

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

## 1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

### ANNEXO D'ESTE NUMERO

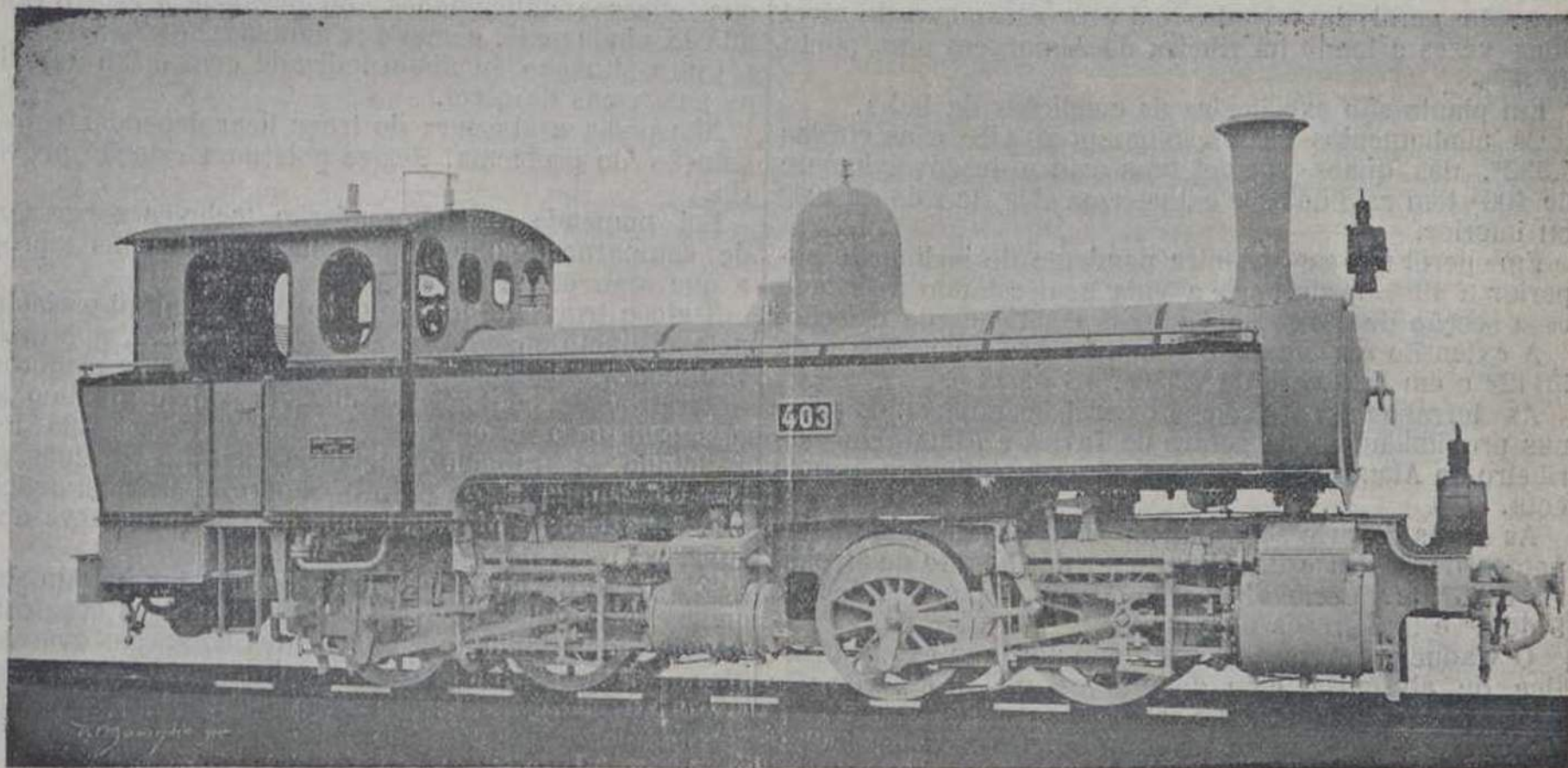
1.ª ampliação da tarifa especial interna n.º 8 p. v., do Sul e Sueste.

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

### SUMMARIO

TAVIRA A VILLA REAL, por J. Fernando de Sousa	117
PROPAGANDA DE PORTUGAL	119
PORTE OFFICIAL — Portarias de 31 de março e 4 de abril do Ministerio das Obras Publicas e 30 março do Ministerio da Marinha	120
TARIFAS DE TRANSPORTE	120
CINCOCENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO	120
BUENOS AIRES—LISBOA	121
NOTAS DE VIAGEM—XIII—O Alaska—Um mar electrico—Cidade sobre agua—O furor de gastar dinheiro—Minas de ouro—Uma cidade abandonada—Capital sem importância—O indio emfim—Casas d'elles—Rapinagem—Uma cidade modelo	121

LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (Continuação)	122
COMPANHIA NACIONAL	124
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	124 e 125
CAMINHO DE FERRO DO ALGARVE	126
VASCONCELLOS PORTO	126
COMMERCIO PORTUGUEZ	126
PORTUGAL CONTEMPORANEO	126
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	126
AUTOMOBILISMO	126
TRACÇÃO ELECTRICÁ	126
LINHAS PORTUGUEZAS — Bragança—Lousã	127
LINHAS ESTRANGEIRAS — Inglaterra—Japão	127
O TELEPHONE SUBTERRANEO DE ANTUERPIA	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
ANNUNCIOS	130
HORARIO 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 kilometros do Barreiro a Villa Real, a que é de esperar se juntem dentro em pouco os 9 kilometros do Barreiro a Cacilhas. Decorreram 17 annos desde a abertura da estação de Faro á exploração. Deveria ter sido desde logo construido aquelle prolongamento facil e rendoso. Gastaram-se milhares de contos com esse triste episodio da nossa administração, a legião dos operarios sem trabalho entretidos nos edificios de Lisboa, e não havia

700 contos para levar até o fim uma das principaes arterias da nossa rede ferroviaria. Tinha sido concedido por imperdoavel leviandade esse ultimo troço de 56 kilometros apenas, a uma companhia, ficando assim destruida a unidade da exploração da linha do Sul. Felizmente malogrou-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 permittiu 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 Paço-Vieira impulsionaram a construção, assegurando os recursos necessarios.

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



vos: Faro a Olhão em 1 de maio de 1904, Olhão á 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 minerio ao Pomarão e que vindo em lastro pôdem trazer carvão de pedra por baixo frete; além do minerio 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 logar a trafego 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 rapidos 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 desanimar, mas para insistir porfiadamente.

Importa descrever summariamente o novo troço da linha que mede 24<sup>1</sup>/<sub>8</sub> de Tavira a Villa Real.

Logo á saída da estação de Tavira a linha atravessa em passagem de nivel a estrada real á qual se junta ali a municipal que vem de Santo Estevam, passa em viaducto 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 nivel duas vezes e tendo na ribeira do Almargem uma ponte de 30<sup>m</sup>.

Em planta são excellentes as condições da linha.

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

Em perfil não se encontra pendente de inclinação superior a 13<sup>mm</sup> 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<sup>m</sup>; em rampa é de 5.112<sup>m</sup> e em declive é de 7.550<sup>m</sup>.

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

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

O viaducto do Cano é constituído por uma extensa cortina de alvenaria, com dois arcos de 10 e 5<sup>m</sup> de vão para a passagem de duas estradas.

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

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

Os pilares são fundados sobre estacaria com massiços de beton. Os encontros assentam directamente em areia e teem cerca de 8<sup>m</sup> de alicerce.

As alvenarias foram construidas por administração em oito mezes.

O taboleiro foi feito e collocado pela Empresa Industrial Portugueza.

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

As alvenarias foram construidas por administração e o taboleiro metallico por Cardoso, Dargent, & C.<sup>a</sup>

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.<sup>a</sup> 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 locais.

Tres serviços ha que considerar ali: o da povoação, o movimento de importação e exportação maritima e o movimento fluvial entre Villa Real e Ayamonte. Para os ultimos dois seria inconveniente um só embarcadouro por ser incommodo para o trafego de passageiros a visinhança da descarga do carvão mineral. Convém, pois, que haja duas pontes distinctas uma com 2<sup>o</sup> de agua para os vapores de passagem e outra, ponte-caes, com 5<sup>m</sup> 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 nivel duas vias, de pequeno movimento aliás, e separava da povoação um terreno que poderia ser de futuro aproveitado para construcções, se bem que ao sul da linha ha terreno de sobra para a expansão da villa.

Pretendiam uns que a estação fosse construida no extremo sul da povoação entre a estrada e as dunas, com o fundamento de que a obra maritima 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 tem 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, installações de tracção, etc.

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

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

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

Foi nomeada uma commissão technica encarregada de comparar as differentes soluções indicadas e propôr a que mais convenha adoptar.

Todo o troço desde Olhão até Villa Real foi projectado pelo distincto 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 menção 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 vae 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 accelerada 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 construida 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 notavel incremento e a viagem torna-se rapida e commoda. Entretanto grande melhoramento é já a conclusão da linha littoral desde Villa Real até Portimão na extensão de cerca 120 kilometros dos quaes 82 kilometros foram abertos á exploração posteriormente á promulgação da lei de 16 de julho de 1899, á qual deve tambem a rede de sul os 40 kilometros abertos á 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 audiência por el-rei, ao qual apresentou o seu programma e sollicitou lhe fosse consentido pedir a sua alteza o príncipe real para acceitar a presidencia de honra.

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

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

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

Depois foi a comissão também 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 espontaneamente, e reconheceu que é vasta e trabalhosa a missão de preparar o paiz condignamente para ser visitado por extranhos.

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 comissão recebida pelo sr. presidente do conselho ao qual entregou a representação que abaixo publicamos, convidando-o a acceitar 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 patriótica e digna do applauso 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 á Sociedade toda a certeza da sua boa vontade.

Sobre o titulo que lhe foi offerecido de um dos presidentes honorarios o sr. conselheiro Wenceslau de Lima respondeu que, acceitando-o agradecido, desejava tambem ser um socio de acção, e collaborando 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 Lampreia, nosso ministro no Brazil, com o qual, em longa entrevista, se trocaram idéas tendentes ao desenvolvimento da Sociedade naquella 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 patriótica, vem pedir a esclarecida attenção de v. ex.ª 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-occidente, convidando os viajantes que veem da America ou a ella se dirijam a encurtar o trajecto marítimo. Teem-se empenhado ultimamente louváveis esforços nesse sentido, construindo-se o posto de desinfecção, estudando-se o modo de facilitar a atracação aos caes, adoptando-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 patriótico 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 praso 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 annuncio 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 necessario 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 podem ser fabricados no paiz e que veem proporcionar tão apreciáveis commodidades aos viajantes? E ha de naufragar iniciativa de tão capital importancia em tão minuscuro 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 comissões, 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, conscia 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 melhometo importa, porém, remover alguns embarços 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 succedido 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 tollier 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 hotéis 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 efficazes no que aos poderes publicos compita, para que nos principaes centros de excursões possam encontrar os viajantes hospedagem civilizada, cessando assim um dos principaes, senão o principal obstaculo, junto ao receio dos rigores fiscaes, para o desenvolvimento do excursionismo.

Permitta, pois, v. ex.<sup>a</sup> que, fiel ao seu programma, a Sociedade de Propaganda de Portugal recomende á esclarecida apreciação de v. ex.<sup>a</sup> e do governo a que v. ex.<sup>a</sup> preside, os assuntos a que se referiu e peça que pelas pastas referidas se providencie:

1.º Para que a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits» sejam desde já e sem condições, proporcionadas todas as facilidades para a importação do material circulante destinado aos comboios rapidos 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 adoptem no mesmo intuito as necessarias providencias aproveitando-se o estudo de uma comissão para esse fim nomeada ha mezes;

3.º Que cessem todos os rigores inúteis de fiscalização aduaneira nas fronteiras terrestres e maritimas;

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 necessario serviço nocturno;

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

6.º — Que se providencie para promover o estabelecimento de hotéis 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 ãovavelmente da mais facil e activa circulação de nacionaes e estrangeiros.

Lisboa, 10 de abril de 1906.

Ill.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr. conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro, dignissimo presidente do conselho e ministro do reino.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do viaducto da Baía, 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, approvar 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 comissão revisora de contas, approvar 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 de 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 § 1.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 comissão revisora de contas, approvar 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 § 1.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 accordo com os estatutos da Companhia do Caminho de ferro de Benguela e relativo ás funções 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 Saraçoça para Lisboa.

## Cincoentenario 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 brilhantes illuminações a luz electrica etc.

A essa festa seria convidada a ir a familia real, como foi então, e quanto possivel 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 attráia uma affluencia enorme, visto, para mais, ser um domingo o dia da festa.



Outra ideia que apresentamos é a de associar a caridade ás manifestações de regosijo, dando um grande bode 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 solenne commemoração da data em que se inaugurou o nosso primeiro caminho de ferro, não deve esquecer e será ocasião mais própria para se pagar, uma divida de gratidão nacional ao espirito elevado, ao legislador intelligente 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 a reunir avultada verba.

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

Enganamo-nos; resta muito mais! a obra immortaldade 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 benefica importancia.

Agora, que se vae festejar a obra monumental, justo é que se não olvide o architecto intelligente e arrojado; que o monumento se eleve a perpetuar a sua memoria.

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 commissão, e para ella se poderiam crear varias receitas, até com pequena difficuldade e certeza de bom resultado.

Gremos tambem que não está escolhido o projecto do monumento; ahi 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.

Noticias chegadas do estrangeiro assim no-lo fazem acreditar.

A Companhia Hamburgueza Sul Americana, manda nos proximos mezes 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 dezaseis nós por hora.

Tem quatro pontes, seis cabines de luxo, e acommodações 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 accommodações para trezentos passageiros de primeira camara.

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

Além d'esta Companhia, outras companhias allemãs, inglezas, e francezas pensam em estabelecer carreiras entre Lisboa e Buenos Aires, sem tocar em nenhum porto intermedio, gastando apenas doze dias de viagem.

Estas noticias devem animar-nos para que tratemos de obter o mais depressa possivel os expresos diarios para Paris, pois que assim o viajante, preferirá encurtar a

viagem maritima desembarcando em Lisboa, com a certeza de que em qualquer dia que chegue terá sempre um expresso que o leve rapida e commodamente 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 incommodos, é cousa sobremaneira apreciavel para que a desprese.

Pela sua posição geographica, 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 attraia para cá, e as commodidades que o convidem a demorar-se.

E' necessario 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 tem causado boa impressão em Buenos Aires; mas muito mais é preciso fazer ainda.

E não devemos descuidar-nos.

## NOTAS DE VIAGEM

### XIII

O Alaska — Um mar electrico — Cidade sobre agua — O furor de gastar dinheiro — Minas d'ouro — Uma cidade abandonada — Capital sem importancia — O indio emfim — Casas d'elles — Rapiuagem — Uma cidade modelo.

Ha que fazer uma aclaração importante — e expontanea—sobre o que dissémos a respeito do serviço de vapores para o Alaska, e é que o pessimo serviço que descrevemos — e que não pôde ser peor—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 cnega 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 cereaes 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 effeito 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 construida toda—edificios e ruas—sobre estacaria, constituindo as ruas verdadeiras pontes sob as quaes passam as aguas que dessem da montanha.

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

Mas nem por amostra os avistamos.

Os habitantes da original aldeia são córados 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 alcofa 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 commerciante 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 póde 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 céu 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 riqueza d'este lugar 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 attinge-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 construção do caminho de ferro para White Horse, poz tudo em dēbandada.

Não tem hoje talvez um milhar 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 póde 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 distraem 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 beijo, 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 fórma 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 iluminação 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 aprazível. 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

15. 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.

Designação da carga e natureza do esforço	Esforço maximo em kg. por c. q.
	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 comprehendendo os es-	



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

1.º Trabalho á tracção ou á compressão para vãos attingindo 30 metros.....	950
Para vãos attingindo mais de 30 metros..	930 + 1
Nesta formula <i>l</i> representa o vão dos taboleiros em metros. Para os pilares e columnas, <i>l</i> representa a média dos vãos adjacentes. Em fim, para as travessas e longrinas e para os cachórros, dar-se-ha a <i>l</i> valores que correspondam ao vão d'estas peças ou ao dobro do comprimento dos cachórros.	
2.º Trabalho de tesouramento exceptuando os rebites	700
3.º Trabalho dos rebites ao tesouramento	
a) num sentido apenas .....	800
b) em mais sentidos (este valor applica-se tambem aos rebites de junta das vigas do taboleiro) .....	750
4.º Pressão nas paredes dos furos de rebite (diâmetro do rebite $\times$ espessura da chapa) .....	1,750
b) Tomando por base todas as cargas prescritas no § 7.	
5.º Trabalho á tracção ou á compressão.....	1,250
6.º Trabalho de tesouramento excepto nos rebites...	800
7.º Trabalho dos rebites ao tesouramento.....	850
8.º Pressão sobre as paredes dos ferros de rebite (diâmetro $\times$ espessura).....	2,000
Gusa	
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.....	750
b) á tracção só .....	250
c) á tracção com flexão.....	300
Aço	
10.º Trabalho das peças de aço dos apoios de ponte á tracção ou á compressão com flexão. ....	1,20

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 prescripções 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 necessario o esforço d'um taboleiro de ponte metallica só por causa das cargas verticaes (não se compreendendo os esforços verticaes produzidos pelo vento) e se lhe elle fôr admissivel em virtude da natureza dos materiaes, é, em regra geral necessario que elle se estenda ao conjuncto 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 necessario em vista do additamento dos esforços verticaes produzidos pelo vento, e dos esforços horisontaes produzidos pelo vento, pelas oscillações lateraes, pelas pressões transversaes e pela acção 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 13 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 prescripções dos §§ 7 e 8 para as pontes novas.

21. Quando se empregue noutro local um taboleiro de ponte tirado da linha, é necessario 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 necessario 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

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 occupar 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 encomenda.

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 necessario, 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 prescripções que são susceptíveis de ser modificadas ou completadas no caso de emprego de materiaes de natureza anormal, e d'um modo geral em casos excepcionaes. Tando-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 reverbéro; não excederá 4,2 ton. por c. q. para os outros ferros produzidos por processo differente.

6. O alongamento do ferro de fusão deve ser sufficientemente 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 sufficiente 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' necessario 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' necessario que o engenheiro que faz a encomenda 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.

(Continúa).



## Companhia Nacional

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

Por elle se vê que as duas linhas em exploração, Bragança e Vizeu, medem 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 accrescimento é explicado pelo augmento do numero de kilometros; na de Vizeu, esse augmento é devido a uma zelosa administração, pois que o numero de kilometros se conservou o mesmo.

O augmento de passageiros nas duas linhas é representado pela cifra de 11.790; o augmento 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 difficuldades que temporariamente a assaltaram e promete dentro em pouco entrar num periodo de franca prosperidade.

## PARTE FINANCEIRA

### 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 effectuar-se até as 3 horas do dia 17.—Lisboa, 10 de abril de 1906.—O Presidente da assembleia geral, José Adolpho de Mello e Sousa.

Não se tendo reunido numero sufficiente 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 a capital social, que se pretende reduzir, alterando também os artigos que tenham relação com aquelle e bem assim a forma da distribuição dos lucros.

O deposito das acções ao portador poderá effectuar-se até as 3 horas do dia 17. Lisboa, 10 de abril de 1906.—O Presidente da assembleia geral, José Adolpho 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 praso maximo para a exploração do monopolio 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 accrescimento da renda do monopolio 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 tem direito não poderá ser inferior a 73:101\$612 réis em cada anno.

Fica também 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 favoravel, não só por serem attendidas no programma do concurso as principaes reclamações da critica aos contratos anteriores, mas também pela clareza com que foram formuladas as condições, e ainda pela simplicidade da resposta que terão de dar aquelles que concorrerem á adjudicação do monopolio dos tabacos, o que decerto evitará 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 quaesquer louvores pelo bom exito de um negocio... em via de realização.

\*

Á 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 apurou-se, sem possibilidade de contestação, que a politica que devia ser absolutamente extranha aos negocios 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 podiamos deixar de o fazer, pela sua excepcional importancia, fazendo votos por que na apreciação das operações propostas áquella Companhia, a que se acham ligados tão valiosos interesses, sejam estricte e imparcialmente observadas as normas e praxes determinadas pelas suas leis organicas.

\*

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

Nas transacções a praso 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 15 <sup>19</sup>/<sub>32</sub>.

	EM 15 DE ABRIL		EM 31 DE MARÇO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	51 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	51 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	51 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	51 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>
» 90 d/v.....	51 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>	—	51 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—
Paris cheque.....	539	561	538	560
Berlim » .....	228 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	229 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	228	229
Amsterdam cheque.....	385	387	385	387
Madrid cheque.....	808	815	805	812

As transacções a praso foram as seguintes: J. C.



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa : Inscriptões 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	—	—	—	—	—	—
» 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	144	140,25	140,25	140,25	142	143	143	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	70,87	—	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906				1905				Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905	1906	1905
			Réis			Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	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	13.725.100	—	—	—
		26 1 Abr »	81.123.000	117.060	»	79.305.586	114.438	1.075.707.000	1.060.164.486	15.542.514	—	—	—
		1925 Mar 380	11.082.000	29.163	380	10.743.348	28.271	139.441.000	137.179.100	2.261.900	—	—	—
	Nova rede garantida .....	26 1 Abr »	11.987.000	31.544	»	10.826.414	28.490	151.428.000	148.005.514	3.422.486	—	—	—
COMPANHIA REAL	Vendas Novas .....	1925 Mar 70	1.640.000	23.428	70	1.521.000	21.728	21.155.000	22.628.000	—	1.473.000	—	—
		26 1 Abr »	1.778.000	25.400	»	1.540.000	22.000	22.933.000	24.168.000	—	1.235.000	—	—
Sul e Sueste.....		—	—	—	535	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro .....		—	—	—	343	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.....		26 4 Mar 253	8.778.824	34.698	253	9.568.755	37.821	66.356.582	65.341.817	1.014.765	—	—	—
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	5.250.129	—	—	—
		19 25 » »	2.977.688	20.119	»	1.641.509	15.633	18.917.214	12.330.906	6.586.308	—	—	—
Guimarães .....		21 31 Jan 34	2.799.280	82.331	34	2.171.040	63.854	6.039.745	6.360.410	—	320.665	—	—
		1 10 Fev »	2.014.705	59.256	»	2.001.805	58.876	8.054.450	8.362.215	—	307.765	—	—
Porto á P. e Famalicão		—	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—
		4 0 Mar 3681 Ps.	2.145.696	582.3681	Ps.	1.912.750	519	20.389.462	20.048.088	341.374	—	—	—
Norte de Espanha. ...		11 17 » »	2.069.902	562	»	2.015.109	547	22.459.364	22.063.197	396.167	—	—	—
		18 24 » »	1.894.670	514	»	2.065.033	560	24.354.035	24.128.231	225.804	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....		19 25 » 3650	1.812.158	496.3650	»	1.902.762	521	23.297.859	21.978.417	1.319.442	—	—	—
		26 1 Abr »	1.949.996	534	»	1.912.519	523	25.247.854	23.890.936	1.356.918	—	—	—
Andaluzes .....		5 11 Mar 1067	375.835	351.1067	»	374.942	351	3.768.403	3.909.823	—	141.420	—	—
		12 18 » »	380.348	356	»	363.910	341	4.148.751	4.273.733	—	124.982	—	—
		19 25 » »	362.981	340	»	360.413	337	4.511.733	4.634.146	—	122.413	—	—
Madrid-Caceres e Oeste .....		19 25 » 777	151.856	195.777	»	145.174	186	1.641.312	1.529.395	111.917	—	—	—
		26 1 Abr »	140.172	186	»	135.987	175	1.781.484	1.665.382	116.102	—	—	—
Zafra a Huelva .....		19 25 Mar 180	58.582	325.180	»	45.712	253	737.260	536.702	200.559	—	—	—
		26 1 Abr »	67.347	374	»	47.047	261	804.607	583.747	220.860	—	—	—



## 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'agua aos convidados que foram assistir á inauguração, trocando-se brindes entusiasticos.

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

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

A' noute houve illuminações na villa, produzindo um bello effeito os barcos desenhando nas aguas as suas linhas luminosas.

## Vasconcellos Porto

O nosso collega *A Locomotiva*, no seu numero de 18 de março publica o retrato e biographia do distincto engenheiro-consultor da nossa *Gazeta*, pondo em relevo as suas bellas qualidades de caracter e a sua competencia 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)	
Importação para consumo	1905	1904
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 .....	6.205.065	6.328.172
IV—Substancias alimenticias .....	16.479.080	13.832.496
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	4.279.616	4.164.370
VI—Manufacturas diversas.....	4.626.657	4.616.132
Taras.....	112.154	94.963
Totales .....	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 .....	4.568.505	4.870.082
IV—Substancias alimenticias.....	14.811.141	13.750.047
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	82.553	89.698
VI—Manufacturas diversas.....	1.940.858	1.987.346
Totales .....	26.588.359	28.393.702

## Portugal Contemporaneo

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

E' um bello volume de 266 paginas de texto curioso, instructivo, e agradável, 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 penna 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 Portuguesa*.—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 do 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 carruagem póde 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 deterioremen menos.

## Tracção electrica

### Estados Unidos

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

A corrente continua é de 650 voltios é elevada ás carruagens 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 trifasica 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 carruagens. O primeiro é feito em 80



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

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

As carruagens automotoras desenvolvem a potencia de 200 cavallos 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 tem afrouxado, tratando-se agora activamente da balastragem.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### INGLATERRA

Foi aberta o mez passado ao publico uma nova linha da rede de caminhos de ferro subterraneos 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 communicar durante o caminho com as estações. O material movel é em aço.

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

### JAPÃO

A camara 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 Coreia.

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 pôde ser feita num praso de 5 annos sem temer qualquer perturbação no mercado financeiro.

## O telefone subterraneo de Antuerpia

A Administração dos Telegraphos da Belgica concedeu, precedendo concurso, á sociedade Felten & Guillaume, de Carlswork, o fornecimento da instalação da rede telefonica subterranea de Antuerpia.

A preferencia concedida a esta casa é justificada por nenhuma outra poder fazer aquella instalação em condições tão favoraveis.

Muitas tem sido as instalações feitas por estes fabricantes e tedas ellas de grande importancia.

O custo total da rede telefonica subterranea 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 Republica Argentina e o Chile accordaram na construcção de uma linha ferrea que atravessasse os Andes no sitio chamado La Cumbre, a 3.950 metros acima do nivel do mar um pouco ao sul do Aconcagua que é o pon-

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

Esta linha communicará 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 kilometros e acabará com a solução de continuidade que hoje existe na grande linha de Buenos Aires a Valparaiso, cujo trajecto se faz ao presente com grandissimas difficuldades.

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

São muitas as obras d'arte a construir; entre os tunnels 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 construcções auxiliares de protecção que permitam o movimento de comboios durante o inverno.

A viagem de Buenos Aires a Valparaiso durará quarenta e oito horas, em lugar de setenta e duas como agora, sendo a distancia percorrida 1.430 kilometros.

## Novo «Orient Express»

A camara do commercio de Agram, capital da Croacia, communicou a varias camaras de commercio da Europa um projecto destinado a organizar relações directas entre a França, Croacia, Hungria meridional e os Balkans, sem passar pela Allemanha.

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

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

## Contra a guerra

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

Neste sentido tem enviado circulars a todos os medicos de todos os paizes. Como, porém, é facil que muitos d'elles não recebam essas circulars, todos os que desejem aggregar-se áquella obra humanitaria pôdem enviar as suas adhesões 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 annuncio, que termina em 30 de abril do anno actual, ás 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 41.º da organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferros e do respectivo pessoal, approvada por decreto de 7 de setembro de 1899, os concorrentes deverão apresentar documentos comprovativos de:

Ser portuguez;

Ter cumprido as leis do recrutamento;

Não ter nenhuma responsabilidade criminal;

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



dustrial e Commercial de Lisboa ou com o curso de conductor e constructor de machinas do Instituto Industrial do Porto.

E' motivo de preferencia a pratica das funcções de engenheiro machinista.

Os concorrentes deverão ter a sufficiente robustez, que será comprovada por exame na Direcção Fiscal, no dia que opportunamente fôr designado.

Os requerimentos serão entregues na Secretaria da Direcção, Largo de S. Roque n.º 23, em todos dias uteis 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

#### Nullação de tarifa

Pelo presente se annuncia que, desde o dia 15 de abril proximo 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 vasia, 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 Cerbère com o seguinte itinerario: Valencia d'Alcantara, Madrid, Zaragoza, Caspe e Barcelona, validos 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 Cerbère e volta: 1.ª classe 36\$260 réis, 2.ª classe 26\$340 réis.

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

#### Carruagens vasia

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

Implicitamente fica tambem 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 publico 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 logar a arrematação para adjudicação das seguintes empreitadas:

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

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

O deposito provisorio 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 recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

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

### Construcção de casas

Faz-se publico 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 logar 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 provisorio 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 recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás 4 da tarde, na secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 2, 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 publico que no dia 16 de maio proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua séde nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação da empreitada acima designada.

O deposito provisorio 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 tambem os licitantes enviar a esta direcção em carta fechada a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea 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 ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres 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 Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

**CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de 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

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

**HAMBURGO** Sautier & C.<sup>a</sup> — Commissões, 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.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

**LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

**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 : Higlife — Lisboa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Companhia de Productos Celuloidicos

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

### ESPAÑA

**Isoladores electricos de celuloide** com patente de invenção em varios paizes — para telegraphos, telephones, iluminação, tremvias e transporte de energia.

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

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

**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 quaes marfim, madreperola, marmores, ambar, etc.

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





CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

# Vias Aéreas

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

**Carris aereos** substituindo vantajosamente as vias portateis, sistema Decauville.

**Planos inclinados** para explorações de minas e pedreiras.

**Funiculares** para transporte de pessoas.

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

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

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

CASA FUNDADA EM 1854

## RIVIÈRE

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

## AGUAS CHLORETADAS 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 escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, anemias chlorose.

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

## THE-ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.º

A Companhia faz sciente ao publico que está pronta a estabelecer, communicações telephonicas da Rede 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 approvada 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 subscrição é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que se paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está pronta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

**VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.**

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de 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 — Alcobaça — Alcoentre — Almada — Ancião — Anadia — Aveiro — Beja — Benavente — Braga — Caldas da Rainha — Carraceda d'Anciães — Cartaxo — Cascaes — Castello Branco — Castello de Vide — Cêa — Celorico da Beira — Chamusca — Chaves — Cintra — Coimbr — Coruche — Comba Dão (Santa) — Cuba — Elvas — Ericeira — Espadanedo de Sinfães — Evora — E tremoz — Fayal — Figueira — Fornos d'Algodres — Gollegã — Gouvêa — Guimarães — S. Jorge — Leiria — Loanda — Madeira — Santa Maria — Merceana — S. Miguel — Montemor-o-Novo — Oeiras — Olhão — Olivaes — Ovar — Penafiel — Porto — Povoação de Lanhoso — Santarém — Ser nache do Bom Jardim — Setubal — Sobral de Mont'Agração — Soure — Terceira — S. Thago do Cacem — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Vendas Novas — Vianna do Castello — Villa do Conde — Villa Franca de Xira — Villa Nova de Guzem — Villa Nova de Portimão — Villa Real — Villa de Rei — Villa Velha de Rodam — V.ze.



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

COMPANHIA REAL

Segundas, terças, quintas e sábados,  
e Quartas e sábados.





# 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 include-se vinho de pasto, comida portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
 No Porto: — Tait & Rumey — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sair do porto de Lisboa



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



**Bordeos**, vapor francez **Magellan**. Sairá a 18 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cádiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filippinas, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 19 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



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



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



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



**Londres**, vapor inglez **Iberia**. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



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



**Madeira**, St.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup>



**Mormugão**, Colombo e Madrastra, vapor allemão **Methley Hall**. Espera-se a 16 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



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



**Oran** e Alger (não recebe carga), vapor francez **Saint Barthélemy**. Sairá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



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



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



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>o</sup> Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. portuguez **Benguella**. Sairá a 22 de abril. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de maio. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



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



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Oropesa**. Sairá a 18 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



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



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







# CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE



## 1.<sup>a</sup> Ampliação da Tarifa especial interna n.º 8

DE

### PEQUENA VELOCIDADE

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

Desde 15 de Abril de 1906, são incluídas na classificação da Tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade a **Corticite** e a **Marmorina**, correspondendo a qualquer d'ellas a 1.<sup>a</sup> série — 5.º grupo e carga minima por wagon completo de 10 toneladas, e consequentemente incluídas 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 Caceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha e de Madrid a Saragoça e Alicante*

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

(E. P. n.º 8 nas linhas hespanholas)

PARA

# Transporte de assucar por wagon completo

Via MADRID-DELICIAS — VALENCIA D'ALCANTARA

Em vigor desde 25 de Abril de 1906

PREÇO POR 1.000 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 gosar 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 applicavel.

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.ª — Esta tarifa só será applicavel 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.ª — Esta tarifa não é applicavel a remessas de mais de um wagon.

3.ª — As operações de carga serão de conta dos expedidores. O tempo concedido para se effectuar 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 distincção 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 effectuada em harmonia com as condições estabelecidas pela tarifa de despesas accessorias da Companhia Real Portugueza.

4.ª — Os transportes effectuados ao abrigo d'esta tarifa ficam isentos do pagamento de despesas de evoluções e manobras e de transmissão, no percurso portuguez.



5.<sup>a</sup> — Com exclusão dos impostos ou contribuições para o Estado, despacho d'alfandega e mais despesas 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.<sup>a</sup> — Para gosar das vantagens d'esta tarifa é indispensavel 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, quaesquer que sejam, e em todos os pontos onde fôr necessario, pagando todas as despesas 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 responsaveis 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 atrazo e por wagon.

Na fronteira portugueza: a Companhia Real o que preceitua a sua tarifa de despesas accessorias.

7.<sup>a</sup> — 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 atrazos, despesas, 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.<sup>a</sup> — 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 indemnisação alguma.

9.<sup>a</sup> — Quando se dérem atrazos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indemnisação superior:

#### **Em Hespanha:**

Por atrazo de 1 ou 2 dias .....	a 10 % do participe hespanhol
» » » 3 dias .....	» 15 % » » »
» » » 4 » .....	» 20 % » » »
» » » 5 ou 6 dias .....	» 25 % » » »

Quando o atrazo exceda 6 dias, os consignatarios poderão usar dos direitos concedidos pelas leis em vigor para taes casos.

#### **Em Portugal:**

Por atrazo de 1 a 3 dias .....	a 10 % do participe portuguez
» » » 4 a 6 » .....	» 20 % » » »
» » » 7 a 10 » .....	» 30 % » » »
» » » mais de 10 dias .....	» 60 % » » »

Para a contagem dos dias de atrazo, 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.<sup>a</sup> — Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer 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.<sup>a</sup> — 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 applicavel 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-Monzalbarba
Guadalajara	Salinas de Medinaceli	Morés	
Fontanar	Arcos	Morata	
Junquera	Santa Maria de Huerta	Riela	