios objectos e decorações artisticas, etc.

A publicação é propriedade do jornal brasileiro *O Malho*; a prosa bem cuidada e denunciadora d'um espantoso trabalho de investigação é da pena de Augusto Forjaz.

Um interessante prefacio de Sousa Monteiro prepara-nos o animo para a leitura do livro onde a par de trechos epicos da nossa historia encontramos noticias circunstanciadas de todas as cidades e villas do paiz, das nossas relações com o Brazil, da nossa marinha, exercito, costumes, commercio, navegação, movimento litterario e artistico, instrucção, etc.

E' um valiosissimo elemento de propaganda e que muito deve concorrer para tornar o nosso paiz conhecido e fazer nascer o desejo de vê-lo de perto.

Agradecemos o exemplar que nos enviaram.

Publicações recebidas

Boletim da União Velocipedica Portugueza.—Recebemos a visita d'este nosso collega, visita que muito agradecemos.

Trata muito sensatamente dos interesses do seu ramo, advoga as vantagens do excursionismo, e faz referencias amaveis á obra de nosso director: «Propaganda de Portugal», o que muito nos penhora.

Automobilismo

Portugal

Logo que seja aberta á exploração a linha ferrea de Coimbra á Louzã, será estabelecido um serviço de carreiras de automoveis entre Louzã, Goes e Arganil.

França

Em Paris foi ultimamente posto em exposição um automovel de seis rodas.

Tem a vantagem de se adaptar facilmente ás desigualdades do terreno, graças a uma combinação que permite aos eixos uma amplitude de movimento igual a toda a altura da caixa.

As duas rodas do meio são motrizes; as quatro restantes são directrizes. Representa esta innovação mais uma vantagem: a carroagem pôde mover-se com maior facilidade e num espaço menor do que os de quatro rodas.

Outra vantagem ainda: como a carga total fica repartida sobre tres eixos, a carga sobre cada um d'elles é menor do que quando assenta apenas sobre dois, o que faz com que os pneumaticos se deteriorem menos.

Tracção electrica

Estados Unidos

No proximo dia 1 de julho será aberta ao publico a linha de Camden a Allonti-city que mede 103 kilometros de extensão.

A corrente continua é de 650 voltios é elevada ás carroagens por meio de terceiro carril, excepto em dois pequenos troços, onde é por meio de fio aereo.

A força motriz é fornecida por sete estações transformadoras alimentada por uma corrente trifásica de 33.000 voltios proveniente da estação central de Camden, onde ha tres machinas de 2.000 kilovatios; as estações transformadoras produzem ao todo 11.000 kilovatios.

Com intervallos de quarto d' hora partirão os comboios formados por tres carroagens. O primeiro é feito em 80

minutos, sendo portanto a velocidade média de 77 quilómetros por hora.

De meia em meia hora, haverá um comboio formado, só por duas carruagens, entre Camden e Milville, percurso de 65 quilómetros; de dez em dez minutos uma carruagem automotora fará serviço entre Camden e Woodburi, percurso de 14 quilómetros.

As carruagens automotoras desenvolvem a potência de 200 cavalos cada uma.

LINHAS PORTUGUEZAS

Bragança. — Continuam com grande actividade os trabalhos nesta linha, devendo ficar terminados em setembro.

Louzã. — Está já assente toda a linha entre Coimbra e Louzã. Os trabalhos não teem afrouxado, tratando-se agora activamente da balastragem.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

Foi aberta o mês passado ao público uma nova linha da rede de caminhos de ferro subterrâneos em Londres.

Liga Baker Street como Kemington Road, e está provida dos mais modernos aperfeiçoamentos. Cada linha, ascendente e descendente, corre em terreno especial; os signaes funcionam automaticamente.

O conductor tem na sua guarita um telephone para comunicar durante o caminho com as estações. O material móvel é em aço.

Os comboios não produzem ruido algum nem as carruagens sofreram trepidações.

JAPÃO

A câmara dos representantes (deputados) votou por 243 votos contra 106, a nacionalização dos caminhos de ferro.

Espera-se igualmente que seja votada a compra para o governo da linha Séul-Fousan, na Coréia.

Está avaliada em 500 milhões de *yens* (250.000 contos) o custo total da compra das linhas interiores do Japão. O ministro da fazenda crê que esta compra pode ser feita num prazo de 5 anos sem temer qualquer perturbação no mercado financeiro.

O telefone subterrâneo de Antuerpia

A Administração dos Telegraphos da Bélgica concedeu, precedendo concurso, à sociedade Felten & Guillaume, de Carlswerk, o fornecimento da instalação da rede telefónica subterrânea de Antuerpia.

A preferência concedida a esta casa é justificada por nenhuma outra poder fazer aquela instalação em condições tão favoráveis.

Muitas tem sido as instalações feitas por estes fabricantes e estas de grande importância.

O custo total da rede telefónica subterrânea de Antuerpia está orçada em 1.820.000 francos, ou seja 327.600\$000 réis da nossa moeda.

O caminho de ferro dos Andes

A República Argentina e o Chile concordaram na construção de uma linha ferrea que atravesse os Andes no sítio chamado La Cumbre, a 3.950 metros acima do nível do mar um pouco ao sul do Aconcagua que é o pon-

to mais elevado da América do Sul pois que fica a 6.900 metros de altura.

Esta linha comunicará a ponte do Inca, termo do caminho de ferro argentino, com o Salto del Soldado, termo do caminho de ferro chileno.

A sua extensão será de quarenta e cinco quilómetros e acabará com a solução de continuidade que hoje existe na grande linha de Buenos Aires a Valparaíso, cujo trajecto se faz ao presente com grandíssimas dificuldades.

A obra está calculada em trinta e sete milhões de francos, e deve estar pronta por todo o ano próximo futuro.

São muitas as obras d'arte a construir; entre os tuneis merece especial menção o de La Cumbre que terá 2.500 metros de comprimento e ficará a 3.200 metros de altura.

A partir dos Andes, a linha será quasi toda de cremalheira, com construções auxiliares de protecção que permitem o movimento de comboios durante o inverno.

A viagem de Buenos Aires a Valparaíso durará quarenta e oito horas, em lugar de setenta e duas como agora, sendo a distância percorrida 1.430 quilómetros.

Novo «Orient Express»

A câmara do comércio de Agram, capital da Croácia, comunicou a várias câmaras de comércio da Europa um projecto destinado a organizar relações diretas entre a França, Croácia, Hungria meridional e os Balcãs, sem passar pela Alemanha.

Este novo «Orient Express» em lugar de atravessar, Munich, Viena, Budapest, e descer d'ali para Belgrado, vai directamente de Paris a Milão, pela Façade e pelo Simplão, seguindo para Belgrado por Veneza, Trieste, Fiume e Agram.

O percurso é menor 100 quilómetros do que o feito pelo actual «Orient Express».

Contra a guerra

A «Associação internacional dos médicos para a extinção da guerra», cuja sede é em Paris, resolveu reunir naquela capital por occasião da Exposição dos Sports, um congresso internacional de médicos, para em nome da sua missão e da Humanidade protestar contra os conflitos armados, contribuindo para a obra da paz por meio da arbitragem.

Neste sentido tem enviado circulares a todos os médicos de todos os países. Como, porém, é fácil que muitos d'elles não recebam essas circulares, todos os que desejem agregar-se aquela obra humanitária podem enviar as suas adesões ao dr. Rivière, 25 rue des Mathurins, Paris.

Concurso

Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro

Por espaço de trinta dias, a contar do presente anúncio, que termina em 30 de abril do ano actual, às quatro horas da tarde, está aberto concurso documental para o provimento de um lugar de inspector fiscal de tracção d'esta direcção.

Nos termos do artigo 41º da organização dos serviços fiscais de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal, aprovada por decreto de 7 de setembro de 1899, os concorrentes deverão apresentar documentos comprovativos de:

Ser português;

Ter cumprido as leis do recrutamento;

Não ter nenhuma responsabilidade criminal;

Achar-se habilitado com o curso de máquinas de Instituto In-

dústrial e Commercial de Lisboa ou com o curso de conductor e constructor de máquinas do Instituto Industrial do Porto.

E' motivo de preferencia a prática das funções de engenheiro machinista.

Os concorrentes deverão ter a suficiente robustez, que será comprovada por exame na Direcção Fiscal, no dia que oportunamente for designado.

Os requerimentos serão entregues na Secretaria da Direcção, Largo de S. Roque n.º 23, em todos dias úteis desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Secretaria da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de ferro, em Lisboa, 31 de março de 1906.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Annulação de tarifa

Pelo presente se anuncia que, desde o dia 15 de abril próximo fica annullada a tarifa especial combinada M D S. M. n.º 1, de pequena velocidade, datada de 26 de janeiro de 1889, para o transporte de carruagens vasias, de Campanhã a Medina del Campo e vice-versa.—Porto, 13 de março de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Exposição Internacional de Milão

Bilhetes directos de ida e volta de Porto-Campanhã e Lisboa a Cérbère com o seguinte itinerario: Valencia d'Alcantara, Madrid, Zaragoza, Caspe e Barcelona, válidos por 60 dias com a faculdade de paragem em todas as estações do percurso: primeiro dia de venda 1 d'abril de 1906, ultimo dia de venda 1 d'outubro de 1906. Preços dos bilhetes incluindo os impostos para os governos portuguez e espanhol, de Lisboa-Rocio ou Porto-Campanhã a Cérbère e volta: 1.ª classe 36\$260 réis, 2.ª classe 26\$340 réis.

Para mais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nos lógrames do costume —Lisboa, 24 de março de 1906.

Carruagens vasias

Desde 15 de abril de 1906 e por acordo entre todas as linhas interessadas, fica annullada a tarifa especial S. F. n.º 4 de pequena velocidade, para transporte de carruagens vasias com duas ou quatro rodas e com um ou dois assentos no interior, a qual vigora desde 1 de novembro de 1898.

Implicitamente fica também annullado, na parte que a esta tarifa se refere, o aviso ao publico B 1377 de 15 de novembro de 1905.

Lisboa, 1 de abril de 1906.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Construcção de estradas

Faz-se público que no dia 30 de abril de 1906, pelas doze horas da manhã, na estação do caminho de ferro em Beja, perante uma comissão nomeada pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, terá lugar a arrematação para adjudicação das seguintes empreitadas:

1.ª Empreitada parcial de construcção da estrada distrital n.º 173, de Borba a Serpa, lanço de Pias à Aldeia Nova de S. Bento;

2.ª Empreitada parcial de construcção da estrada distrital n.º 164, de Santa Margarida da Serra a Ourique, lanço de Ourique ao Monte dos Esteiros;

3.ª Empreitada parcial de construcção da estrada distrital n.º 162, da estação de Odemira a Troia, lanço de Mesas ao Monte-Novo.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é respectivamente de 138\$375 réis, de 21\$825 réis e de 37\$150 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade

perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as dez da manhã às quatro horas da tarde, na secretaria da 4.ª secção de via e obras em Beja.—Beja, 7 de abril de 1906.

Construcção de casas

Faz-se público que no dia 3 de maio de 1906, pelas doze horas da manhã, na secretaria da 2.ª Secção de Construcção, em Evora, perante o chefe da 2.ª Secção de Construcção terá lugar a arrematação para a adjudicação da empreitada de construcção de casas de habitação de pessoal da estação de Borba, no prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 37\$500 réis sendo a base da licitação de 1:490\$000 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as 10 horas da manhã às 4 da tarde, na secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22, Lisboa) e na da 2.ª Secção de Construcção —Evora, 9 de abril de 1906.

Direcção do Minho e Douro

Caminho de ferro da Livração a Cavez 1.º Lanço: Livração-Amarante — Empreitada F Viaducto do Baia

Pelo presente se faz público que no dia 16 de maio próximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisório para poder ser admittido como licitante a esta empreitada será de 850\$000 réis, e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso, na thesouraria de qualquer das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste.

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

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo também os licitantes enviar a esta direcção em carta fechada a sua proposta acompanhada do deposito provisório e do documento exigido na alínea b) da 2.ª condição da arrematação constante do respectivo programma, entendendo-se por este facto que desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã às três horas da tarde, no Serviço de Construcção d'esta Direcção, Rua da Estação, 106, em Campanhã, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.—Porto, 9 de abril de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de metaes e soldas

No dia 16 de abril pela 1 hora da tarde, na repartição Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de metaes e soldas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição Central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris nos escritórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa, 31 de março 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BILBAU **Gran Hotel Viscaya**.—Todo o conforto cosinha esmerada. Sucursall na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & Compa.

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

LASTELLO 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 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes

CINIRA 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 antar para cem pessoas Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1st 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, 2º

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

LISBOA High-life Pension — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1.200 a 3.000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Highlife — Lisboa.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia até 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — 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.

Companhia de Productos Celuloidicos

Direcção e escriptorio: **Doctor Casal — 7, OVIEDO.** Fabrica em Colloto (OVIEDO)

ESPAÑA

Isoladores electricos de celuloide

Adoptados pelo governo espanhol para as suas linhas telegraphicais e telephonicas, por companhias de caminhos de ferro e muitos particulares.

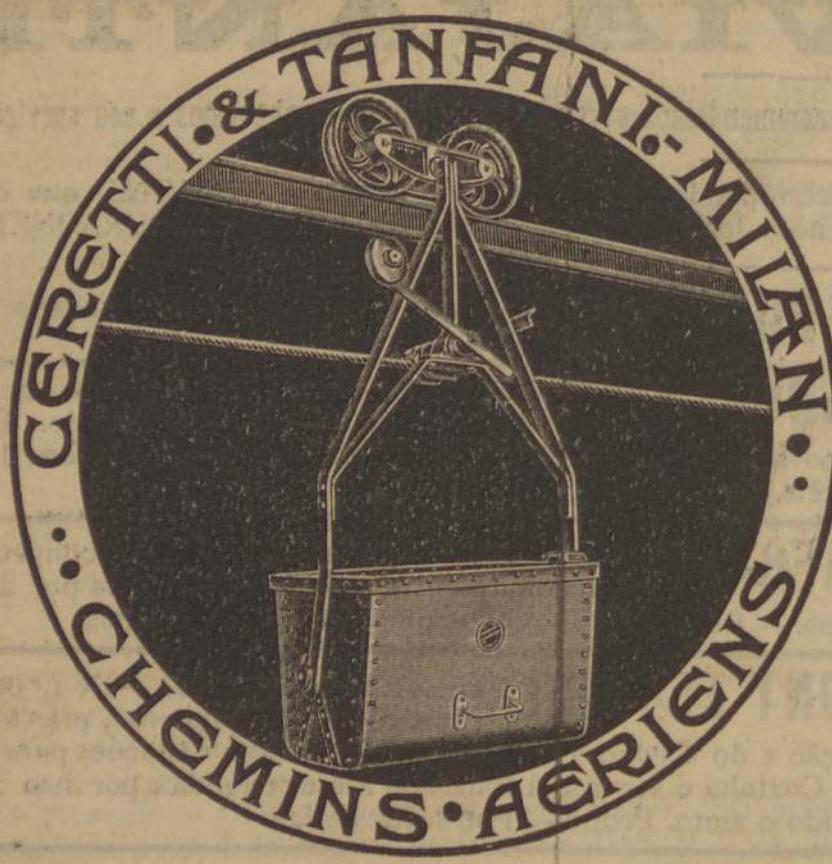
São mais dielectricos que os de vidro ou porcelana, inquebraveis, inalteraveis pelas influencias atmosfericas e não exigem outra ligação ou suporte senão a sua espiral pela qual se aparafulzam.

Supportes, com rosca para estes isoladores e para madeira, fabricados de ferro galvanizado

Celuloide em folhas e varetas grossa e fina

de 140 qualidades superiores, diferentes. Multiplices imitações entre as quais marfim, madreperola, marmores, ambar, etc.

Enviam-se a quem os pedir, preços, condições e outros detalhes. Para esclarecimentos em Portugal, dirigir-se à redacção d'esta GAZETA.



CATALOGOS E FROFOSTAS GRATIS

Vias Aéreas

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

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis, sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

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

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

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

AGUAS CHLORETTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrofulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemias chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

THE-ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.^o

Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, comunicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (compreendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo que são: Distancia até 1.000 metros, 20\$000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subcripção é annual. Accrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 83\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

À Companhia construe e vende telephones e material para a collocação e linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte de Portugal.

Companhia de Seguros Fidelidade

Fundada em 1835

CAPITAL: 1.134:000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS | 13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes — Aleobaça — Alcoentre — Almada — Ancião — Anadia — Aveiro — Beja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carrazeda d'Ançães — Cartaxo — Cascaes — Castello Branco — Castello de Vide — Cêa — Celorico da Beira — Chamusca — Chaves — Cintra — Coimbra — Coruche — Comba Dão (Santa) — Cuba — Elvas — Ericeira — Espadanedo de Sinfães — Evora — Eremoz — Fayal — Figueira — Fornos d'Algodes — Gollegã — Gouvêa — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Loanda — Madeira — Santa Maria — Merceana — S. Miguel — Montemór-o-Novo — Oeiras — Olhão — Olivaes — Ovar — Penafiel — Porto — Poço da Lanhoso — Santarem — Sernache do Bom Jardim — Setubal — Sobral de Mont'Agraço — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castello — Villa do Conde — Villa Friaça de Xira — Villa Nova de Ourém — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — V.zei.

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Abril de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-43 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.	7-44 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.
8-50 m.	8-44 m.	8-48 m.	8-33 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	20-45 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-25 m.	10-32 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.	12-40 t.	1-30 t.	1-45 t.
1-0 t.	1-11 t.	1-5 t.	2-8 t.
1-20 t.	1-31 t.	2-15 t.	2-30 t.
3-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.
3-50 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.
3-35 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.	4-31 t.	5-45 t.	5-30 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-45 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.
6-25 t.	6-39 t.	6-50 t.	7-5 t.
6-55 t.	7-9 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-20 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.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-33 n.	10-48 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-53 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. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
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. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-26 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 t.	12-20 t.	11-26 m.	12-2 t.
a 4-40 t.	2-16 t.	12-18 t.	1-24 t.
a 4-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.	3-2 t.
a 3-15 t.	4-20 t.	3-48 t.	4-24 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	3-56 t.	4-32 t.
a 4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.
5-20 t.	6-5 t.	5-26 t.	6-2 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-18 t.	7-24 t.
6-15 t.	7-20 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-46 n.	7-8 t.	8-8 n.
7-45 t.	8-50 n.	7-48 n.	8-54 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-45 n.	a 11-26 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.	4-3 t.
4-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-33 t.	b-3 t.
7-20 t.	7-51 t.	8-33 n.	9-3 n.
9-50 n.	10-21 n.	11-45 n.	12-45 n.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
6-35 m.	7-38 m.	5-0 m.	5-53 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.
12-20 t.	1-50 t.	1-4 t.	2-3 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.
4-35 t.	5-32 t.	4-40 t.	5-45 t.
5-25 t.	6-48 t.	5-55 t.	6-55 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.
1-0 n.	12-4 n.	9-10 n.	10-3 n.
2-20 n.	4-24 n.	10-45 n.	11-37 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-31 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.	12-0 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.	4-23 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.
4-42 t.	7-26 t.	7-40 t.	8-24 n.
5-42 t.	8-5 n.	8-27 n.	10-11 n.
6-42 t.	10-26 n.	11-5 n.	11-50 n.

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
p 4-37 t.	c 6-6 t.	c 5-25 m.	p 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.
p 6-0 t.	c 7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.
10-42 n.	12-6 n.	8-0 n.	9-23 n.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada

</tbl_r



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 23 de Abril sairá o paquete **Thames** para

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

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Président**. Sairá a 23 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Bordeos, vapor frances **Magellan**. Sairá a 18 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Cartagena, **Valencia**, **Barcelona** e **Filippines**, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 19 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Chili**. Sairá a 16 abril. Messageries Maritimes, Sociedades Torlades, R. Aurea, 32.



Glascow, vap. inglez **Baron Huntly**. Sairá de 16 a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Havre e Liverpool, vapor inglez **Hildenbrand**. Sairá a 22 de abril. Agentes Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sairá a 29 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool, vap. inglez **Obidense**. Sairá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool e Nova York, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá de 26 a 27 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Londres, vapor inglez **Iberia**. Sairá a 85, 1.º. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 23 de abril. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Mormugão, Colombo e Madrasta, vapor alemão **Wethley Hall**. Espera-se a 16 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 400, 2.º



Nova York (via Açores), vapor portuguez **Peninsular**. Sairá a 18 de abril, Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Oran e **Alger** (não recebe carga), vapor frances **Saint Barthélémy**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará e **Manaus** (via Madeira), vapor alemão **La Plata**. Sairá a 2 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Hellas**. Sairá a 24 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



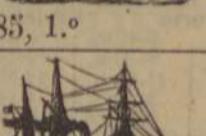
Pernambuco e Cabedello, vapor inglez **Traveller**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambrette, Ambriz, Lóanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. portuguez **Benguela**. Sairá a 22 de abril. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de maio. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei



S. Vicente, Rio de Janeiro e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 16 de abril. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Orope-sa**. Sairá a 18 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orit**. Sairá a 18 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Vigo, Havre e Hamburgo, vap. alemão **Rio Negro**. Sairá a 20 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.^a Ampliação da Tarifa especial interna n.^o 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada provisoriamente por despacho ministerial de 5 de Abril de 1906)

Desde 15 de Abril de 1906, são incluidas na classificação da Tarifa especial interna n.^o 8 de pequena velocidade a **Corticite** e a **Marmorina**, correspondendo a qualquer d'ellas a 1.^a série — 5.^o grupo e carga minima por wagon completo de 10 toneladas, e consequentemente incluidas tambem nos preços especiaes da mesma tarifa § 2.^o, alínea *B*).

Lisboa, 28 de Março de 1906.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha e de Madrid a Saragoça e Alicante

TARIFA ESPECIAL P. H. N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

(E. P. n.º 8 nas linhas espanholas)

PARA

Transporte de açúcar por wagon completo

Via MADRID-DELICIAS — VALENCIA D'ALCANTARA

Em vigor desde 25 de Abril de 1906

PREÇO POR 4.000 KILOGRAMMAS

Da estação de Saragoça (Campo del Sepulcro) ás abaixo indicadas, sem reciprocidade	Trajecto entre a procedencia e Madrid-Atocha (empalme)	Trajecto entre Madrid-Atocha (empalme) e Madrid-Delicias (empalme)	Trajecto entre Madrid-Delicias (empalme) e a fronteira de Valencia d'Alcantara	Trajecto entre a fronteira de Valencia d'Alcantara e o destino	Total
Lisboa (Alcantara-Terra, Alcantara-Mar ou Caes dos Soldados).....	3.548	50	4.572	2.630	10.800

As expedições procedentes de, ou destinadas a estações não indicadas n'esta tarifa, mas que se achem situadas entre duas mencionadas, poderão gozar da presente tarifa, pagando o preço correspondente ás estações designadas entre que se achem situadas, sempre que sigam a mesma via, uma vez que a taxa assim calculada, seja mais vantajosa para os expedidores que a de qualquer outra tarifa que seja applicável.

Consideram-se estações intermedias, todas as que estejam comprehendidas no percurso Madrid-Atocha a Saragoça (Campo del Sepulcro) e todas as comprehendidas entre a fronteira de Valencia d'Alcantara e as estações de destino mencionadas n'esta tarifa.

CONDIÇÕES

1.º — Esta tarifa só será applicável a remessas de wagon completo, ou pagando como tal, sendo considerada carga de wagon completo a tonelagem correspondente á capacidade do material que as Companhias ponham á disposição dos expedidores.

2.º — Esta tarifa não é applicável a remessas de mais de um wagon.

3.º — As operaçōes de carga serão de conta dos expedidores. O tempo concedido para se efectuar a carga de qualquer remessa é de **8 horas** uteis seguintes áquella em que o material tenha sido posto á disposição dos expedidores.

Decorrido este prazo sem que o interessado tenha concluido a carga, a Companhia expedidora cobrará, **sem distinção de dia ou de noite**, a titulo de paralisação do material, 0,25 pesetas por hora e wagon, reservando-se o direito de proceder ao carregamento da remessa por conta do interessado, cobrando n'este caso 0,60 pesetas por tonelada.

A descarga é de conta do consignatario, operação que será efectuada em harmonia com as condições estabelecidas pela tarifa de despezas accessórias da Companhia Real Portugueza.

4.º — Os transportes efectuados ao abrigo d'esta tarifa ficam isentos do pagamento de despezas de evoluções e manobras e de transmissão, no percurso português.

5.^a — Com exclusão dos impostos ou contribuições para o Estado, despacho d'alfandega e mais despezas na fronteira, que serão de conta dos expedidores ou consignatarios, nos preços d'esta tarifa estão comprehendidos todos os gastos de transporte de estação a estação.

6.^a — Para gozar das vantagens d'esta tarifa é indispensável que o expedidor se encarregue de cumprir com todas as formalidades aduaneiras, por si ou por agente seu, que designará na nota de expedição como segue:

«As operações aduaneiras na fronteira serão realizadas por
..... residente em»

O expedidor ou o seu representante cumprirá, portanto, com todas as formalidades, quaisquer que sejam, e em todos os pontos onde for necessário, pagando todas as despezas que se produzam, inclusivé as de paralisação de material que resultem do despacho, sem que a mercadoria transportada nas condições d'esta tarifa possa ser retirada das estações antes da sua entrega definitiva, não sendo a Companhia portugueza nem as Companhias hespanholas responsáveis pelas faltas ou avarias que não sejam notadas no acto da entrega da remessa ao expedidor ou ao seu representante, nem pelo tempo que decorra desde que a remessa chegue á estação de fronteira até que seja devolvida ao caminho de ferro para seguir a destino.

Decorrido o prazo de 24 horas, contado do momento em que a remessa seja posta á disposição do expedidor ou do seu representante, até que, depois de despachada, seja entregue ao caminho de ferro, começará a cobrar-se por paralisação de material:

Na fronteira hespanhola: a Companhia de Madrid-Caceres-Portugal, pesetas 0,25 por hora de atraso e por wagon.

Na fronteira portugueza: a Companhia Real o que preceitua a sua tarifa de despezas accessórias.

7.^a — As expedições deverão ser acompanhadas de 3 exemplares da nota de expedição, para cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias motivadas por erros, omissões ou deficiencias nas notas de expedição e seus duplicados, declinando as Companhias combinadas toda a responsabilidade pelos atrasos, despezas, multas, etc., que se produzam nas alfandegas portugueza ou hespanhola por deficiencias ou irregularidades nos documentos que devem servir para as operações e formalidades aduaneiras.

8.^a — As Companhias combinadas reservam-se o direito de poder exceder até o duplo os prazos regulamentares de expedição e transporte, sem que por esse facto lhes possa ser exigida indemnização alguma.

9.^a — Quando se dérem atrasos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indemnização superior:

Em Hespanha:

Por atraso de 1 ou 2 dias	a 10 % do participante hespanhol
» » » 3 dias	» 15 % » » »
» » » 4 »	» 20 % » » »
» » » 5 ou 6 dias	» 25 % » » »

Quando o atraso excede 6 dias, os consignatarios poderão usar dos direitos concedidos pelas leis em vigor para tais casos.

Em Portugal:

Por atraso de 1 a 3 dias	a 10 % do participante português
» » » 4 a 6 »	» 20 % » » »
» » » 7 a 10 »	» 30 % » » »
» » » mais de 10 dias	» 60 % » » »

Para a contagem dos dias de atraso, desprezar-se-ha, tanto em Portugal como em Hespanha, toda a fracção de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

10.^a — Esta tarifa será applicada de officio a quaisquer remessas nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o expedidor não reclamar por escripto, na nota de expedição, a applicação d'outra.

11.^a — A applicação d'esta tarifa fica subordinada ás condições das Tarifas Geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições precedentes.

Lisboa, 8 de Abril de 1906.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Estações do percurso hespanhol a que é applicável a tarifa P. H. n.º 3 de p. v.

LINHA DE MADRID A SARAGOÇA

Estações	Estações	Estações	Estações
Madrid-Atocha	Humanes	Ariza	Calatorao
Vallecas	Espinosa	Cetina	Salillas
Vicálvaro	Jadraque	Alhama	Epila
San Fernando	Matillas	Bubierca	Rueda
Torrejón de Ardoz	Baides	Ateca	Plasencia de Jalón
Alcalá de Henares	Cutamilla (ap.)	Ferrer	Grisen
Meco	Siguenza	Calatayud	Casetas
Azuqueca	Alcuneza	Paracuellos	Utebo-Monzañbarba
Guadalajara	Salinas de Medinaceli	Morés	
Fontanar	Arcos	Morata	
Junquera	Santa Maria de Huerta	Riela	