

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

ANTUERPIA, 1894 — Medalha de Bronze POBTO, 1897 — Medalha de Prata BRUXELLAS, 1897 — Medalha de Prata LISBOA, 1898 — Grande diploms d'honra LUIZ (Est. Unidos), 1904 — Medalha de bronze

PILSEN, 1904—Medalha de ouro (collaborador) 19 º do 18.º anno

ASSIGNATURA - PORTUGAL: anno 28500; semestre 1,4400. ESPANHA: anno 20 pesetas. - UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. - AFRICA: 3,5000 réis - BRAZIL: 4,5000 réis Avulse: Nume o simples, até a publicação do seguinte 120 réi-; annexo-, 10 réis por folha-atrazado o duple

DIRECÇÃO—RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.°—LISBOA End. telegraphico—Camiferro

I de Outubro de 1905

Numero 427

ARTHUR KOPPEL

BERLIM-N. W. 7

Succursaes em Londres, Paris, Nova York, Bruxellas, S. Petersburgo, Hamburgo, Bochmn, Johannesburgo e Madrid

Agencias em todas as cidades do mundo Premiado em todas as exposições em que tomou parte

Succursal em MADRID-Calle de Atocha, 20 Succursal em BILBAO - Gran Via, 34 Succursal em GIJON-Marqués de S. Esteban, 12

Agentes para Portugal-F. STREET & C. 156, Rua do Poço dos Negros — LISBOA

Agente para as Colonias — ROBERTO PEGADO 77, Rua dos Capellistas, 81 -- LISHOA

C. MAHONY & AMARAI

ESCRIPTORIO-RUA D'EL-REI, 73, 2.º-Lisboa

Metaes em bruto e em obra. - Vigamentos de ferro em T I U L e todos os mais para construcções. - Chapas galvanizadas, lisas e onduladas. — Tubos e arame de ferro, cobre e latão. — Folha de Flandres. — Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, vagons, tenders, etc., etc., etc., etc., etc. Rails d'aço de diversos perfis e pesos. — Chapas tubolares para caldeiras. — Ascensores hycira alicos e eleetricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & O.*, de Paris.—Motores, caldeiras. — Machmas-ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.— Lages de vidro (dalles). - Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereco telegraphico-MAHONY-Lisboa

Numero teleph enico 586

EUGEN LIEBRECHT & C.A

FABRICA DE VIAS FERREAS, PORTATEIS E FIXAS

MANNHEIM (ALLEMANHA)

Succursal em Barcelona: PLAZA TÉTUAN 39

VIAS PORTATEIS E FIXAS

Carris e seus accessorios, cruzamentos de vias, rodas d'aço

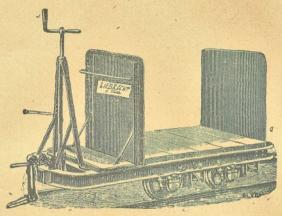
VAGONETES DE VIRAR

Locomotivas

PLANOS INCLINADOS

Vagonetes de todos os sistemas, para agricultura, silvicultura, pedreiras, fabricas, minas, etc.

apropriados ás differentes applicações



Representantes para Portugal e colonias: C. MAHONY & AMARAL

Rua d'El-Rei 73, 2.º—LISBOA

GRAND PRIX-Paris 1900

R. WOLF

Magdeburgo - Buckau



Machinas de vapor SEMI FIXAS E LOCOMOVEIS

com caldeiras do systema tubolar amovivel e cylindros alojados na cupula

SEMI-FIXAS DE VAPOR SOBREAQUECIDO até 400 cavallos

Os melhores motores para centraes electricas, officinas de construção e reparação, serrarias, moagem, fabricas de cimento e telha, caminhos de ferro acreos, cic.

Installação economica, Grande duração, Andamento regular e silencioso. Segurança absoluta. Economia incontestavel, Grande reserva de força. Emprego de qualquer combustivel.

Fornecidas aos Caminhos de ferro Allemães, Austriacos, Russos e Hollandezes

Mais de 80 machinas R. WOLF com a força de 2.700 cavallos

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

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis

» 4 » » 13\$750 » 17\$000 » » 5 » » 15\$000 » 18\$250 »

» 16\$250 » 19\$000 »

segundo o tamanho

das letras

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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração 48 - RUA NOVA DA TRINDADE - 48 LISBOA

TELEPHONE N.º 27 Endereco telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

1.º modificação á tarifa de despesas accessorias, dos

Caminhos de ferro do Estado. Tarifa especial P. n.º 9 p. v., da Companhia Real. 2. ampliação da tarifa especial n.º 14 p. v., da Companhia da Beira Alta.

SUMMARIO

	Paginas
DE BUENOS AIRES A PARIS, por J. Fernando de Sousa	289
EM AUTOMOVEL, por O. S	291
PARTE OFFICIAL- Portaria de 13 de setembro do ministerio das obras	APPENDING N
publicas	292
NOTAS DE VIAGEM - 2.ª parte - I - De Nova Vork a Nova Orleans	
- Grandes combinações - Bilhetes de metro e meio - Expedição de	San
bagagens - O odio ao preto-A cidade-Cosinha detestavel	299
O NOSSO DIRECTOR	293
A DOENCA DOS TUNNEIS	294
OS CAMINHOS DE FERRO ESPANHOES	294
A LINHA DE BUENOS AIRES AO PACIFICO	294
A INFLUENCIA DOS CAMINHOS DE FERRO	295
AS SEGUNDAS CLASSES EM INGLATERRA	295
O METROPOLITANO DE TOKIO	295
O CANAL DE SUEZ EM 1904	295
AS NOVAS CARRUAGENS DA COMPAGNIE DU MIDI	295
A LINHA FERREA SUAKIN-ATBARA	296
A LINHA TACHKENT-ORENBURG	296
PARTE FINANCEIRA - Carteira dos accionistas - Boletim da Praca de	
Lisboa - Cambios, descontos e agios - Cotações nas bolsas portu-	Contract to the
guezas e estrangeiras-Receitas dos caminhos de ferro portuguezes	
e espanhoes	296 e 297
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	298
EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE ARTES FEMENIS	298
O DESASTRE DO CAMINHO DE FERRO AEREO DE MANHATTAN	298
TRACCÃO ELECTRICA	298
LINHAS PORTUGUEZAS - Quelimane - Illuminação com acetilene -	
Estação da Ponte na linha da Regoa a Chaves — Estudos de novas	10000
linhas — Regoa a Villa Real — Mossamedes — Villa Real — Lobito	100 mg
-Mirandella	298
LINHAS ESTRANGEIRAS -Franca-Italia - Argentina - China	299
NOTAS VARIAS - ARREMATAÇÕES	299 e 300
AVISOS DE SERVIÇO — AGENDA DO VIAJANTE	3-1 e 302
	108 o 201

De Buenos Aires a Paris

u não foramos nós portuguezes, propensos a evidenciar a verdade dos proverbios, crystallização da sabedoria popular! Pois haviamos acaso de prestar culto a Santa Barbara, quando o ceu está limpido e sómente ao longe ribomba o trovão!?

Ha muitos mezes que em Buenos Aires se procura estabelecer corrente de opinião contra o porto de Lisboa para que lhe seja preferido um porto espanhol, Vigo ou Cadiz

Ficámos quietos e calados, sem protestar, sem desmentir, sem oppor propaganda á propaganda, sem por termo a certas imperfeições de funccionamento do nosso explendido porto, que a varinha magica de uma sensata administração faria desaparecer como que por encanto. Acordámos agora sobresaltados e como o preguiçoso do adagio, deitamos fogo á casa, que isto de acordar estremunhado torna por vezes impulsiva e desordenada a acção necessaria.

Émfim... somos assim e como não temos outros por-

tuguezes, encaremos philosophicamente a situação e vejamos o que cumpre fazer.

As affinidades de raça e a communidade de lingua dão logar a relações, entre a visinha Espanha e a republica Argentina, mais importantes que as que comnosco mantem esse paiz. Não admira pois que se façam esforços para que um porto espanhol, Vigo ou Cadiz, seja preferido para Caes da Europa no trafego transatlantico

Ao construirmos linhas ferreas, ao empreendermos as custosas obras do porto de Lisboa reinvidicámos para Lisboa esse papel. Temos feito tenaz e perseverantemente tudo quanto da nossa parte era preciso para tirar partido das priveligiadas condições do porto de Lisboa ? Não, de certo. Seria incensatez occultar o que todos conhecem, em vez de encarar de frente o problema e dar-lhe solução, que é facil.

Os detractores do porto de Lisboa não hesitam em recorrer ás mais audaciosas affirmações, deixando a verdade a escorrer sangue. Haja vista a seguinte local da Nacion, de Buenos Aires, de 27 de agosto.

No projecto do deputado Luro para o estabelecimento de uma carreira de vapores rapidos, fixa-se o porto de Lisboa para «terminus» das viagens.

D. Martin Echegaray que se occupou disvelladamente do as-sunto, conferenciou com o dr. Luro para lhe demonstrar a con-veniencia de escolher o porto de Vigo em vez do de Lisboa para ponto inicial das viagens rapidas.

O sr. Echegaray baseia a sua opinião nas razões seguintes

O sr. Echegaray baseia a sua opinião nas razões seguintes:

«A pequena differença de 180 milhas entre Lisboa e Vigo equivale a mais 9 ou 10 horas de viagem maritima, tempo curtissimo, tem compensado pelas facilidades de entrada e desembarque neste ultimo ponto onde os navios de maior calado facilmente atracam em qualquer occasião ao molhe, condições nativas que faltam em absoluto a Lisboa, em cujo porto a entrada é difficilima pelos innumeros embaraços que apresenta com mau tempo ou quando os nevoeiros, tão frequentes naquellas latitudes, obrigamos navegantes a permanecerem muitas horas fora do porto, para contar com a entrada sempre difficil da barra no mencionado porto. contar com a entrada sempre difficil da barra no mencionado porto.

Outra vantagem ha ainda de incontestavel importancia para ca-bal demonstração da superioridade de Vigo, e vem a ser que o ca-minho de ferro que liga Vigo com a rêde geral tem construido e em exploração um ramal da estação ao porto onde recebe directa-mente bagagens e passageiros para um comboio que saindo de Vigo das 4 para as 5 horas da tarde se reuniria em Venta de Ba-Vigo das 4 para as o noras da tarde se reuniria em venta de Ba-nos ao Sud-Express, podendo-se pois assegurar a horas tão oppor-tunas uma viagem rapidissima, que de modo algum se póde effe-ctuar desembarcando em Lisboa onde, sem fallar nas grandes de-tuar desembarcando em Lisboa onde, sem fallar nas grandes de-moras e incommodos do desembarque com uma milha em bote, ha que ir de carruagem à estação do Rocio, d'onde sae o sud-ex-press para Paris ás 9,5 horas da manhã, hora, sem duvida, incon-veniente, pois para alcançar o comboio é absolutamente necessa-rio chegar ao porto na vespera. Toda a vantagem do adeantamento de 9 a 40 horas na viagem maritima é annulada nelos grandes inde 9 a 10 horas na viagem maritima é annullada pelos grandes in-convenientes que para passageiros e correspondencia offerece-porto de Lisboa, cujos incommodos são de sobra conhecidos, para de modo algum servir de base ao serviço rapido e commodo que se pretende estabelecer

Quando, porém, não bastassem as numerosas razões aponta-s, outras ha fundamentaes e de tal modo importantes, que não das, outras ha fundamentaes e de tal modo importantes, que não pódem ser deixadas no escuro e que derivam da grande communidade de interesses felizmente existente entre esta Republica e os portos da Galliza, pois de Corunha, Villa Garcia e Vigo saem mensalmente para esta 18 navios ou 216 por anno, transportando em média 3.000 passageiros de 1.º classe, 4.500 de 2.º e mais de 40.000 de 3.º, além de muitas mil toneladas de carga. Pelo contrario é tão insignificante o movimento commercial e de passageiros com Lisboa que nem sequer admitte o mais ligeiro confronto.

Pode-se demonstrar e de facto demonstra-se com dados segu-

ros, que a maior somma de facilidades e até de conveniencias reciprocas aconselha a indicação do porto de Vigo como devendo ser o primeiro de chegada e porto postal pelas reconhecidas vantagens que offerece sobre o de Lisboa, vantagens que se confirmam do modo mais absoluto desde que se note que de Vigo ao entroncamento com as outras vias de communicação terrestre ha 173 kilometros menos de percurso que de Lisboa servida por comboios menos rapidos e a horas mais improprias.

Tanto basta para destruir o argumente que se pretande estino

Tanto basta para destruir o argumento que se pretende salien-tar a favor de Lisboa de haver 8 ou 9 horas menos de viagem por tar a lavor de Lisboa de naver 8 ou 9 noras menos de viagem por mar, differença compensada por outras tantas horas a mais em caminho de ferro, pois que esses kilometros de vantagem de Vigo sobre Lisboa, permittem-lhe modificar á sua vontade o horario com 7 ou 8 horas de differença, emquanto Lisboa está inteiramente inhibida de o fazer, porque perderia inevitavelmente com essa modificação o enlace com o «sud-express» em Medina del Campo, onde se effectua o dos referidos comboios.

Desde que a conjura contra o porto de Lisboa se denunciou, devia-se ter opposto propaganda a propaganda, onde era e não era necessaria. A's nossas auctoridades consulares cumpria fazer desmentir official e officiosamente as falsidades propaladas.

Vamos a tempo agora? Não será pueril a propaganda na imprensa de Lisboa para esclarecer a opinião em Buenos Aires? Não poderá ser até capitulada de peri-

gosa e contraproducente?

Claro que uma não supre a outra. Ignoro o que se tem feito para esclarecer o publico em Buenos Aires e contestar a rasão de inimigos do nosso porto. Qualquer omissão neste ponto seria deploravel. Não reputo porém inutil o exame do assunto na nossa imprensa, e muito menos posso capitular de inhabil e perigosa a confissão publica de defeitos e imperfeições que todos conhecem e que seria facil remediar de pronto. A jactancia dos Le-bœuf prova mal. Por em relevo a realidade, apontar com franqueza o mal, é o melhor meio de provocar a acção

reformadora necessaria.

São explendidas e muito superiores às de Vigo as condições do porto de Lisboa, precedido da bahia de Cas-caes. Entram e saem de dia e de noite desafogadamente os maiores transatlanticos. Harissimos são os nevoeiros que os embaracem, mal de que os outros portos da peninsula não obtiveram isenção, que me conste. Temos amplo e seguro fundeadouro para centenares de navios. Aos caes do porto atracam já muitos paquetes e se mais não atracam é porque não se quer, ou porque a isso se oppõem interesses, alguns porventura inconfessaveis. Tornar obrigatoria a atracação seria loucura perigosa. O que importa é offerecer-lhe as maximas facilidades e vanta-gens. O Lazareto era até agora o pesadelo dos viajantes. De 1 de janeiro em deante funccionará o posto de desinfecção na margem direita, simplificando extraordinariamente as precauções sanitarias.

Que mais é preciso ? E' declarar guerra ao catraeiro, sem querer saber se é ou não eleitor.

E' preciso que de bordo dos vapores possam os passageiros vir facilmente para terra, com commodidade e sem serem victimas de exploração brutal e malcreada.

E' preciso que a bordo dos paquetes compareçam funccionarios da alfandega e da policia do porto, com apresentação, categoria e auctoridade que se imponham e que possam remover peias e evitar vexames e incommodos inuteis.

Temos linhas ferreas que vão aos caes do porto. A Companhia Real tem procurado utilizá-las para facilitar o trafego de transito. Împorta aproveilar a sua cooperação e offerecer-lhe as maximas facilidades. Para isto e o mais que as autoridades confessam ser preciso, carecemos acaso de tempo e de dinheiro? Não. Basta algum tino, senso pratico, tacto e energia governativa.

E se por indole e habito inalterado somos propensos a dormir sobre os varios casos da nossa administração, para alguma cousa póde servir o toque de alar-

me na imprensa.

Além das condições de superioridade com que a natu reza e a arte dotaram o porto de Lisboa e de que é facil tirar cabalmente partido, tem elle a seu favor a sua explendida situação. E' o mais avançado para sudoeste e portanto o que permitte reduzir ao minimo a parte maritima das viagens

Para tirar partido d'essa situação importa organizar

devidamente o sistema de communicações ferroviarias com o centro da Europa.

As 9 ou 10 horas de reducção na viagem maritima em relação a Vigo, compensam bem os 172 kim. a mais em caminho de ferro, tanto mais que as linhas de Vigo, a Venta de Baños não offerecem geralmente condições mais propicias ao estabelecimento de comboios rapidos que a de Lisboa áquella ponte, antes pelo contrario.

Contra nós temos as possíveis perdas de tempo na fronteira espanhola causadas pelas formalidades indis-pensaveis ou dispensaveis, e o maior numero de companhias que teem de entrar nas combinações relativas ao trafego de transito. De Vigo a Hendaya ha apenas linhas de duas companhias Orense a Vigo, Norte de Espanha que tem 726 kim. de percurso desde Monforte, nas suas linhas, em vez de 433 de Medina a Hendaya.

Os rapidos de Lisboa teem de ser combinados entre as companhias Real, da Beira Alta, de Salamanca, de Medina e do Norte. Dadas, porém, as relações da Companhia Real com a dos Wagons-Lits e com as companhias francezas não será difficil organizar satisfactoriamente o

serviço dos expressos de Paris.

O essencial é libertar os passageiros de importunidades causadas pela bagagem que póde seguir directa-

mente do navio para o fourgon.

A tarifa P. H. F. n.º 7, g. velocidade de 17 de julho ultimo relativo ao serviço directo combinado entre Paris e a America do Sul, viria facilitar consideravelmente as viagens entre Paris e os portos do Rio de Janeiro, Santos, Montevideu ou Buenos Aires.

Os bilhetes directos dão direito á escolha da via terrestre ou maritima, para o percurso entre Bordeos e Lisboa. As bagagens seguem directamente, sendo apenas convidados os passageiros a assistir á verificação nas alfandegas, onde as operações aduaneiras são feitas gra-

tuitamente pelas companhias.

Com boa vontade não é difficil reduzir um pouco a duração do trajecto do Sud-Espress. Demais, o passageiro que consegue saltar em terra, após longa viagem maritima, não pretende entrar logo no comboio, nem faz questão de alguma hora mais ou menos em caminho de ferro. Apreciará até um pequeno descanço e algumas horas de passeio em Lisboa e arredores. O ponto está em que o não incommodem, nem o explorem, e que a bagagem siga facilmente de bordo para o fourgon. Nem a marcha dos paquetes comporta horarios invariaveis e hora de chegada de uma precisão mathematica.

Nem só ao movimento de passageiros se visa. Alle-ga-se que o de mercadorias póde ser importantissimo, se as carreiras transatlanticas tiverem por termo na peninsula um porto franco. Não contesto a utilidade para nós de um porto franco em Lisboa, parecendo-me porém, que se lhe exagera um pouco a importancia. Não creio que os productos americanos perfiram a peninsula aos portos da Europa central para a sua distribuição, não sendo aliás consideravel a differença do frete mari-

timo.

Sem exageros, pois, de apreciação trabalhemos methodicamente em reparar erros e desleixos passados e em tirar partido dos nossos recursos, serenamente, sem provocar represalias.

O trecho seguinte de um artigo publicado pelo Diario de Noticias resume claramente o que ha que fazer; se-

ja-me pois licito fazer minhas essas conclusões.

Nas diligencias que se fizerem para assegurar ao porto de Lis-boa a funcção que naturalmente lhe pertence no movimento inter-nacional, pode prestar a Companhia Real excellentes serviços ao nacional, pode prestar a Companhia Real excellentes serviços ao paiz, como é do seu proprio interesse, aproveitando as facilidades que derivam das suas relações com as companhias estrangeiras e especialmente com a dos Wagons-lits. A sua cooperação deve pois, ser sollicitada como indispensavel para o exito das diligencias que se fizerem em prol do porto de Lisboa.

O que importa é: desmentir as falsidades propaladas no intuito de deprimir o porto de Lisboa; organizar larga e insistente propaganda a seu lavor, tanto na Europa como na America, aproveitando para isso a imprensa e as agencias de viagens; acabar de propto e de vez com todos os vexames incommodos impertinen-

pronto e de vez com todos os vexames, incommodos, impertinencias e explorações dos passageiros que em Lisboa embarcam ou desembarcam, tanto para o caso da atracação dos vapores, como pa-ra os que fundeiam longe dos caes; facilitar de accordo com companhia Real a baldeação de bagagens e de mercadorias em transito; levando-as ou indo-as buscar directamente aos caes; ac celerar quanto possível a marcha do «Sud-Express» e preparar, se for necessario e conveniente, comboios postaes extraordinarios em correspondencia com as carreiras de vanores.

correspondencia com as carreiras de vapores.

Urge, ainda que telegraphicamente, seja restabelecida a verdade
dos factos desfigurados na imprensa argentina e que se procure
exercer sobre a opinião publica d'aquelle paix, influencia e propaganda no local e no momento em que é opportuna e póde ser

Entretanto, a Alfandega, serviço sanitario, capitania do porto, empresa do porto de Lisboa, Companhia Real, Associação Commercial, finalmente o governo, devem cooperar para a pronta e racional methoria dos serviços do porto, de modo que em relação a tão importante assunto, se não possa dizer que somos incapazes quer de prevêr quer de remediar, e que administrar é cousa que não sabemos fazer.

J. Fernando de Souza.

EM AUTOMOVEL

Notas d'uma excursão

II

Quantas bellas cousas ha ignoradas, neste nosso paiz da oliveira, do pinheiro e do carvalho, em que a palmeira esbella ergue o espique como em Africa, e a laranjeira floresce, salpicando de perfumes brancos e petalas de cera o verde pallido das folhas em goteira!

Quantos caprichosos meandros nos nossos rios, correndo celeres entre fragosas encostas, como a cavar doce e persistentemente, com as suas velludosas linguas de prata liquida mas fria, o granito e o schisto negro para melhor se insinuarem nos montes alcantilados, aos saltos alegres e sonoros de penedia em penedia!

Quantos horisontes vastos, quadros originaes e imprevistos, com grupos de arvores em colloquios da ramaria marulhosa, de troncos torcidos, antropomorfos, em tapetes do verde matizado de gramineas e juncos!

E o bom ar oxigenado, leve, impolluto, que filtra na folhagem esguia e acicular dos pinheiros, ou sob a cópa

embaciada e triste da oliveira agreste!

E a limpida agua, fresca e fina, que brota das feridas subtis da rocha viva e uberrima, ornamentada de musgos, manchada de lichens de um amarello esbranquiçado ou fulvo!

E as delicadas ermidas e capellas, a coroar os montes mais elevados e esbeltos, com os seus muros brancos de cal, recortando no azul do ceu o perfil singelo, em que se desenha nitidamente o pequeno arco de circulo do campanario!

E as pittorescas casitas penduradas nas ladeiras, com craveiros na janella, fumo na chaminé, umas aboboras amarellas a corar ao sol sobre o telhado, onde um gallo

toca o clarim inflammado da victoria!

Decerto ha lá fóra, na decantada Suissa, nas margens do poetico Rheno, nos fiords da Suecia, nos lagos da Finlandia, multa paisagem a deleitar os olhos, muito panorama grandioso, muitos quadros risonhos; mas no nosso Portugal, tão desdenhado, ha tambem terras, ríos, montes, campinas, chãs, florestas, aspectos desolados de convulsões geologicas grandiosas, jardins deleitosos engastados em penedias, retalhos de vegetação opulenta, mosaicos em que a natureza se compraz em contrapor ao bello do horrivel, o bello da suavidade e doçura.

E se duvidam, empreendam como nos uma excursão e venham tambem de Coimbra a Pedrogão; d'aqui a Figueiro, Ancião e Pombal; ou corram, Tejo acima, de Abrantes a Villa Velha; ou desçam o Mondego; ou su-

bam a serra da Estrella.

Venham comnosco de Pedrogão ao rio Zezere, que lhe passa tão perto, e desçam à ponte do Cabril, angustiada entre encostas a pique, em que a agua tem o tom verde escuro que lhe emprestam as margens no verão, mas que no inverno ameaça encher tumida o largo arco simicircular, no impeto da corrente embravecida, tunultuando revolta nas penedias, a querer galgar socalcos e outeiros.

Venham examinar os lacetes ou zig-zags do caminho

em que penosamente passam os carros de bois e admirar em cada volta a riqueza da vegetação, que não deixou uma fisga da rocha sem uma planta, uma pequena cova sem uma arvore, uma pedra sem um musgo.

Venham contemplar a foz do Péra, que entra arrepiadamente, como uma cunha, no Zezere, em angulo agudo contra a corrente; venham méditar no cenobio dos frades, que aqui vinham orar, penitenciar-se, convalescer, mon-

tear javalis e pescar trutas.

Venham sentar-se no penedo do Granado, onde Fr. Luis de Granada escreveu a *Miscellanea*. Subam á ermida da margem direita e alarguem os olhos pelo horisonte. Subam á ermida da margem esquerda, restaurada recentemente pelo nosso amigo Conceição e Silva.

Próvem da agua da fonte do Cabril em que parece

beber-se saude.

Subam a ladeira e desçam do outro lado para as margens da ribeira de Péra, que lá vem da serra da Louzã em torcidos e repetidos meandros, cortada de açudes.

Sigam a estrada nova que vae a Figueiró. Vejam os taboleiros com o verde glauco dos milheiraes, guardados por batalhões de pinheiros. Venham depois repousar na Deveza de Pedrogão á sombra das bellas arvores d'ali e digam-nos se tem ou não formosas cousas este nosso paiz, ao qual só falta bom senso governativo.

Bem fazem as familias que já para ali vão veranear e

ali constroem optimas vivendas.

E' longe? o automovel vence as distancias rapidamente.

O nosso, conduzido pelo seu excellente proprietario, levou-nos em poucos minutos a Figueiró, onde nos aguardavam amigos em captivante recepção com um almoço mais proprio para quem tivesse viajado na náu Cathrineta, de esfaimada memoria, do que para quem tinha acceitado a bizarra hospitalidade de Julio Farinha, em Pedrogão.

Deixemos as trutas e as eirozes do Alge, dignamente representadas na mesa do dr. Manoel de Vasconcellos. Vamos agora em perigrinação artística á egreja, á casa de Malhóa, á Mattinha e visitar a alegre villa e alguns

dos seus edificios.

Na matriz, sobre o portal de pura renascença, uma esculptura de auctor consagrado, S. João Baptista. Ao entrar fica-se logo inclinado pelo retabulo, pintado por Malhòa, que poz na figura de Christo e na sua roupagem diaphana toda a poesía mistica d'um monge e toda a arte d'um pincel largo e seguro.

arte d'um pincel largo e seguro.

Lancemo os olhos para algumas telas mais dignas de apreço, para a talha do altar-mór e sigamos ao ninho de Malhoa, deliciosa gaiola alegre e pequena, perdida na fresca verdura de jardins floridos, á sombra de

altas arvores que rumorejam.

Ha ali quadros, esbocetos, estudos, telas meio feitas, na clara officina d'arte, feita por um verdadeiro artista.

Alguns collegas mandaram-lhe, como bilhetes de visita, alguns medalhões, que dão uma nota alegre com o seu claro colorido no tom escuro da nogueira do tecto da casa de jantar.

Ha um perfume d'arte em tudo: nos potes com flores do jardimsinho, nas trepadeiras que vestem e escondem os muros, no local, nas janellas que abrem para a bacia do Péra.

A Mattinha é um retiro, um cantinho do Bussaco com frondosas arvores viridentes, aguas frescas, e ensombradas solidões. O tempo corre aqui depressa. Mas é necessario partir.

O automovel vibra já na preparação para a marcha e no palpitar do accendedor. Ronca a trompa.

Vamos descer para o Alge nosso conhecido já. Passa-se a sua ponte deixando-se a fontesila, onde canta a mesma canção cristalina e melancolica a mesma agua fresca.

Subimos pela margem direita e vamos em direitura a Ancião, depois de cumprimentar amigos da povoação de Cabaços no cruzamento da estrada. Estes não vieram de automovel mas de carruagem tirada por dois formosos cavallos.

Estamos no bello valle que lembra o do Penedo da Saudade em Coimbra, mas mais largo.

Desenrolam-se em tapetes milhares de oliveiras com

um tom prateado fosco sobre o verde escuro das folhas. Fica ali Chão do Couce, que não podemos visitar

Entramos na serra, mas uma serra mansa, com carvalheiras e matto espesso, sem a desolação escalvada dos montes do Algarve.

Ameniza-se depois a paisagem. Diviza-se a villa de Ancião numa larga lista perpen-dicular á estrada, subindo em facil ladeira, com o seu ar risonho.

Vamos vêr se ainda podemos fazer as honras ao opiparo jantar do dr. Feio de Carvalho, em excellente companhia amiga.

Conversámos de mais. E' noite fechada. Accendem-se os faróes do auto,

Para a frente!

Os espelhos concavos e as lentes das lanternas projectam vivamente para deante potentes feixes de luz.

O acetilene aliumia bem a estrada, dando apparencias phantasticas e tremulas ás arvores, aos postes, ás casas do caminho.

Desce-se a serra. Trepa penosamente, ao passo de cançadas mulas, a deligencia de Pombal, sacudindo gui-ZOS.

A trompa toca mais insistentemente.

São mais frequentes as casas. Approximamo-nos da villa.

Chegámos. Agora é tomar o comboio e regressar a Lisboa, isto é ao trabalho.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto com data de 3 do corrente do 2º lanço da 2º secção do caminho de ferro da Regoa a Chaves, compreendido entre o Ribeiro de Varges lerro da Regoa a Chaves, comprehendo entre o Riberto de Ragos e as Pedras Salgadas, elaborado pela direcção do Minho e Douro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 31 de agosto findo, approvar o respectivo projecto e respectivo orçamento na importancia de réis 254:826,5000, e bem assim determinar que se proceda á sua construcção, tendo-se em vista as indicações constantes do citado pa-

Paço, em 13 de setembro de 1905. — D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.

NOTAS DE VIAGEM

Na America, 2.ª parte

De Nova York a Nova Orleans — Grandes combinações — Bilhetes de metro e meio — Expedição de bagagens — O odio ao preto — A cidade — Cosinha detestavel.

A incontestavel superioridade que os caminhos de ferro americanos teem sobre os europeos é sobretudo, e es-pecialmente no leste, a velocidade e a organização de comboios directos, sem trasbordos, entre muitas differen-

Exemplo que vem já a proposito: a viagem de Nova York a Nova Orleans, que congloba sete linhas de seis differentes companhias; constituindo um só serviço sob o titulo Short Line (linha curta) e por tal fórma ligadas que o viajante nem se apercebe de que passa de linhas de uma administração ás de outra.

D'estas combinações resulta que todas essas companhias fazem propaganda do mesmo serviço, o que alarga enormemente essa publicidade. Para o passageiro, então, é da maior conveniencia não ter de trasbordar nem que tomar novo bilhete, embora o que toma tenha a extensão de metro e meio ou mais.

Porque, na America, não se usam os bilhetes combinados em fórma de folheto, mas em pequenos coupons li-

gados ao alto uns aos outros.

Qualquer bilhete, do tamanho de um cartão de visita pequeno, tem na parte posterior uma banda gommada; para se estabelecer um bilhete combinado entre toda a America, se se quizer; não ha mais que reunir uns bilhetes aos outros, humecendo-lhes a banda gommada e sobrepondo a parte superior do segundo á inferior do primeiro, e assim successivamente formando uma tira enorme que corresponde à viagem em sentido inverso, sendo tirado em cada linha o ultimo coupon inferior.

Durante a noite, e para que o passageiro não seja incommodado, o conductor guarda os coupons correspondentes ao percurso e, nalgumas partes, dá em troca um recibo. Isto para os que vão dormindo no Pullman; aos que vão nas carruagens ordinarias é-lhes tirado o coupon, á proporção que vão percorrendo as varias linhas, e collocada no chapeo uma pequena tira de cartão de cor, ficando assim todos rotulados como volumes de mercadoria.

As bagagens tambem são expedidas directamente e pela fórma mais simples, rapida e commoda que póde imaginar-se.

Não ha limite de peso, salvo o caso do passageiro apresentar numerosos volumes de peso extraordinario. Uma, duas ou tres malas por passageiro são admittidas sem renaro.

Não se pesam. No volume é posto, por meio de uma correia enfiada na argola, uma chapa de metal amarello com um numero, e sobre ella um cartão com outro numero e o destino do volume, cartão do qual se corta a parte inferior que se entrega ao passageiro. Eis tudo.

A escrituração faz-se dando ao conductor o numero da chapa metallica e o do cartão, e o destino; o conductor, em transito, extrae uma nota das bagagens para cada destino que entrega na estação com os volumes.

Não se quer saber mais da estação d'origem, que só se saberia pelos numeros (dos cartões) em caso de falta, caso que é muito raro dar-se, muito mais raro do que na Europa onde se gasta enorme papelada e tempo para

expedir uma mala.

Pela obrigação de se servir dos transfers, serviço que já descrevemos no artigo publicado em 1 de junho, o passageiro não tem, como na Europa, a liberdade de mandar as suas malas á estação á ultima hora, e por quem entende, ou levá-las comsigo. Tem que chamar os transfers e como o escritorio d'estes fecham a tarde, é mister ter as malas preparadas com muita antecedencia, o que por vezes é difficil, e sendo a partida ao domingo ou resolvida rapidamente à noute, chegamos a não saber como se resolve a difficuldade.

A esta obtempera a companhia da Pennsilvania, tendo, em Nova York, um excellente serviço de carros que por um preço rasoavel levam passageiros e bagagens dos hoteis ás estações ou vice-versa.

E' esta evidentemente a companhia mais importante e de melhor bem organizados serviços de toda a America.

Entre ella e a Royal Blue Line se divide o serviço de Nova York a Washington, e quem já fez uma vez o percurso pela primeira, natural era que, á segunda vez, quizesse seguir a outra.

Esta é tambem composta de tres troços pertencentes a companhias differentes; parte-se de Nova York a Nova Jersey em vapor, e d'ahi em caminho de ferro pelas linhas da Companhia Central, passa-se ás da Companhia Philadelphia & Reading, e chega-se a Washington pelas da Baltimore & Ohio.

A companhia proprietaria da primeira d'estas linhas é uma das que mais activo serviço tem para os arredores da grande cidade, sendo de 330 o numero de comboios diarios que sahem e chegam á sua estação terminal cada dia de semana.

Correndo a par das linhas da companhia Pennsilvania,

a Blue Line offerece os mesmos panoramas e interessantes | duos de cór, os quaes só teem logar nas ultimas banvistas d'aquella.

Impressiona a passagem em Nova Jersey, em Baltimore e Philadelphia pela quantidade e imponencia dos grandes estabelecimentos industriaes que bordam a via, aos dois lados, e mais se multiplicam naquellas cidades.

Baltimore, a que podemos consagrar algumas horas, indo de Nova York no primeiro comboio da manhã, para tomar ali o que nos deve levar para o sul (Short Line) ás 11 horas da noute, é uma bella cidade com excellente parque, avenidas largas, bastantes edificios construidos com gosto artistico e alguns monumentos.

Para lá de Baltímore a linha segue sempre uma região pittoresca, subindo e descendo na falda dos montes Cumberlands e aproximando-se da Montanha Encarnada, as-

sim chamada pela cor do seu terreno.

Nota-se a quantidade de gente de cor entre os habitantes de quasi todas as povoações, constituindo, por assim dizer, a população d'aquellas cidades.

No comboio ha um vagon com divisoria reservada para esta gente, para que não se misture com os brancos. E' que nas povoações do sul ainda não se acceitou de boamente a humanitaria obra de Lincoln, libertando o

preto da servidão.

Ha ainda excepções, e excepções odiosas, contra essa gente, a ponto de, apesar das leis geraes do paiz, subsistirem os castigos corporaes e até a lynchagem, para os crimes praticados por negros contra brancos.

No comboio em que vamos vae um preto rico, bem vestido, instruido, acompanhado de sua esposa, uma rapariga da mesma cor, ricamente ataviada embora bastante desmanchada, deselegante, apesar do seu tanto de bonita.

Querem jantar no vagon restaurante, pagando como os brancos. Pois o conductor só os deixa tomar logar na mesa depois de todos os brancos terem abandonado o carro; quer dizer que os pobres negros só conseguiram jantar depois das 9 horas da noute.

Nas proximidades do fim da viagem, ao romper da segunda manhã, passa-se a bahia de Pontchartrain, sobre uma ponte de madeira de 11 kilometros de extensão, e tão baixa sobre as aguas que parece mais que vamos

em barco do que em caminho de ferro.

Depois entra-se em Nova Orleans, estação da Queen & Crescent Route, linha pela qual viémos desde Chattanooga, e que é uma das melhores construidas da Ame-

A cidade Crescente, assim chamada pela sua configuração em meia lua, sobre o Mississipi, é a mais importante praça commercial ao sul dos Estados Unidos.

Apenas percorrendo as ruas, o viajante apercebe-se da enorme faina commercial que preoccupa os habitantes. Por toda a parte escritorios, armazens, depositos, agencias, corretores, negociantes, bolsistas, commissionarios, grande bolsa do algodão; em todas estas casas se trabalha com ambição, com ancia por fazer negocio.

A par d'isto, a gente é muito mais alegre do que nas povoações do norte; mais faladora, mais expansiva. Vêse que anda ali o sangue hespanhol dos antigos povoadores a referver d'envolta com o dos francezes, a que

depois pertenceu a Luiziania.

A cidade, muito interessante sob todos os aspectos. divide-se em dois bairros: o americano, ou bairro do commercio e o francez. Este ultimo é, porém, pobre, sujo e infecto, sendo natural foco da febre amarella, que com frequencia - e agora com grande intensidade - faz ali estação demorada.

Bom serviço de carros electricos leva aos arredores, podendo-se dar agradaveis passeios, a Charles Belth, Canal Belth e Colyseum, passando-se pelos bairros da residencia de particulares ricos, e tambem pelos dos menos abastados, em ruas de pequenas casinhas que immensamente se parecem com as habitações japonezas.

Nas estradas, o centro é coberto de capim e é ali construida a linha electrica.

Cidade, onde, pelas suas proximidades e relações com Cuba, se fuma muito e mais barato, não se fuma, porém, nos carros electricos, nem sequer na plataforma.

mais outra manifestação de animosidade contra os pretos-ha nestes carros uma separação para os indivicadas, não podendo tomá-lo a par dos brancos.

Pobres negros que não merecem essa guerra, sendo até, em geral, gente amavel e pronta para qualquer ser-

E tão prestaveis são que a companhia Pullman só pretos ou mulatos emprega como porteiros e creados de todas as suas carruagens e vagons restaurantes, com o que se tem dado bem.

E nós, os viajantes, tambem chegamos, no leste e sul da grande republica, a acostumar-nos por tal fórma a ser servidos por negros, que já extranhamos quando, nos grandes hoteis do oeste, vemos umas mãos brancas a por-nos sobre a mesa a ensossa comida, tão bem apreciada pelos americanos e tão difficil de ingerir por europeos !

Foi esta mesmo, a recordação da pessima cosinha americana, a unica impressão desagradavel que d'ali

trouxe o autor d'estas notas.

O NOSSO DIRECTOR

De regresso da sua longa viagem por toda a America do Norte, o director d'este jornal considera como o primeiro dos seus deveres agradecer penhoradissimo as distincções e favores recebidos de tantas pessoas que ali o receberam; não podendo deixar de especializar a Associação dos Caminhos de ferro Americanos, na pessoa do seu digno e amabilissimo secretario, o sr. William Allen, seu irmão e filhos, e seu secretario, o sr. Hercules A. Wilhelmi, as direcções das companhias de caminhos de ferro Pennsilvania, Central Railroad of New Jersey, Philadelphia & Reading, Baltimore & Ohio, Southern, Norfolk & Western, Alabama Great Southern, Queen & Crescent Route, Morgan's Louisiana & Texas, Southern Pa-cific, International & Great Northern, Atchison Topeka & Santa Fé, Grand Canyon, Denver & Rio Grande, Chicago Burlington & Quincy, Northern Pacific, Great Northern, New York Central & Hudson River, New York & New Haven & Hartford-dos Estados Unidos; Canadian Pacific — do Canadá; Central Mexicano, Nacional Mexicano e Mexicano (Vera Cruz) - do Mexico e o Sr. Dr. Benjamin Barrios, que o recebeu e acompanhou na capital mexicana.

A todos que tão bem o acolheram, ou lhe tornaram agradavel a viagem naquelles paízes, os protestos da nossa gratidão.

Having just returned from a long journey through the whole of North America, the Director of this Gazette considers his first duty to express his most heartfeld gratefulness for the splendid welcome given to him by every one he had the happiness to be received by and for so many favours bestowed on him. Amongs so many friends, if he may be allowed to call them so he must give a prominent place to the Association of Americam Railroads as represented by their worthy and most amiable Secretary Mr. William Allen, his brother and sons, and their secretary Mr. Hercules A. Wilhelmi, and the Directions of the Railroad companies: Pennsilvania, Central Railroad of New Jersey, Philadelphia & Reading, Baltimore & Ohio, Southern, Norfolk & Western, Alabama Great Southern, Queen & Crescent Route, Morgan's Louisiana & Texas, Southern Pacific, International & Great Northern, Atchison Topeka & Santa Fé, Grand Canyon, Denver & Rio Grande, Chicago Burlington & Quincy, Northern Pa-cific, Great Northern, New York Central & Hudson River, New York New Haven & Hartford—of United States; Canadian Pacific — of Canada; Central Mexicano, Nacional Mexicano, and Mexicano (Vera Cruz) — of Mexico; and Mr. Benjamin Barrios.

To all those who were kind enough to welcome him in such a brilliant manner and rendered his stay in those countries so very delightful he begs to tender his most

sincere and deepest thanks.

A "doença dos tunneis"

Se encarados sob o ponto de vista economico e social, os tunneis despertam a attenção dos políticos e dos sociologos, pois que facilitam as relações entre os povos, supprimindo as barreiras que a natureza levantou entre as nações, não menos interesse despertam tambem aos

homens de sciencia e aos hygienistas. O organismo humano não é apropriado para a vida subterranea. Ao homem é indispensavel o ar puro da atmosphera, por isso a permanencia nos tunneis é para elle sempre nociva e perigosa, porque a modificação do meio ambiente, tornando a atmosphera irrespiravel, rapidamente se manifesta pela sua acção deleteria, originando novas enfermidades e creando condições particulares que já começaram a chamar a attenção dos medicos.

Os accidentes morbidos produzidos pela permanencia nos tunneis são devidos ao calor e á viciação do ar.

Mosso, um phisiologista italiano, observou em uma determinada occasião que o ar de um tunnel continha apenas 4 por cento do seu oxygenio, isto é, perdera tres quartas partes do gaz respiravel.

Em compensação, o ar ganhára 3 por cento de oxido de carbone, cuja toxicidade é tamanha que na proporção de 0,05 por cento é já nocivo, quando respirado por al-

gum tempo.

O calor aggrava os effeitos do oxido de carbone.

O machinista e o fogueiro d'um comboio que segue num tunnel vão envoltos em uma nuvem asfixiante; o guarda-freio, na sua guarita, embora com menos intensidade, soffre tambem as consequencias d'aquelle ambiente anormal. Os passageiros occupando a parte média do comboio são os que vão em melhores condições.

Um observador, descendo a um tunnel, constatou que depois da passagem d'um comboio, em certos pontos, ficava uma nuvem de fumo espesso e immovel, a tal ponto que não deixava vèr as luzes collocadas a alguma

distancia.

Tendo permanecido sete horas no tunnel, sentiu enfraquecer-se-lhe a memoria, perdeu o ouvido e o appetite, elevou-se-lhe a temperatura do corpo e experimentou uma sensação de fadiga desproporcionada com o esforço realizado.

Taes são os symptomas da «doença dos tunneis».

Depois de sair do tunnel começou a sentir violentas dores de cabeça, teve nauseas e vomitos. O mal estar e abatimento chegaram a um ponto extremo, conservando-

se assim até o dia seguinte pela manhã. Todos estes symptomas teem sido notados pelos empregados dos tunneis, quando respiram o ar viciado

d'elles, depois da passagem de um comboio.

A esta ordem de phenomenos pertence tambem a vertigem, que é um dos symptomas mais frequentes e mais perigosos da «doença dos tunneis», e o que mais temem os machinistas, fogueiros e guarda-freios.

A extrema debilidade constitue um dos symptomas mais geraes, chegando a manifestar-se uma quasi impotencia dos membros inferiores, ao passo que os membros superiores continuam desempenhando perfeitamente as suas funcções.

Os phisiologos teem demonstrado experimentalmente que a «doença dos tunneis» é apenas um envenenamento pelo oxido de carbone, complicado com outros factores,

entre elles, o calor.

Como medida prophilatica contra o mal, Mosso propoz o emprego de cilindros de ar comprimido ou de oxyge-

nio, facilmente applicaveis nos comboios.

Recommenda este meio a modicidade do preço e a fa-cilidade do transporte. Os tubos são de aço e conteem cada um cinco kilos de gaz comprimido a cento e vinte atmospheras.

Dois cilindros são collocados na plataforma para serem utilizados pelo machinista e pelo fogueiro. Na cauda do comboio vae um outro cilindro á disposição do guarda-

D'esta maneira é facil provocar uma corrente abundante d'ar, creando uma atmosphera fresca e respiravel

durante o tempo necessario para a passagem do tunnel. Repetidas experiencias teem demonstrado que por este meio pouco dispendioso se proporciona a passageiros e empregados a protecção desejada contra a nova doença, a «doença dos tunneis».

Os caminhos de ferro espanhoes

A falta de estradas que pozessem as differentes povoacões em communicação, e a falta ainda maior de vias fluviaes navegaveis, sendo umas peias que manietavam o commercio interior e de exportação, na visinha Espanha, viu-se esta na imprescindivel necessidade de construir uma rêde importante de linhas ferreas.

A guerra civil demorou por algum tempo a realização do projecto. Foi só em 1848 que a primeira linha es-panhola começou a funccionar. A Barcelona, o centro industrial mais importante de toda a Espanha, coube a

primeira linha, ligando-a com Mataro.

Quatro annos depois, ainda a Espanha contava apenas 102 kilometros de linhas ferreas. Decorridos sete annos, o numero de kilometros elevava-se a 1.153. D'então para cá tem ido alargando successivamente a sua rêde de caminhos de ferro, e em 1903 contava já 13.311.

As principaes companhias de caminhos de ferro existentes em Espanha são: a Norte-Espanha, Madrid-Saragoca-Alicante, Andaluzes, Sul d'Espanha, Central Catalã,

Oeste d'Espanha e Madrid-Caceres.

Sommam os seus capitaes em acções e obrigações 231.773.359 pesetas, e teem em exploração 9.998 kilometros de linhas ferreas.

Ainda assim a rède espanhola está ainda muito incompleta, resentindo-se a industria mineira da falta de ligação dos centros industriaes com os portos d'embarque.

A linha de Buenos-Aires ao Pacifico

A companhia de caminhos de ferro de Buenos Aires ao Pacifico, em maio do anno passado deu começo aos importantes trabalhos necessarios para que os seus comboios tivessem uma linha especial para entrar na grande capital Argentina.

Hoje os comboios d'esta empresa chegam ao Retiro

pela linha do «Central Americano»

A obra que se está effectuando é um extenso viaducto com oito mil e duzentos metros de extensão, que parte de Palermo, em frente da rua Rivera, terminando no Retiro, onde em terrenos conquistados ao rio vae ser levantado um edificio monumental para servir de estação.

Na rua Santa Fé, vae ser construida uma estação de alto nivel que se elevará sobre arcos, sendo estes apro-veitados para installações destinadas a depositos. As linhas ficarão seis metros acima do nivel da rua. A estação e depositos ficam com uma frontaria de cento e

oitenta metros de extensão.

As linhas cruzam a rua de Santa Fé sobre uma ponte metallicas, seguindo-se-lhe um aterro de 6 m de altura. nivel que conserva até cruzar a linha de Buenos Aires e Rosario. Na Avenida Alvear termina o aterro, segue-sethe uma outra ponte melallica, e depois o grande viadu-cto, de tijolo e cimento, com arcos de treze metros de vão. O viaducto corre parallelamente, e a sul da linha de Buenos Aires e Rosario,

O material para os aterros é extraido d'um terreno que a Camara Municipal destina á formação d'um lago destinado a regatas e que terá dois metros de profundi-

dade por oitocentos de comprimento.

Depois d'este viaducto ha mais dois aterros e um outro viaducto, seguindo-se então a obra mais difficil de todo este grandioso projecto, cuja execução dentro em breve vae começar.

Trata-se de conquistar terreno ao rio numa extensão de tres kilometros, e largura que vae augmentando progresivamente até chegar a 260 metros. Para este fim será construido um paredão até a rua Maipu.

E' neste terreno que se levantará a estação monu-

mental.

As obras devem ficar terminadas dentro de tres annos e estão orçamentadas em quinhentos milhões de pesos. Actualmente trabalham novecentos operarios, dirigidos

por tres engenheiros, e nove empregados superiores, todos sob a direcção immediata d'um engenheiro chefe.

A influencia dos caminhos de ferro

E' crença geral, diz o Railway Engineering, que a ignorancia e a superstição não pódem resistir muito tempo ao contacto dos caminhos de ferro, telegraphos e outras manifestações da civilisação moderna.

E no emtanto ha raças que parecem resistir tenazmente à influencia de todas estas innovações civilisadoras.

Na India, por exemplo, o largo periodo decorrido desde que disfructa das vantagens do caminho de ferro não parece ter exercido a menor acção sobre o adeantamento mental da população.

Ao contrario da India, o Japão tem progredido de uma

fórma surpreendente.

Interessante assunto é o estudo da influencia que exercerá na China a força vivificante dos caminhos de ferro, que pouco a pouco vão estendendo os seus nervos de aço através do mais conservador de todos os paizes.

Emquanto os povos que deram ao mundo o prelo typographico, a machina de vapor, a electricidade, o magnetismo e outras descobertas valiosas, se mantinham no estado selvagem, vivendo vida pastoril, e debatendose em lucta permanente com as feras para a conservação da vida, já os chinezes disfructavam as vantagens de civilisação adeantada.

Attingiram um certo grau de desenvolvimento e pararam. As suas concepções astronomicas de hoje são ainda anteriores á epoca de Copernico, Julgam ainda que o sol gira em torno da terra, cuja fórma e situação no espaço é para elles motivo de ideias por de mais irregu-

ares.

Estão ainda na phase da astrologia.

As segundas classes em Inglaterra

O Board of Trade deu já a publico o seu relatorio annual acerca dos caminhos de ferro na Grã Bretanha.

Conclue-se da sua leitura que tende a augmentar o numero de passageiros nas linhas inglezas, mas devendo notar-se que esse augmento se dá na terceira classe, diminuindo na primeira e muito mais sensivelmente na segunda.

Esta classe, esmagada pelo exclusivismo aristocratico da primeira e a promiscuidade economica da terceira, accusa de anno para anno uma muito sensivel diminuição que se accentua progressivamente.

Em 1903 venderam-se nas linhas inglesas menos dois milhões e quinhentos mil bilhetes de segunda classe do

que no anno precedente.

Em compensação, a terceira classe teve um augmento de venda bastante grande, mas ainda assim não tão grande como era de esperar, em vista da diminuição que teve a venda de bilhetes de segunda.

Parece que este facto deve altribuir-se à concorrencia

que os tremvias fazem aos caminhos de ferro.

Os tremvias, d'antes, eram apenas uns omnibus que circulavam sobre carris. Hoje são carros electricos que percorrem rapidamente grandes distancias, fazendo não só o serviço para os arrabaldes da capital, mas tambem entre differentes cidades e villas.

Deve tambem levar-se em linha de conta a concorrencia que os automoveis fazem aos caminhos de ferro, pois que este genero de locomoção tem tomado um grande desenvolvimento em Inglaterra nestes ultimos annos.

O metropolitano de Tokio

O Japão, ao passo que causa espanto ao mundo pelos seus triumphos militares, não descura as conquistas em campos mais pacíficos.

A' semelhança de Londres, Paris e Berlim, Tokio ufana-se do seu caminho de ferro metropolitano, o qual embora não tenha o desenvolvimento dos d'aquellas capitaes, é no emtanto admiravelmente conhecido.

O Japão possue um bom serviço de caminhos de ferro, e a capital está ligada ás provincias meridionaes por meio de uma rêde do Estado, e ás septentrionaes por uma rêde que é propriedade de uma companhia.

Alé agora, as duas estações situadas respectivamente nas extremidades norte e sul da cidade não se communicam senão por meio de um tremvia movido a sangue, e gastava-se no percurso o melhor de quarenta minutos.

Obviando a este inconveniente foi decidida a construc-

cão do metropolitano.

Este é feito em fórma de viaducto; as linhas ficam geralmente uns cinco metros acima do pavimento das ruas. Tem poucas rampas e essas mesmas de pequena extensão

Os arcos do viaducto são de tijolo, excepto nas embocaduras das ruas. onde são metallicos.

Por causa da má qualidade do sub-solo e da frequencia dos abalos de terra, a construcção é o mais ligeira possível, e assenta sobre estacaria.

Sobre o viaducto assentam quatro vias; duas destinados á ligação das grandes linhas do norte e do sul; as outras são destinadas exclusivamente ao serviço urbano.

O canal de Suez em 1904

Reuniu em junho ultimo a assembléa geral dos accionistas da Companhia do Suez, tendo-lhe sido apresentadas as contas do anno anterior.

Devido á excepcional exportação dos trigos da India e ao transporte desusado de carvão motivado pela guerra russo japoneza os lucros de 1904 excederam as previsões mais lisongeiras.

O augmento de rendimento foi superior a 12.300.000 francos. A receita total foi de 120.000.000 e o lucro liqui-

do montou a 78.137.928 francos.

Das estatisticas apresentadas pelo conselho de administração vé-se que em 1904 transitaram pelo canal 4.237 navios, representando a totalidade de 13.401.835 toneladas. Houve um augmento sobre o anno de 1903 de 476 navios, e 1.494.547 toneladas.

As novas cauagens da "Compagnie du Midi"

A «Compagnie du Midi» adquíriu agora para o serviço de passageiros de terceira classe umas explendidas carruagens, providas dos mais modernos aperfeiçoamentos, offerecendo por isso todo o conforto possivel.

Médem quinze metros de comprimento e são divididas em oito compartimentos, acommodando sessenta passa-

geiros.

Ao centro da carruagem ha um water-closed com accesso por um corredor.

São illuminadas com luz de incandescencia por meio de gaz comprimido, e aquecidas pelo vapor.

Dezeseis portinholas dão accesso à carruagem, permittindo um rapido serviço, indispensavel nas estações de grande movimento.

Os assentos são estofados e forrados de moleskina.

Dezoito carruagens d'este typo estão já em serviço e dentro de dois mezes este numero será elevado a cincoenta.

A linha ferrea Suakin-Atbara

Esta linha, cuja construcção havia já annos era so-nhada pela Inglaterra, obedecendo a fins estralegicos, vae finalmente ser uma realidade, mas com fins mais humanos, pois são meramente commerciaes.

Espera-se que em março do anno proximo os trabalhos estejam terminados e a linha seja aberta á circula

ção.

O novo caminho de ferro permittirá fazer em vinte e quatro horas o transporte de mercadorias entre Khartum e os portos egypcios, transporte que hoje demanda oito dias e é carissimo, porque é preciso percorrer mil e quinhentas milhas, umas vezes por via ferrea, outras por via fluvial, o que obriga, pelo menos, a tres tras-bordos.

Como consequencia da abertura da nova linha, esperase que a vida barateie muitissimo em Khartum, e que os cereaes e algodões do Sudão, podendo ser expedidos para os mercados internacionaes, obtenham mais altas cotações, recompensando assim melhor o trabalho dos agricultores.

Na previsão d'este novo estado de cousas, pensa-se já em fazer grandes plantações de cereaes e algodão nas

regiões arenosas e desertas do Sudão.

A linha Tachkent-Grenburg

Está já funccionando o caminho de ferro de Tachkent

a Orenburg, na Asia Central russa.

Desde 14 de janeiro ultimo que a companhia inaugurou o serviço para viajantes e mercadorias, mas o serviço do correio só em janeiro proximo começará a ser feito regularmente.

A falta de agua em toda a região que a linha atravessa tem causado enormes difficuldades technicas. Encontra-se em varios pontos, mas como é salgada, não póde utilizar-se para alimentação das machinas, tendo

sido preciso canalizá-la do lago Makpatra.

Ao sul succede exactamente o contrario. A linha corre ao longo do rio Amu-Daria, e como na primavera ha sempre cheias que alastram pela região até a distancia de dez verstas para além da margem, foi necessario construir diques, pontes, canaes e varias outras obras mais ou menos dispendiosas.

A parte sul da linha será aberta ao movimento de mercadorias a 13 de novembro proximo.

A extensão total da linha é de 1.734 verstas.

PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Sorteio de obrigações

Nos termos do artigo 13.º dos estatutos, se faz publico que no sorteio das obrigações da serie «Mirandella - Vizeu», a que se procedeu hoje, saíram sorteadas as de numeros 11.471 a 11.473, 12.921 a 12.925, 13.296 a 13.300, 17.926 a 17.930 e 25.896 a 25.900.

O pagamento dos juros e amortização d'esta série relativo ao 1.º semestre de 1905, começará no dia 2 de outubro proximo futuro, em Lisboa na séde da Companhia, rua de S. Nicolau n.º 80, 1.º andar, das 14 horas da manha ás 2 da tarde, e continuará em todos os dias uteis até 14 do referido mez, e depois ás sextas-feiras, para as relações conferidas em cada semana.

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

Lisboa, 18 de setembro de 1905. — O Director de serviço, Manoel Maria d'Oliveira Bello.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1905.

Principia na proxima segunda feira, no Banco de Portugal e nas suas agencias districtaes, o pagamento dos premios e das obrigações do emprestimo de 3 % de 1903 (caminho de ferro da Swazilandia) saidas no 1.º sorteio, effectuado em abril na Junta do Credito Publico.

Sob a denominação de Sociedad Franco-Española de Grandes Hoteles y Viajes por España y Portugal, constituiu-se em Madrid uma sociedade com o lim de procurar desenvolver as viagens na peninsula, construindo hoteis, balnearios, casinos, etc. A nova sociedade conta com o concurso da Societé Française d'Entreprise, que elevou a 2 milhões de francos o seu primitivo capital de 400.000.

Termina a 47 do mez proximo o sorteio das relações para pa-gamento de juro da divida interna consolidada de 3 %, relativas no 2.º semestre do corrente anno. O sortejo effectuar-se-ha na Junta

ao 2.º semestre do corrente anno. O sorteio effectuar-se-ha na Junta do Credito Publico, em todos os dias não santificados ou feriados, das 10 horas e meia da manhã ás 2 e meia da tarde.

As relações cuja importancia de juro, liquidado o imposto de rendimento, não for superior a 103500 reis, não carecem de sorteio e serão pagas em todos os dias designados para esse fim. Não são admittidas nem ao sorteio nem ao pagamento as relações que não se apresentem devidamente processadas, hem como aquellas cuja ordem de pagamento se não apresentar preenchida em todos ou alomos dos seus dizeres. ou alguns dos seus dizeres.

Tendo a camara municipal do Porto pedido para que sejam re-conhecidas como negociaveis para serem officialmente cotadas nas Bolsas as obrigações do emprestimo autorizado por decreto de 2 de novembro de 1904, appliravel ás obras do saneamento d'aquella cidade, e que constam de 22.240 títulos do valor nominal de reis 90.8000 cada um, ao juro de 4 ½ por cento, publicou a folha official uma portaria, assignada pelo sr. ministro das obras publicas, pela qual se reconhece como negociavais essas obrigações, para os ef-feitos do art. 25.º do regulamento do serviço de operações das Bol-sas de fundos publicos e particulares de 40 de opturbor de 1904 sas de fundos publicos e particulares de 10 de outubro de 1901.

A segunda quinzena de setembro correu em negocios de bolsas com alguma animação: assim as inscripções de coupon e de assentamento, firmaram-se de 41,75 a 42,20 as primeiras e de 42,10

Acções do Banco de Portugal mantiveram o seu preço de réis 177 ×500 Acções do Banco Nacional Ultramarine com tendencia de alta,

Acçoes do Banco Nacional Citatala de Cara de Regiona de Cara d

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes bem como as obrigações do 2º grau mostram-se bastante fir-mes, tendo sido as primeiras cotadas hoje a 71,000, e as segun-das a 55,5750 réis.

Acções da Companhia dos Tabacos menos firmes que qualquer outro papel, tendo baixado de preço de 1145000 a 1105500 reis. Acções da Companhia Portugueza dos Fosforos tiveram um

movimento de alta de 66\$200 a 66\$800, tendo no emtanto ficado hoje a sua cotação a 65\$700 e 65\$800 réis

Continua a haver bastante movimento nas acções da Compa-nhia do Assucar de Moçambique, tendo ficado o seu preço em

59\$000 reis com tendencia de alta. Outros valores como obrigações Prediaes, Municipaes ou Districtaes, etc., etc., com pouco movimento,

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v " cheque Paris 90 d v " cheque Berlim 90 d/v " cheque Francfort 90 d/v. " cheque Madrid cheque	51 ¹ / ₈ 555 559 225 229 225 ¹ / ₂ 229 ¹ / ₂	51 1/2 51 556 561 226 230 226 1/2 230 1/2 718	Desconto no Banco de Portugal No mercado Cambio do Brazil. Premio da libra	5 ½ % 5 % 17 ½ % \$190 e \$200

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

	SETEMBRO													
BOLSAS	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	- 29	30	
Asboa : Inscripções de assent.	42,15	42,25	42,40	42,45	42,50	42,60	42,50	42,35	42 35	42,40	42.45	42,51	42,50	
» coupon	41,79	42,85	-	42	-	42,25	42,10	42,05	42,10					30
Obrig. 4 % 1888	-	-	20.400	-	20 550	20.550	20 550	-	20.600		-,-	-,		
» 4 % 1890 assent	h-	-	-	-	-	-	-	-	_	_	-	-		10
» 4 % 1890 coupon	-	-	-		-	-	-	-		-	-	-		
» 4 1/2 0/0 assent	-	-	-	-	-	62,000	-	-	-	-		62,000		
» 4 1/2 0/0 coupon int	61.800	_	-	_	-	61 50	_		61 600		61.800		62 000	
» externo 1.ª série	65,800	65,900	66 200	66,200	66,200	66 250	_	-	66.300	66.300		66.100		
» 3 º/o 1905	9.400		_	9 550			9.500	9.500		9 500		9.500		
» Tabacos coupon	_		_	-	-	-	0.000	0.000	0 000	- 000	0 000	5.500	9 000	
Accões B. de Portugal	_		177.500					:77 500	177.500		-		177.500	
» » Commercial		1		133.000	1 2	11000		111 000	111.500		133.000	-	111.500	
» » Nac. Ultramarino	1	100.000		100.000	_	100,000	100,000	100 000		-	100.000	25	-	
» » Lisboa & Açores	_	100.000	232			100.000	100 000	100 000	15.00	-	-	-	-	
» Tabacos coupon		114.000	114.000	3	119 400	119 500	119 800	113,500	-			119.500	-	
» Comp. Phosphoros.	66.200									113.600	113.000	111.500		
» Real	70.000		71.100		70.600	00.000	65.500	65.700					65 800	
» Nacional	10.000	10.400					-	-	70.800	71.400		71.000		
Obrig. prediaes 6 %	-		-	11.100	11.100	11.100	-	-	-	-	12 000	-	12.000	
» » N 0/-	00,000	00.000	00.000		-	-	-	-	93.500		94.000	-	94.000	
	88,000	88.000	88.000	A STATE OF	-	-	88 150	-	88.000	88.150	88.000			
» C.* Beira Alta		-	-	-	-	-	-	-	36 100	-	-	35 800	35.750	
» » Real 3 % 1.º grau		-	-	-	71.500		-	71,300		-	-	-		
» » » 3 °/0 2.° »	54.200	-	-	55.200		55.400	-	55 600	55,800	55.900	55,750	55 890	55,550	
» » Nacional 1.ª série.	-	72.400	-	72.400	-	-	-	-	- '	-	-		_	100
» Atravez d'Africa	87.700	87.700	88.000	-	-	88 000	-	87.800	-	-	87.900	88.200	- 2	
ris: 3 % portuguez 1.ª série	70,60	70,60	70,65	70,75	70,75	70,75	70,65	_	_	70,65		_	1	
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	377	-	-		_	380	-	
» Madrid-Caceres	-	-	39	-	-	-	38	-	37		38	-		
» Madrid-Zaragoza	305	305	304	304,50	302	-	- 1	_	-	_	_	_		
» Andaluzes	181,50	-	181	184	-	- 1	- 1	-	-	_				10
Obrig. Comp. Real 4.º grau	-	- 1	388	387	386	- 1	- !	_	387	386		385		99
» » » 2.° »	291	297	295	_	295,50	297	299	300	-	-	300	299	-	
» Beira Alta	188	-	186	-		185,75	- 1	-			000	200	The state of	
» Madrid-Caceres	134	_	-	132,50	128	127	129	127	127.50	126,50	125,50	126	-	
ndres: 3 % portuguez	70:12	70,18	70.25	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	70,37	-	
sterdam: Obr. Atrav. Africa	92,57	92,62	92.56	92,87	92 87	-,01	92.93	10,01	10,01	10,01	10,51	10,51	-	-
1111101				0.04.01			02,00			_		7.184	-	14/300

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de ex-		1905			1904		Totaes desde	1 de janeiro	Differença :	a favor de
	ploração	Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905	1904	1905	1904
Antiga rêde e nova	3 9 Set 10 16 »	693 »	Reis 119.131.000 119.649.000			Réis 118 381.127 118 381.127	Réis 170 824 170.824	Reis 3 239 126.000 3.358.775.000	Réis 3 285 448.327 3 358 829.454	Réis 3,677,673 4,945,546	
BE	3 9 Set 10 16 »	380 B	17.152.000 17.059 000			17.581.873 17.581.873	46.268	455 229.000	459 296.673 475.878 546	<u> </u>	4.067.673 3.590 540
Nova rêde garan- tida Vendas Novas	3 9 Set 10 16 »	70 »	1 994.000 2.243.000			2.519 000 2 519.000	85 985 85 985	62.165,000 64.408.000	53 400.000 55.919 000	8 765 000 8 489.000	
Sul e Sueste	1 31 Jul	550	106.919.995	194.399	528	110.034 684	208.399	640 165.933	672.813 958	-	32.648.028
minno e Douro	21 31 Jul 1 10 Ag 20 26 **	343 253	46.619.584 40.859.948 9.605 849	119 125	343 » 253	41.995.058 41.241.851 9.517.352	120,238	801 981 700 842.841.648	745.498.262 786 740.113	56.483.438 56.101.535	=
Beira Alta	= =	-	- 0.003 613	-	-	9.517 552	37 617	258.891 885	260.979.174		2.087.289
Vigor Minantena	30 5 Ag 6 12 * 13 19 *	119 "	2.856 258 2.123 336 2.706.973	24 002 17 901 22.747	105	2 543,000 2,535,229 2 837,147	24.219 24.145 27.020	51,991,393 54 114,729 56,821,702	53.113 699 55 648.928 58.486.075	Ē	1.122.306 1.534 199
Guimarães	1 10 » 11 20 »	34	3 276 775 4 293.700	96.37. 126 285	34 »	3 169 630 4 015,685	93.224 118 108	57.994.833 62.288.533	57.020.384 61.036 069	974.449 1 252 464	1.664.378
Porto á P. e Famalicão Norte de Espanha	1 31 Jul 19 25 Ag	3681		Ps. 658	64 3681		s. 608		71.116.890 s, 69.497.560	2.005 164	2.244.881
	26 1 Set 2 8 » 3 9 »	» 3650	2 535.846 2 507 424 1 944.983	645 681	3650	2 35×.655 2 440.305 1.949.658	688 667 534	69 611.334 72 118.759	71.856.215 74.296.521	Ī.	2.244.881 2.177.762
Madrid — Zaragoza — Alicante		-	-		-	1.949.608	-	68 120.761	69 185.860	La J	1.015.099
Andaluzes	20.26 Ag 27. 2 Set	1067	422.607 419.910	396 392	1067 »	446,113 501,470	418 469	13 474.516 13 894.426	13.781 250 14 282.720		306 734
	3 9 » 27 2 »	n 429	454.889 96 355	426 224	429	515.664 97,808	483 227	14.349.466 3 045.243	14 798 385 3.203,242	Ξ	388.294 448.919 157.999
Madrid-Caceres	3 9 » 1016 »	,n ,n	95 761 89.966	223 209	10	97.650 86 900	227 202	3.141.005 3.230.971	3 300 893 3.387 793		159.888 156.822
	3 9 » 10 16 »	180	50.111 56.827 59.866	278 315 332	180 »	40 880 41 266 44 899	227 229 249	1.748.068 1.804.895 1.864.782	1.460 621 1 501.887		287.447 303 008

Publicações recebidas

Compania de los ferrocarriles de Madrid a Zaroga-za y a Alicante. -- Recebemos o relatorio d'esta companhia referente ao anno de 1904 e presente á Assembléa Geral.

A conta dos lucros apresenta a verba de 2.927.706,21 pesetas, inferior à de 1903, o que é devido ao cambio, e à diminuição de trafego de mercadorias provocada pela secca que envolveu esta ultima primavera o territorio hespanhol.

A extensão total das linhas exploradas, incluindo os ramaes de Linares e de Carmona é de 3.698 kilometros.

Compagnie du Chemin de fer du Midi. — Recebemos

um elegante album com bilhetes postaes, reproduzindo os cartazes artísticos que esta companhia annualmente expõe pelas estações, representando os pontos mais pittorescos das regiões pyrenaicas atravessadas pela sua

Fica nesta redacção, á disposição dos nossos assignan-

tes que queiram admirá-lo.

- Da mesma companhia recebemos tambem quatro albuns artisticos, com esplendidas phototypias e noticia historica dos monumentos e edificios existentes nas differentes localidades dos Pyreneus.

A reproducção de lindissimos pontos de vista é incen-tivo bastante para provocar o desejo de ir observá-los

directamente.

Agradecemos a gentileza da offerta.

_____ Exposição internacional de artes feminis

Por occasião da abertura da Exposição Nacional e Colonial em Marselha, que deve ter logar em 1906, será tambem inaugurada na mesma cidade uma exposição internacional de artes feminis, patrocinada pelas mais elevadas personagens officiaes e da imprensa interna-

Tudo quanto se referir a trabalhos feminis como bordados, tapeçarias, modas, rendas, vestidos, artes, lettras, etc., será acceite e dividido em classes.

Admittem-se tambem artigos d'estes generos enviados por commerciantes, industriaes e fabricantes.

As escolas profissionaes de meninas, bem como os estabelecimentos de beneficencia de mulheres ou creanças do sexo feminino pódem enviar os seus trabalhos que serão expostos gratuitamente.

Toda a correspondencia deve ser dirigida ao secretario geral da Exposição, Rua Noailles 16, Marselha.

O desastre do caminho de ferro aereo de Manhattan

Nesta linha neo-yorkense transitam annualmente cento e cincoenta a duzentos milhões de passageiros. O Paris Manual avalia o movimento do anno passado em duzentos e quinze milhões.

Construida com toda a segurança, durante vinte e sete annos não se tem dado naquella linha occorrencia

alguma desastrosa.

Os jornaes americanos noticiam parece ter-se dado no dia 11 de setembro ultimo, uma horrorosa catastrophe devida a um descarrilamento que custou a vida a doze pessoas.

A causa immediata do desastre foi a grande velocidade com que o comboio seguia ao descrever uma curva

de raio muito pequeno. Saindo dos carris as carruagens precipitaram-se sobre a rua, esmagando na queda doze passageiros, e ficando muitissimos feridos.

o caso para apurar a quem compete a responsabilidade da catastrophe, se ao signaleiro que fizéra um signal errado, se ao machinista que manteve o combolo com uma velocidade superior a nove milhas por hora que é o maximo admittido para curvas de raio inferior a 125

TRACÇÃO ELECTRICA

Espanha

Constituiu-se em Liñares uma Companhia para a construcção de um tremvia electrico, na extensão de 27 kilometros, ligando a estação de Baeza com a feracissima região da Loma.

Mexico

A capital mexicana está cruzada em todos os sentidos pelos tremvias electricos de maneira tal que offerece aos habitantes vantagens que nenhuma outra cidade offerece.

O tremvia é applicado para tudo. Serve para fazer mudanças. Basta telephonar á Companhia e minutos depois estaciona á porta uma zorra sobre a qual se accommodam os moveis.

Se alguem se lembra de fazer uma excursão com meia duzia de amigos. dirige-se á Companhia, e a troco de 225 francos tem uma carruagem á sua disposição desde ás oito horas da manha até a meia noute.

Até os enterros se fazem em tremvia.

Para esse effeito ha umas carruagens especiaes em fórma de coche funebre, com um motor, um logar para guarda-freio, e atraz um logar para o caixão. Atraz d'esta carruagem seguem outras em que vão os amigos e familia do finado que o acompanha á sepultura.

LINHAS PORTUGUEZAS

Quelimane.—Dizem de Paris ter-se constituido naquella capital uma companhia que se propõe construir o caminho de ferro de Quelimane.

Illuminação com ac-tilene.—Foi mandada illuminar com acetilene, para experiencia a estação de Villa Vi-

Estação da Ponte na linha da Regoa a Chaves.-Foi indeferido o pedido dos povos que mais utilizarão essa estação, para que fosse construida noutro local, onde o perfil o não permittia, mandando-se porém estudar um ramal d'estrada para facilitar o accesso e estabelecer um apeadeiro entre as estações de Villa Real e Ponte junto da passagem de nivel da estrada real n.º 33.

Estudos de novas linhas. - Está-se procedendo ao estudo do lanço entre as Pedras Salgadas e o Vidago na linha da Regoa a Chaves, achando-se encarregado d'esse trabalho o engenheiro sr. Alfredo Ferreira que elaborou os projectos de dois dos lanços anteriores com muita proficiencia.

Está-se estudando egualmente com muita actividade o lanco da Regoa a Lamego na linha da Regoa a Villa Pranca das Naves, estudo que offerece bastantes difficuldades pela saida da estação da Regoa, e por abranger pontes sobre o Douro e sobre o Varosa e ter de vêr em curta extensão a consideravel differença de nivel entre o rio e Lamego. Além d'esta cidade a construcção não offerece difficuldades.

E' ocioso encarecer a importancia d'esta linha, não só pela região que atravessa como por ligar as da Beira Alta e Beira Baixa com a do Douro.

Está-se tambem estudando novo lanço da linha do Pocinho a Miranda.

No Sul vae-se proceder ás sondagens precisas para o projecto da ponte em Portimão, a fim de se ultimar o Os engenheiros da companhia estudam minuciosamente projecto do lanço de Portimão a Lagos, parecendo afinal que a melhor solução é a construcção de uma nova

ponte privativa do caminho de ferro-

Effectuou-se um reconhecimento do troço inferior da linha do Sorraia compreendido entre Mora e Coruche, reconhecendo-se a impossibilidade de derivar a linha da estação de Coruche e a perferencia que merece para esse fim a da Quinta Grande.

Regoa a Villa Real.—Prosegue o assentamento de via

nesta linha.

Nas officinas do Minho e Douro procede se à montagem das primeiras duas machinas Mallet-Compound typo de que já démos noticia e que teem dois grupos de quatro rodas conjugadas cada uma, movidas as trazeiras pelos cylindros de alta pressão e as dianteiras sobre um truch pelos de baixa pressão. O peso adherente attinge 40 toneladas, As outras duas machinas foram já expedidas da fabrica constructora Henschel, de Cassel.

O material circulante é montado em Campanhã e se-

gue sobre rodados de via larga até a Regoa.

Mossamedes. — Por noticias telegraphicas, sabemos que foi no dia 28 do mez passado inaugurado este caminho de ferro, do qual ja estão assentes 40 kilometros de linha e outros trabalhos e estudos muito adeantados. Os estudos da ascensão ao planalto da Chella pela Leba, estão concluidos.

Pelo ministerio da marinha foi auctorizada a despesa de mais sessenta contos para as obras d'esta linha.

Villa Real — Continua o serviço de balastragem e collocação de travessas, estando já terminado até a ponte do Tanha

Lobito — Nestes dois mezes ultimos os trabalhos teem progredido muito. Occupam-se nos differentes serviços mil e oitenta trabalhadores, distribuidos por cinco lanços.

Teem sido construidas casas de tijolo, cobertas de zinco, para habitação do pessoal e installação dos escri-

ptorios e machinas.

Mirandella — Está-se procedendo ao assentamento da linha entre Romeu e Macedo. Espera-se que no fim d'este mez seja aberta ao serviço publico aquelle troço.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANCA

Foi auctorizada a abertura ao serviço publico da linha de interesse local de Piss a Morestey, numa extensão de 6.700 metros.

Espera-se que a nova linha ferrea em construcção, ligando directamente Paris com Amsterdam, fique pronta e seja aberta ao serviço publico no proximo mez de junho.

Esta linha segue a via Tacernout-Leuven-Bruxellas, e encurta 22 kilometros do actual trajecto de Paris a Amsterdam.

ITALIA

Está fixado o dia 4 de maio proximo para a abertura official do tunnel do Simplão ao serviço publico.

ARGE TINA

A Empresa dos caminhos de ferro da provincia de Santa-Fé requereu ao Ministerio das Obras Publicas para que lhe seja permitido prolongar a sua linha desde La Sabana até Barranqueras, no rio Paraná.

Foi entregue ao Parlamento uma representação para a concessão de uma réde de tremvias ruraes economicos, a vapor, na provincia de Corrientes.

CHINA

Uma companhia franceza pretende obter uma concessão para construir e explorar uma linha no sul da China ligando com os caminhos de ferro de Tonkin.

Parece porém que o governo chinez oppõe difficuldades á concessão devido ao receio que tem de ver o seu territorio invadido pelo estrangeiro.

Notas varias

Os porteiros de Parls e os caminhos de ferro.— Fundamentando-se em que viajam pouco por falta de meios e que lhes é altamente efficaz sob o ponto de vista hygienico o poder fazè-lo pelo menos uma vez no anno attento a sua profissão sedentaria, os porteiros de Paris requereram para gosarem vantagens egual á que disfructam os militares pagando só a quarta parte do preço dos bilhetes nas differentes linhas.

Foram modestos no pedido, pois que podiam pedir para serem equiparados aos deputados, que viajam gratui-

tamente.

Companhia de agua salgada. — Fundou-se uma companhia com o capital de cem mil libras para a condução de agua do mar, captada em Brigthore, até Londres.

A companhia recebeu mais de cinco mil requisições de proprietarios de Londres que desejam ter agua do mar em suas casas.

E' o mar aos domicilios.

Vessoura automovel — Em Paris teem sido feitas experiencias d'uma vassoura automovel, com excellentes resultados. E' munida, na parte trazeira do leito, d'uma caixa rectangular que serve de reservatorio para 2.500 litros de agua.

Por baixo está a vassoura, accionada pelo machinismo que movimenta o vehículo. Atraz e adeante tem tubos com grande quantidade de furos, pelos quaes repuxa a agua, para apagar a poeira resultante da varredura, e lavar por completo o pavimento das ruas.

O expresso de Bacho.—Foi inaugurado a 45 do mez ultimo na linha de Lancashire e Yorkshire um comboio

especial reservado para os borrachões.

Este comboio, que o povo denominou já o «expresso de Baccho», só tem logar nos dias feriados e no que lhes segue.

Os stores são preventivamente descidos, e durante a noute apenas uma discreta luz illumina os compartimentos, de maneira que os viajantes não pódem reconhecer-se.

No dia da inauguração, cento e quarenta pessoas que não tinham sido admittidas nos outros comboios por causa do estado de embriaguez em que se encontravam poderam, graças ao expresso de Baccho, chegar aos

seus destinos sem a menor arrelia.

A população da * Ilemanha — Em 1895 os 540.742.6 kilometros quadrados do territorio do imperio allemão eram habitados por 52 milhões de almas. A população actual, fim de junho de 1905, é de 60,6 milhões, ou seja, em 10 annos, um augmento de 8 milhões. Se este crescimento proseguir nas mesmas proporções, em 1940 a Allemanha terá 100 milhões. Em 1895, 18 milhões de habilantes pertenciam à agricultura, 20 milhões ¼ à industria, 6 milhões ao commercio, 2 milhões às carreiras militares, civis ou liberaes, 1 milhão ao serviço domestico e 3 milhões 1/3 não tinham profissão. Estes algarismos devem ter-se modificado certamente, desde então, mas como o proximo recenseamento das profissões só se fará em 1907, não ha meio de precisar. E' comtudo mais que provavel que a quasi totalidade do augmento da população tenha aproveitado á industria e ao commercio. Já no primeiro de dezembro de 1900 a população das communas ruraes (inferiores a 2.000 almas) não era mais que 25 milhões 3/4 e a das cidades era de 30 milhões 2/3.

A emigração não tem sido excessiva: 28.000 em 1894 e 38.000 em 1895.

Em 1903 registaram-se, por mil habitantes, 7,9 casamentos, 34,9 nascimentos, 21,4 obitos, havendo, portanto, 13,9 de excedente dos nascimentos.

Contra o envenenamento pelo chumbo — A «União Internacional do Trabalho», da Basilea, Suissa, offerece dois premios para as memorias que lhe sejam apresentadas acérca dos meios para combater o envenenamento pelo chumbo.

As memorias pódem ser escritas em francez, inglez ou allemão.

Os premios são: 3:125 francos para a memoria que obtenha melhor classificação, e 1.750 para a que obtenha

a classificação immediata.

A diabetis e os caminhos de ferro. — A' Sociedade de Medicina de Lyon foi entregue uma communicação com observações muito instructivas ácerca da frequencia com que são atacados pela diabetis os empregados de caminhos de ferro.

Acompanha a communicação uma estatistica accu sando que por 1.000 diabeticos ha 12;65, que são machinistas e fogueiros de caminhos de ferro; 13,10, conductores e exercendo outros misteres nos comboios em transito.

O auctor da communicação attribue ás continuas trepidações a frequencia da doença. Mas ha outro especialista que diz dever ter-se em linha de conta, como uma das causas da doença nos empregados dos caminhos de ferro, não só as trepidações, mas tambem as commoções violentas que frequentemente soffrem os empregados nos serviços ambulantes.

Aos que viajam

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

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

l'elo presente annuncio se faz publico, que no dia 12 de outubro, a uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concur o publico para o fornecimento de 20,000 kilogrammas de massaroquinha.

ra ser admittido como licitante terá cada concorrente de ef-

fectuar no cofre da direcção, o deposito provisorio de 60\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste. Este deposito poderá ser effectuado, sómente até a vespera do

dia designado para o concurso.

O concorrente a quem for adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre

importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio.

Os depositos provisorios serão restituidos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

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

Porto, 27 de setembro de 1905.

Regoa a Chaves-Infrastructura, terraplenagens serventias e obras de arte correntes

Pelo presente se faz publico que no dia 6 de novembro de 1905, pelas duas horas da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada de construcção do referido caminho de ferro acima designada.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 2:530,000 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da venera do concurso nas tiesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste. O definitivo, que deverá ser feito na mesma thesouraria onde

o houver sido o primeiro, será de 5 por cento do preco da adjudi

As propostas serão apresentadas durante o tempo que a praça estiver aberta, podendo tambem os licitantes enviar a esta direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.º condição da arrematação, constante do respectivo programma, en-

tendendo-se por este facto, que desistem de tomar parte na licita-ção verbal, se a houver, e do direito de reclamação acérca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bemcos mo os respectivos desenhos, pódem ser examinados todos os diatuteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção. Rua da Estação n ° 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste:

Porto, 29 de setembro de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em 9 de outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de feilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 408.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 9 d'agosto de 1905, bem como d'outros volumes não reclamados

de 1905, pem como d'outros volumes não rectamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação, e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá las, pagando o seu debito à Companhia, para o que deverão dirigir-se à Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 7 do referido mez d'outubro inclusive, das 40 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 22 de setembro de 4905 Remessa n.º 75.909, expedida de Ovar em 20-6-1905, com destino a Gaia, 1 c. garrafas vasias, peso 40 kilos, consignada a Gomes Menéres

N.º 24.559, de Gaia em 27-5-1905, para Payalvo, 1 atado c. cravos de ferro, peso 19 k., para Henrique d'Oliveira. N.º 24.559, de Gaia em 27-5-1905, para Estarreja, 1 c. licor,

N.º 24.559, de Gaia em 27-5-1905, para Estarreja, 1 c. licor, peso 33 k., para Castodio Ferreira Santos.
N.º 4.965, de B. d'Amieira em 22-5-1905, para Lisboa-P, 1 c. latas azeitonas, peso 47 k., para Antonio Pereira Eduardo.
N.º 91.222, de Payalvo em 30-5-1905, para Lisboa-P, 1 grade lata azeite, peso 22 k., para Francisco José de Deviz.
N.º 71.809, de Porto Campanha em 3-6-1905, para Lisboa-P, 14 vol. material de theatro, peso 833 k., para Commendador Brito.
N.º 18.479, de Caxarias em 26-5-1905, para Lisboa-mar, 50 rodas madeira, peso 420 k., para Joaquim Vicente.
N.º 41.995, de Elvas em 46-6-1905, para Braço de Prata, 1 c. bebidas, peso 37 k., para Almada & C.º
N.º 16.795, de Lisboa-P em 9-6-1905, para Alcains, 4 saccos arroz, peso 419 k., para Antonio da vosta.

N° 16.795, de Lisboa-P em 9-6-1905, para Alcains, 4 saccos arroz, peso 449 k., para Antonio da tosta.
N° 25.996, de Ciutra em 14-6-1905, para Payalvo, 1 casco vasio, peso 180 k., para Antonio Gonçalves.
N° 1.204, de Gouveia em 24-5-1905, para Porto-Campanhã, 4 c. liga de la. peso 28 k., para José Ferreira.
N° 15.752, de Lisboa-P em 27-6-1905, para Torres Vedras, 1 fardo tecidos, peso 43 k., para P. Botelho.
N° 68 368, de Covilhã em 19-6-1905, para Lisboa-P, 4 pipo vinho, peso 68 k., Conselheiro Antonio José de Barros.
N° 67.447, de Guimarães em 20-6-1905, para Lisboa-P, 1 c. tecidos, peso 60 k., para Teixeira d'Abreu.
N° 74.044, de Porto-Campanhã em 28-6-1905, para Lisboa-P, 1 fardo fio d'algodão, peso 70 k., para O. Soares & C.º
N° 934, de Carregal do Sal em 6-7-1905, para Gaia, 9 vol. differentes, peso 193 k., para Francisco Antonio da Silva.
N° 940, de Carregal do Sal em 8-7-1905, para Gaia, 1 caixa, peso 45 k., para o destinatario anterior.

N.º 940, de Carregat do Sai em 8-7-1905, para Gaia, i Caixa, peso 45 k., para o destinatario anterior.

N.º 18.719. de Lisboa-P em 5-7-1905, para Fratel, 1 atado de sacos vasios, peso 66 k., para João Moreira.

N.º 42.283, de Ovar em 18-6-1905, para Esmoriz, 2 sacos cal, peso 120 k., para Mestre Paullo.

N.º 98.072, de Torres Novas em 26-6-1905, para Reguengo, 1 rolo arame, peso 20 k., para Manuel Abbadim.

Fornecimento de 320 toneladas de carvão de coke

No dia 23 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta compa-nhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de

nina, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 320 foneladas de carvão de coke.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis das 40 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritorios da companhia, 28, rue de Châteaudún.

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 42 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 21 de setembro de 1905.

Avisos de servico

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Desde o dia 1 de outubro de 1905 será posta em vigor a tarifa especial P. n.º 9 de pequena velocidade, combinada com os caminhos de ferro do Sul e Sueste, para transporte de mercadorias diversas por expedições do peso mínimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal,—reforma, com ampliação às novas estações do Sul e Sueste, da tarifa do mesmo numero e série, que vigora desde 15 de janeiro do corrente anno.

Para mais esclarecimentos pódem os interessados consultar a tarifa ou obté-la por compra nas estações d'esta Companhia. Lisboa, 14 de setembro de 1905.

Annullação da tarifa especial M. L. nº 2 de pequena velocidade para transporte de vinho em cascos ou

Por accordo entre as linhas combinadas, fica annullada, desde Por accordo entre as inhas combinadas, nea annonada, desde 20 de outubro de 1905, a tarifa especial M. L. n.º 2 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de setembro de 1886, para transporte de vinho em cascos ou barris, das estações da linha de Madrid-Caceres-Portugal para a de Lisboa (Caes dos Soldados).

Lisboa, 15 de setembro de 1905.

*C

Tarifa especial E. P. n.º 1 de grande relocidade

Transporte de peixe fresco, salpicado ou salgado, escabeches, ostras e outros mariscos

Fica annullado a partir de 1 de outubro de 1905 o § 2º da tarifa especial E. P. n.º 1 de grande velocidade de 15 de fevereiro
de 1900 applicavel às mercadorias acima designadas, procedentes
de varias estações d'esta companhia com destino a differentes das
da companhia de Madrid a Saragoça e Alicante.
A expedição de peixe fresco, salpicado ou salgado, escabeches,
ostras e outros mariscos continuarà, porém, a fazer-se directamente, por meio de ligação das tarifas internas das linhas interessadas, e por preços eguaes, na Companhia Real, aos resultantes da
applicação do § annullado.

Para estes transportes são, pois, limitados ao maximo de 113160 Para estes transportes são, pois, limitados ao máximo de 110100 réis por tonelada, para as procedencias das estações de Cascaes a Lisboa, Lisboa a Abrantes e a Vendas Novas (local ou transito), Aveiro a Porto-Campanhá (local ou transito) e Obidos a Figueira da Foz, os preços da tabella B da actual tarifa especial interna n.º 4 de g. v. da Companhia Real, considerando-se compreendidos na base de 45 réis por tonelada e kilometro, os direitos de manutanção a teapomissão. tenção e transmissão.

tenção e transmissão.

O retorno das taras vazias continuará a ser feito gratuitamente no percurso portuguez por meio de vales de regresso, requisitados no acto da expedição e segundo o disposto na condição 2.º e suas alineas a), b) e c) da referida tarifa especial interna n.º 1 de g. v., de 12 de janeiro de 1903.

Lisboa, 20 de setembro de 1905.

Feira annual e touradas em Villa Franca de Xira nos dias 1 a 4 de outubro de 1905

Serviço especial a preços muito reduzidos. - Bilhetes de ida e

volta (sello incluido)

volta (séllo incluido):

Lisboa-Rocio, Campolide e Braço de Prata, 4.º classe 800 réis, 2.º classe 500 réis, 3.º classe 300 réis, Olivaes e Sacavem, 700, 400, 250; Povoa, 450, 300, 490; Alverca, 300, 490, 450; Alhandra, 480, 450, 400; Carregado, 220, 450, 400. Azambuja, 400, 300, 220; Reguengo e Setil, 600, 500, 400; Sant'Anna, 700, 550, 360; Valle de Santarem, 800, 600, 450; Santarem, 900, 700, 500.

Estes bilhetes são validos para os comboios ordinarios e para um comboio especial que nos 4 dias parte de Lisboa-Rocio à 1 hora e 28 m. da tarde, regressando de Villa Franca ás 6 horas e 50 m. da tarde, nos 3 primeiros dias; ás 14 horas e 30 m. da noute de 4, em que terá logar uma corrida nocturaa.

No dia 4 será prolongado até Santarem o comboio tramway n.º 4.435 que parte de Lisboa-Rocio para Villa Franca ás 40 horas e 42 m. da noute, saindo d'esta ultima estação ás 12 horas e 25 m. da madrugada e chegando a Santarem á 4 hora e 44 minutos.

Para mais esclarecimentos vér os cartazes aflixados nos logares do costume. Lisboa, 26 de setembro de 1905.

Regata em Cascaes

No dia 4 d'outubro p. f., as estações do ramal de Cascaes ven-derão bilhetes de ida e volta para Cascaes, com reducção de 40 % sobre os preços ordinarios validos para todos os comboios d'esse dia e para os comboios do dia 2 que partem de Cascaes ás 12,18 e 12,55 da madrugada.

Para demais esclarecimentos vér os cartazes affixados nos lo-gares do costume.—Lisboa, 28 de setembro de 1905.

da celebre fabrica americana

Marinette Iron Works Manufacturing

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

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

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e exros para Vallado e mais pontos.— Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Motel - Grande Motel de Elevador - Grande Motel da Elevador - Grande Motel da Boa Vista. - Serviço de primeira organization de Completos. Serviço especial para diabéticos Rons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Precos modicos.

CASTELLO BRANCO Motel Francisco - Rua de San to Antonio - Bom tratamento, aceio e commodidade - Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA motel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado Diaria, 1,500 réis a 2,5000 réis. — Proprietario, João Nunes

CINTRA motel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposenredonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de
jantar para cem pessoas Preços razoaveis. — Proprietario, Romão
Garcia Vinhas.

ESPINHU Motel 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 Crande Hotel do Tourst. — 15, Campo do Tourst, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commo diades e aceio tratamento recommendayel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGU waiter Muths & Sautier—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 spiendide sur la mer — Service de 1.er ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBO A motel Durand. - Rua das Flôres, 71 - 1st class. English family hotel - proximo de theatros e centro da cidade - Gabinete de leitura.

LISBOA C. Mahony & Amarat. — Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º

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

MAFRA Hotel Moreira. —No largo, em frente do convento.— Bellas accommodações desde 1#000 reis por dia até 1#500. — Reduccão de preços para caixeiros viajantes.

WON1' ESTURIL Grand Hotel d'Atalle.—De 1.º 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 Motel de Porto.—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone Boite aux lettres.—Salles de lecture et de récention. Bains. Journaux.

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

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

PORTO A La VIIIe de Parts. - Grande fabrica de corôas e flóres artificiaes - F. Delport, Successores. - Rua Sá da Bandeira, 249 - Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

PORTO motel 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 Motel Esperança. — Avenida Todi, em los aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$\pi\$200 a 2\$\pi\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

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

VIENNA Motel Metropole — Morzinplatz, t a 4 (Caes de Francisco José) — Grandenotel de 1.º rdem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Sife Deposit Caisse. L. Speiser, director.

Aos srs. subscriptores dos telephones memotelefonio

Elegante quadro para escriptorio, para rapidamente se saber os numeros das pessoas ou casas com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta redacção

PRECO 18000 RS.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Outubro de 1905

COMPANHIA REAL	Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio	Figueira Alfarellos Figueira	Porto Valença Porto
C. Sodré Algés C. Sodré Partida Chegada Partida Chegada	7-48 m. 8-26 m. 9-34 m. 40-48 m. 8-25 m. 9-9 m. p 2-8 m.	Purtida Chegada Partida Chegada 4:40 t. 4:57 t. 3.0 m. 3.39 m. a 6.5 t. 6:40 t. 3:10 t. 5:42 t. a 6.43 t. 7:23 t. a 7:0 t. 7:31 t.	Partida Chegada Partida Chegada 7-55 m, 12-57 t, α: 9-21 m, 12-47 t. α: 12-40 t. 3-32 t. 1-24 t. 5-43 t. 41-30 n. 2-40 n. 8-45 n.
5- 0 m. 5-43 m 5-30 m. 5-43 m. 5-50 m 6-5 m 6-47 m. 7-3 m. 335 m. 6-50 m. 7-32 m. 7-32 m. 7-35 m. 8-47 m. 8-33 m.	10-33 m.	11-25 n. 12-4 n. a 8-0 n. 8-35 n. 1-55 n. 2-34 m. 42-35 n. 1-14 n.	Vianna Caminha Vianna
9 35 m. 9 50 m. 9 37 m. 10 3 m. 9 35 m. 9 50 m. 10 35 m. 10 48 m. 10 20 m. 10 35 m. 11 47 m. 14 33 m.	2-12 t. 3-25 t. 3-45 t. 4 29 t. 3-42 t. 4-25 t. 4-27 t. 5-11 t. 6-42 t. 7-26 t. 5-29 t. 6-3 t 8-5 n. 8-49 n. 7-38 t. 8-22 n.	BEIRA ALTA Figueira Pampilhosa Figueira	5-8 t. 7-58 t. 5-42 m. 6-30 n. 6-30 n.
11- 5 m. 11-20 m. 12-2 t. 12-48 t. 11-50 m. 12-3 t. 12-47 t. 4-3 t. 12-35 t. 12-50 t. 1-32 t. 4-48 t. 1-30 t. 12-50 t. 1-32 t. 4-48 t.	9-42 n. 10 26 n. 9-37 n. 10-11 n - 11-0 n. 11-45 n.	5-99 m. 7-25 m. 8-10 m 19-3 m 4-15 t. 6-10 t. 6-30 t. 8-10 n. Pampilhosa Luso Pampilhosa 8-33 n. 8-50 n. 12-2 n. 12-15 a	Vianna Valença Vianna 6-57 m. 8-37 m. 8-10 m. 13-15 m. 2-10 t. 4-37 t. c 4-15 t. 5-53 t. 3 6-50 t. 8-10 n.
2-5 t. 2-20 t. 3-2 t. 3-48 t. 2-30 t. 3-5 t. 3-47 t. 4-3 t. 3-33 t. 3-50 t. 4-32 t. 4-48 t. 4-20 t. 4-33 t. 5-47 t. 5-33 t.	5-35 m. 6-33 m. 7-12 m. p 6-35 m. 41-42 m. 42-40 t. 4-51 t. 2-22 t. Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio	Pampilhosa Mangualde Pa pilhosa 5-10 m. 8-33 m. 4-5 m. 7-45 m. 7-21 t. 40-50 n. 6 20 t. 9 25 n.	Porto Penafiel Porto 4-5 t. 5-49 t. 5-4 m. 6-46 m. 9-33 n. 11-21 n. 7-4 t. 8-50 n.
5-35 t	4 41 t. p 4 50 t. 5 - 15 t. p 6 - 0 t. 7 - 14 t. 6 - 26 t. 7 - 40 t.	Pampilhosa V. Formoso Pampilhosa 8 15 m 3-25 t. 40 15 m. 5-50 t. 4-55 t. 4 7-5	9-40 m. 13-33 t. 1-5 t. 3-33 t.
8 50 n. 9-5 n. 9-47 n. 13-3 n. 9-35 n. 9-30 n. 10-34 n. 10-48 n. Mais tedos os de Paço d'Arcos e Cascnes, ex	10-42 n. 12-6 n. 8 0 n. 2-25 n. Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio 6.45 m. 8-25 m. 6-25 m. 9-1 m.	/ 5-10 m. 12-0 L. / 3-20 L. 9-25 n.	Porto Regoa Porto 4-30 m. 10.57 m. 4-0 m. 8-15 m. 6-0 t. 10-37 n. 3-30 t. 10-0 n.
capto os a	3 30 t. 5 54 t. 9 55 m. 12 10 t. 12 30 n. 3 41 m. 8 30 n. 11 0 n. Setil	Lisboa Barreiro Lieboa	Porto Tua Porto a 4-33 t. 6-45 t. a 5-53 m. 10-30 m.
C. Sodré P. Arcos C. Sodré 5 23 m 5 34 m, 6 6 m. 6 38 m 8 5 m. 8 34 m. 8 46 m. 9 14 m.	2-30 t 4-51 t. 6-10 m. 7-35 m. Lisboa-Rocio Pamplihosa Lisboa-Rocio a 9-15 m. e 1-16 t. k 7-12 t. a 12 5 n.	5 30 m. 6-5 m. 5-33 m. 6-8 m. 8-0 m. 8-35 m. 8-0 m. 8-35 m 9-15 m. 9-50 m. 9-15 m. 9-50 m	Regoa Barca d'Alva Regoa 6-8 m. 11-0 m. 5-0 t. 9-10 m.
11-25 m. 11 54 m. 12-6 t. 12-58 t. 12-53 t. 4-24 t. 4-36 t. 7-8 t. 2-25 t. 2-51 t. 3-6 t. 3-38 t. 8-25 n. 8-54 n. 2-6 n. 3-38 t.	Lisboa Porto Lisboa r 7 0 m. 7-59 t. 4 38 m. p 6-17 t. p 9-30 m. r 11-5 n.	2-0 t. 2-33 t. 13-23 t. 1-0 t. 3-35 t. 4-10 t. 3-5 t. 3-77 t. 5-23 t. 6-0 t. 4-33 t. 5-30 t	Tua Barca d'Alva Tua h 6-30 t. 8 t5 n. d 3-55 m. 5 41 m.
9-35 n. 10-24 n. 11-35 n. 11-8 n. 11-8 n. 11-25 n. 12-38 n. Mais os de Cascaes, excepto os a	p 9-20 m. i 12-14 n. i 10 52 m. r 11-5 m. 4 30 t. i 10-26 n. a 4 12 t. i 10-31 n. 7-5 t. i 11 35 m. 9-30 n. 7-33 m.	6 0 t. 6-35 t. 7-25 t. 8 0 n. 8-25 n. 9-0 n. 9-10 n. 10-29 n. g 12-30 m. 1-5 m. —	Porto Barca d'Alva Porto 7-25 m. 3-0 t. a 8 7 m. 2 12 55 t. a 12-0 t. x 4-53 t. 11-2) m. 6-80 t.
C. Sodré Cascaes C. Sodré	Aveiro Porto Aveiro 3-35 m. 6 39 m. 7-4 m. 2 49 m.	Lisboa Setubal Lisboa 5-30 m. 7-18 m. 8-5 m. 9-50 m. 8-0 m. 9-31 m. 40-0 m. 41-40 m.	Mosteirō Tua Mosteirō 3-3; t. 9-0 n. 8-16 m. 2-2; t.
a 6-10 m. 6-47 m. 6-48 m. 7-24 m. o 15 m. 1 24 m. a 6-55 m. 7-32 m.	Ovar Porto Ovar	11-15 m. 1-0 t. 3-45 t. 5 30 t. 3 35 t. 5-17 t. 6-5 t. 8-0 a. 5-25 t. 7-5 t. 8-25 a. 10-20 a.	GUIMARÃES
7-0 m. 7-55 m. 7-8 m. 8-8 m. 7-40 m. 8-17 m. 7-16 m. 8-45 m. 7-45 m. 8-30 m. a 8-10 m. 8-20 m. 8-30 m. 9-26 m. a 8-51 m.	2-10 t. 3-56 t. 4-41 t. 6-33 t. 7-15 t. 9-2 n. 12-31 n 2 21 n.	Lisboa Tavira Lisboa	Trofa Guimarães Trofa 7-21 m. 9 0 m. 5-10 m. 6-42 m.
a 9-10 m. 9-47 m. 9-48 m. 40-24 m.	Esmoriz Porto — 4-30 m. q 5-17 m. — —	Pinhal Novo Setubal Pinhal Novo	b 8-24 m. 9-29 m. c 7-13 m. 9-32 m. 9 23 m. 41-0 m. 40-10 m. 11 47 m. 4-10 t. 2-42 t. 4-5 t. 5-42 t.
40-0 m. 10.5i m. 10-8 m. 11-8 m. a 10-40 m. 11-17 m. 10-88 m. 11-34 m.	Espinho Porto Espinho 7- 0 m. 8- 7 m. 5-44 m. 6-44 m. 9- 0 m. 2-30 m. 6-36 m 7 32 m.	9-5 n. 9-27 n. 6-13 m. 6-40 m.	c 5 26 t. 6-35 t. 7-10 t. 8-30 n. 6 7-6 t. 8-31 n. H-0 n.
a 15-10 t. 12-17 t. 12-18 t. 1-24 t.	9 40 m. 10-48 m. 8-21m. 9-24 m. 1-25 t. 2 32 t. 11-57 m. 12 58 t. 4-33 t. 5-39 t. 3 6 t. 4-17 t.	5-95 t. 43-18 n. 40-45 n. 6-8 m.	VIZEU]
4 1-40 t. 3-17 t. 1-48 t. 2-54 t. 1-45 t. 2-50 t. 4 2-25 t. 3-2 t. 3-40 t. 3-47 t. 3 48 t. 4-24 t.	5-8 t. 5-13 t. 3-77 t. 4-12 t. 8-40 n. 9-47 n. 7-11 t. 8-45 n.	Lisboa Evora Lisboa 5 30 m 10 38 m 5 27 t (3-2) n Casa Branca Evora Casa Branca	Santa Camba Vizou Canta C
3-15 t. 4-20 t a 3-55 t. 4-32 t. 4-0 t. 4-56 t. 4-8 t. 5-8 t. 4-40 t. 5-17 t. 4-48 t. 5-54 t.	11 30 n. 12-34 n. 7-30 t. 8-15 n. 12-7 n. 12-46 n. 9-28 n. 10-33 n. Colmbra Figueira Colmbra	6-10 L 7 30 t. 7-10 t. 8 33 n.	+28 m. 7-10 m. 1.40 t. 3-48 t 9 45 m. 41-55 m. y 4 30 t. 6-56 t. in 9 25 n. 41-51 n.
445 t. 5-50 t. a 5-5 t. 6 2 t.	6- 0 m. 7-46 m. 0 5-50 m. 7-36 m. 9-30 m. 40-41 m. 7-55 m. 9-20 m.	2-42 m. 6-30 t. 1-30 m 10-0 m. Lisboa Moura Lisboa 8-0 m. 3-48 L 5-10 m. 1-0 t.	MIRANDELLA
a 6-10 t. 6-47 t. 6-18 t. 7-24 t. 6-15 t. 7-34 t. 7-34 t.	Lisboa Badaloz Lisboa	5-45 t. 3-19 m. 8-30 n. 6-8 m. Portimão Tunes Portimão	Foz-Tua Miraniella Foz-Tua 6 8) t. 8-23 n. e 7-5 t. 8 55 n.
7-0 t. 7-55 t. 7-8 t. 8-8 n. a 7-40 t. 8-47 n. 7-48 t. 8-54 n	p 9-20 m. 8-43 n. 5-35 m. 3 42 t.	8-15 m. 2-25 m. 3-25 m. 4-37 m. 6-10 t. 7-15 t. 2-45 m. 41-0 m.	Foz-Tua Romeu Foz-Tua 1-30 t. 6-47 t. 8- 0 m. 12-22 t.
a 9-10 n. 9-17 n. 9-18 n. 10-24 n. 10-24 n. 10-25 n. 10-20 n. a 3-55 n. 10-33 n.	7- 5 t, 6-30 m, 6-40 t, 5-11 m	10-0 n. 11-8 n. 8-13 n. 9 31 n. Portimão Faro Portimão	POVOA DE VARZIM
# 10-40 n. 11-17 n. 10-48 n. 11-54 n. 10-45 n. 14-50 n. 41-25 n. 13- 2 n.	Lisboa V. Alcantara Lisboa p 9-20 m. 6-30 t. 8-45 m. / 3-42 t.	Faro Tayira Faro	Parto Pavoa-Varzim Porto 6- 0 m. 7-37 m. 4-15 m. 5-31 m.
a 42 40 n. 42 47 n. 42 18 n. 4 24 n. 42 45 n. 4 20 n. 42 - 35 n. 4 - 32 n.	7-5 t. 9-30 n. 7-3 m. 5 25 t. 7-6-(7 t. 5-14 m.	9-35 m. 10-48 m. 2-17 t 3-30 t.	40 13 m. 41 30 m. 5 33 m. 7 9 m. t 4-10 t. 5 32 t. 8-20 m. 9-21 m.
9-50 m. 40-22 m. 40-33 m. 41-3 m.	Lisboa Guarda Lisboa	MINHO E DOURO	7-10 t. 8-25 n. 8-35 n. 10-9 n. 11-47 n.
11-30 m. 12-21 t. 12-33 t. 1-3 t. 1-50 t. 2-21 t. 2-33 t. 3-3 t.	7-5 t. 9.45 m 49.30 m 3-42 t.	Porto Famalicão Porto	Porto Famalicão Porto
Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio	Setil Vendas Novas Setil	9-40 m. 41-13 m. 4-45 m. 6-12 m. 9-40 t. 3-38 t. 44-0 t. 4-31 t.	2-10 t 6-10 t 1-30 t 6-6 t. Povoa Famalicão Povoa
6-25 m. 7-29 m. 5-0 m. 5-59 m. 7-25 m. 8-32 t. 6-40 m. 7-39 m.	4-15 m. 7-40 m. 8-55 m. 6-4s m. 8-20 m. 40-12 m. 41-0 m. 2-5 t. 5-30 t. 7-22 t. 7-53 t. 2-30 n.	9-35 n, 11-5 n, 7-22 t. 8-59 n.	5-0 m. 6-20 m. 6-0 t. 7-25 t.
8-35 m. 9-43 m. 7-53 m. 8-48 m. a 9-35 m. 40-15 m. a 8-40 m. 9-15 m. 40-50 m. 41-54 m. 9-4 m. 40-3 m.	Lisboa Caldas Lisboa a 4-15 t. 7-0 t. a 7-50 m. 10-33 m.	5-15 m 8-36 m, 5-32 m, 8-15 m. 7-10 m, 8-35 m n 8-10 m, 9-32 m.	a Directos ou rapidos b Domingos e dias santificados.
a 11-35 m. 12-15 t. a 10 39 m. 11 15 m.		7-55 m. 10 27 m. 11-0 m. 12-15 t. 4-41 t. 7-51	c Dias ufeis, d Segundas e soxtas feiras, c Quartas feiras e sabbados.
a 1-35 t. 2-15 t. a 12-40 t. 1 13 t. 2-35 t. 3-38 t 4-4 t. 2-3 t.	1-500a-R. Figueira Lisboa-R. 1-0 m. 1-41 t. 5-20 m. 5-5s t. 11-3 m. 9-55 n. 5-5 t. 11-57 n. 6-50 t. 4-51 m. 8-33 n. 8 50 m.	6 4 3) t. 6-19 t. 7-21 t. 19-20 n. 5-45 t. 8-41 n. a 9-19 n. 11-0 n. - b 9-4 n. q 11-35 n.	f-Seguadas, quarias, sextas e sabbados g Seg. e dias seguintes aos santines los
a 4-35 t. 5-15 t. 2-36 t. 3-35 t.	Caldas S. Martinho Caldas 7-5 m. 7-32 m. 9-30 m. 9-50 m.	Nine Braga Nine 6-15 m. 6-51 m. 7-17 m. 7-50 m.	k Tercas, quintas e damingos
# 6-15 t. 6-57 t. 4-40 t. 5-30 t. 6-5 t.	3-50 m 4-11 m 4-30 m 4-51 m	11-37 m. 12-8 t. 9-10 m. 9-13 m. 5-25 t. 6-1 t. 12-51 t. 1-12 t.	n Sabbados. o Dia 25 de cada mez. p Lisboa Caes dos Soldados.
7-35 t. 8-38 n. 6-19 t. 7-48 t. 8-39 n. 7-40 t. 8-39 n.	5-20 m 5-41 m. 6 10 m. 6 31 m. 6 50 m. 7-8-m. 8 10 m. 8 27 m.	Borto Vianna Borto	q Porto Campanha. r Por Alfarellos, Ooste.
2-50 n. 40-56 n. 9-4 n. 40-3 n. 44-0 n. 42-4 n. 40-34 n. 44-33 n. 42-20 n. 4-24 n. 41-25 n. 42-45 n.	8 50 m. 9-8 m. 10 42 m. 10 52 m. 12-30 t. 12-54 t. 1-20 t. 1 44 t. 8-33 n. 8-54 n. 9-5 n. 9-26 n.	5-13 m 10-11 m a 1-12 m c 3-32 m c 7-10 m 9-40 m c 6-0 t 10-20 n c 4-30 t 7-3 t 5 8 13 n 11-0 n	u Quando forem annuncia los. u l'erças e sextas feiras. u Quartas e sabb _i dos.
(2)	THE PERSON NAMED IN		

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

De 3 letras, de 12\$500 a 15\$750 réis

3 4 3 3 13\$750 3 17\$000 3

5 3 4 5 3 15\$000 3 18\$250 3

6 3 4 6\$250 3 19\$000 3

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



TEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Outubro sairá o paquete Magdalena para

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

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

Em Lisboa: - James Rawes & C.a - R. dos Capellistas, 31, 1.º No Porto: - Tait & Rumsey - R. dos Inglezes, 23, 1.º

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Río de Janeiro e Santos, vapor allemão Prinz Waldemar. Sairá a de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2°



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão tubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata,



Bordeos, vap. francez Cordillere. Sai-Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



Bordeos, vapor francez Atlantique.

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



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez Man-gellan. Sairá a 145 de outubro. Message-ries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea,



Espanha, Genova, India e Macau, vapor es-C. Lopez y Lopez. Sairá a 4 de outubro Agentes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Glasgow, vap. inglez Baron Kelvin.
Agentes, E. Pinto Basto & C.*, Caes do Sodré,
64, 1.



Homburgo vapor allemão Prinz Eitel Friedrich. Sairá a & de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata,



Havre e Hamburgo, vapor allemão Men-doza. Sairá a 5 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fan-queiros, 10, 1.º



Liverpool vapor inglez City of Veni-ce. Esperado a : de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.*, Travessa do Cor-po Santo, 10, 1.*



Liverpool, (directo), vapor inglez An-serm. Sairá a 4 ou 5 de ou-tubro. Agentes, Garland Laidley & C., Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Liverpool (recebe carga para Nova York), vapor espanhol Jsla de ra-ney. Sairá de 13 a 15 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.*, R. dos Fanqueiros, 40, 1.º



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez Lista Sairá a 1 de outubro. Agentes. Mascarenhas & C.*, Travessa do Cor-po Santo, 10, 1.*



Londres, vapor inglez Britania. Sairá Agentes, E. Pinto Basto & C.*, Caes do Sodré,



Madeira. S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez Zaire. Sairá a 7 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor allemão Antonina. Sairá a ≈ de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.*, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.°



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



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor al-lemão Argentina. Sairá a 13 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C., Rua dos Fanqueiros, 40, 4.º



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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e San-tos, vapor allemão A sun-cion. Sairá a 11 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



RIO de Janeiro, Santos Montevideo e Bue-Bosphore, Sairá a 19 de outubro, Messa-geries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea,



Rotterdam e Hamburgo, vap. allemão Ti-juca. Sairá a de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez Acorsairá a de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 64, 2.º



S. Vicente. Rio de Janeiro, Santos, Monte-video, e Buenos Aires, vapor inglez Magdalena. Sairá a 3 de outubro. Agentes, James Rawes & C.*, Rua de El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente. Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Oropesa. Sairá a 4 de outubro.



Agentes, E. Pinto Basto & C.a, Caes do Sodré, 64, 1.º VIGO. La Palice e Liverpool, vapor inglez



Agentes, E. Pinto Basto & C.*, Caes do Sodré,



Modelo n.º 3, Preço 300 francos

Modelo n.º 2, Preço 250 francos

Rapidez na escrita

Duração garantida

LIGEIRESA

ESCRITA A' VISTA. — Sem fita de tinta — Alinhamento á vontade. — Mudança instantanea de caracteres. —

Teclados portuguezes e para todas as linguas.

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



Machinas de calcular



Preço 425 francos

Somma, Subtracção, Multiplicação e Divisão

* * * RAIZ QUADRADA * * *



= RAPIDEZ = Exactidão rigorosa

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

As machinas DACTYLE pódem ser vistas a funccionar e adquiridas na redacção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"—R. Nova da Trindade, 48, LISBOA



Zernaben y Soldevila

BARCELONA

Participam aos seus numerosos amigos e ao publico em geral que, por melhoria de local e a partir de 1 de Outubro os nossos

Escriptorios e Armazem de Exposição

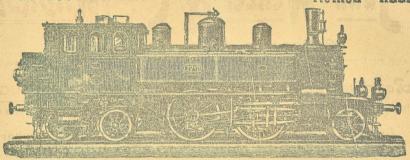
são mudados para

5, FORTUNY, 5

KRAUSS & C. 'A, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH - ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreites

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA KERAUSS

O systema mais util de locomotivas-tender para vias principaes e seundarias, tremvias, construcções de edificios, minas e industrias.

Estabelecimentos fundados em 1866-2.000 operarios

5000 NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1903-5000

Agentes para Portugal e Colonias—JAMES WALKER & C.^ 173, Rua Bella da Rainha, 1.º D.—LISBOA

NKOZ & 13KIZNAJK

CASSEL

(Allemanha)

Fabrica de LOCOMOTIVAS fundada em 1817

EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ-1904 - GRAN PRIX

7.000 locomotivas construidas



Producção annual 400 locomotivas

Locomotiva-Express para o Estado Egypcio

Locomotivas para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro economicos e tremvias

Locomotivas pequenas para usos industriaes e empreiteiros

Caldeiras e todas as outras pegas sobresalentes para locomotivas

Prensas para porcas (Systema KETTLER) trabalhando sem desperdicios

HENSCHEL & SOHN Abt. HENRCHSHÜTTE

Proximo de HATTINGEN (Westfalia)

Altos fornos—Retortas para coke—Fornos para puddlar—Laminadores de chapas grossas, delgadas e estriadas—Cantoneiras—Laminadores de tubos

Ebulidores e tubos para gaz—Fundição de ferro e de aço—Officinas mecanicas
FABRICAÇÃO ESPECIAL: Vagonetes para minas e barris soldados electricamente ou rebitados,
zincados ou pintados

Agentes geraes: HENRY BURNAY & C.^-LISBOA

28, Carrera de San Jerónimo. 28

APARTADO DE CORREOS, 115 END. TELEGRAPHICO, WENZEL-MADRID

TELEPHONE 1.216

Representantes geraes PARA HESPANHA E PORTUGAL

Das mais acreditadas fabricas constructoras de machinas e de toda a classe de material electrico para installações

Dynamos. Transformadores. Motores e Machinas de vauor

MOTORES DE GAZ POBRE - FIO DE COBRE SIMPLES

CONDUCTORES, CABOS FLEXIVEIS-MATERIAL PEQUENC JSOLADORES E GRAMPOS-APPARELHOS DE MEDIÇÃO E PRECISÃO

CONTADORES

AMPADAS DE INCANDESCENCIA PHILIPS

LAMPADAS DE ARCO

VENTILADORES DE MESA E DE

Apparelhos para illuminação publica — Escovas de carvão e cobre

APPARELHOS DE LUXO — TELEPHONES "BERLINER" — Campainhas e seus accessorios

ESPECIALIDADES:

TREMVIAS SEM CARRIS, systema "SCHIEMANN". Commutadores e porta-lampadas

Pódem pedir-se orçamentos. -- CATALOGOS GRATIS





Direcção, Paris-Rue Madrid, 15-PARA PORTUGAL, HESPANHA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURC

Exposição Universal de Paris, 1878. Internacional de Londres, 1885. Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

TAMINKOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPAR

Frelo de acção rapida para grandes combolos de passageiros e de mercadorias

STENAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

→==+ Lista das companhlas da península que teem adoptado este freio:

PORTUGAL - Companhia Real - Minho e Douro - Sul e Sueste - Beira Alta.

HESPANHA -Norte-Madrid, Zaragoza y Alicante-Andaluces -Tarragona, Barcelona y Francia -- Madrid Caceres-Portugal — Great Southern of Spain—Bobadilla-Algeriras—Linares-Almeria — Torralba a Soria — Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete—Economicos de Asturias—Madrid-Villa del Prado—La Rol I i-Valmaseda — Lezama Bilbao — Trian —Luchana-Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerta de Santa Maria—San Lucar—Central de Vizcaya—Grao a Turis.

Tremvias : Urbano de Santander - Sardinero a Santander - Barcelona - San Gervasio - Avilés a Las Salinas - Valencia a

Grao, etc.



BERNABEU Y SOLDEVILA

Cambio domicilio

5, Fortuny, 5 (antes 4, Dou, 4)

MAQUINARIA

Barcelona 1.º Octubre 1905.

Sr. D.

Muy Sr. nuestro:

Tenemos el gusto de anunciar á V., que, por mejora de local, desde esta fecha han quedado instaladas nuestras oficinas y almacén de
exposición en la calle

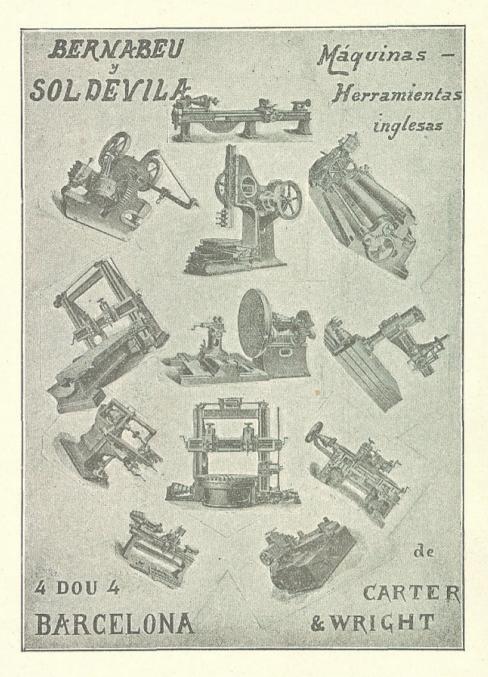
5, FORTUNY, 5

Esperando se servirá V. tomar buena nota y continuará honrándonos con el favor de sus estimadas órdenes, quedamos de V. affmos. S. S.

g. s. m. b. Bernabeu y Soldevila

TORNOS CILÍNDRIGOS DE TODOS TIPOS Y TAMAÑOS

planear, esclopear, limar, taladrar, curvar, cortar, para Máquinas



Talleres

Construcción

田

ALGUNOS TIPOS DE MÁQUINAS-HERRAMIENTAS

Construcción de CARTER & WRIGHT

HALIFAX (INGLATERRA)

ÚNICOS AGENTES PARA ESPAÑA Y PORTUGAL:

BERNABEU Y SOLDEVILA

5, Fortuny, 5 (antes 4, Dou, 4) - BARCELONA - CASA EN MANCHESTER

Telegramas: BERNABEU -- Barcelona



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL P. N. 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Outubro de 1905

MERCADORIAS DIVERSAS

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

SEGUNDO A SEGUNTE

CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Abacá (canhamo de Manilha) com				Acido palmitico	3	3.ª	8
preparo	4	2.ª	8	» pyrolenhoso	3	3.ª	-
» (canhamo de Manilha) em				Aço bronzeado	4	2.ª	-
bruto	4	3.ª	8	» esmaltado	4	2.ª	-
» (canhamo de Manilha) em				 galvanisado, nickelado, pra- 			4.
obra não designada	2	2.a	-	teado, dourado, acobreado	4	1.a	, -
Abanos (2)	21	3.ª	5	» coberto com qualquer metal não			
Accumuladores de electricidade	22	2.ª	-	designado	4	1.a	-
Acetato de alumina	3	3.ª	-	» polido	, 4	2.ª	-
» » cal	3	3,a	-	» torneado	4	2.ª	-
» » chumbo (assucar de Sa-				Agua distillada	3	2.4	-
turno)	. 3	3.ª	-	Agua-raz commum	3	3.ª	-
» » cobre	3	3.ª	-	Alavancas	5	4.ª	-
» » ferro	3	3.ª	-	Albardas	25	2.a	-
» » potassio · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	3	3.ª	-	Albardões	25	2.ª	-
» » sodio	3	3.ª	-	Alcali volatil (carbonato de ammonia)	3	3.ª	-
Acido acetico	3	3.ª	-	Alcaparras	11	1.a	-
» estearico	3	3,a	8	Alcatifas	6	2.ª	-
» gordo branco de palma	3	3.ª	8	Aldrabas	5	3.ª	-
» oxalico	3	3.a	-	Alecrim	-	1.a	5

### of the control of	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Sem obra não designada 2 3.* Anchovas em conserva 44 3.*	Alfa com preparo	1	3.ª	8	Ammonia	3	2.ª	-
Alfazema	» em bruto	1	4.ª	8	Ammoniaco	3	2.ª	-
Alforges (2)	» em obra não designada	2	3.ª	-	Anchovas em conserva	11	3.ª	-
Algodão em bruto	Alfazema	-	1.ª	5	Anil	3	2.ª	-
Auiz (herva doce)	Alforges (2)	2	2.ª	5	Anilhas de ferro	4	2.ª	-
cepto o medicinal) 4 3.* 5 Apparelhos de desinfecção 2* 2.* - ninodoros (teater closets) 9 2.* - Alguidares de barro 7 3.* 8 para pesca não designados 9 2.* - Alguidares de barro - 2.* - Arame de bronze 4 3.* - Alizaria 3.* - - 2.* - Arame de bronze 4 3.* - Alizaria 3.* - - 2.* - Alizaria 3.* - 3.* -	Algodão em bruto	1	3.ª	-	Anilina	3	2.*	-
## obra não designada 2 2.	» em rama ou em pasta (ex-				Aniz (herva doce)	11	1.ª	-
Alguidares de barro.	cepto o medicinal)	1	3.ª	5	Apparelhos de desinfecção	24	2.ª	-
Alguidares de barro	» em obra não designada	2	2.ª	-	inodoros (water closets).	9	2.a	-
	» fiado	2	2.a	-	para gaz não designados	9	2.3	-
Note	Alguidares de barro	7	3.ª	8	» para pesca não designa-			
Alizaria	» » folha	8	2.ª		dos	-	2.ª	-
Alizari 3 2.a - > > cobre 4 3.a - Alizarina 3 2.a - > > latão 4 3.a - Almagre preparado cu manipulado 3 3.a - > zinco 4 3.a - Almofarizes 4 2.a - Araruta 41 4.a - Almofarizes 4 2.a - Araruta 41 4.a - Almofarizes 4 2.a - Araruta 41 4.a - Aloes (pita) com preparo 4 2.a - Araruta 40 4.a - * (*) em bruto 4 3.a 8 Arcas de pinho 6 4.a - - - 2.a - Alpercatas (alparcas) 43 2.a - Argolas de ferro 4 2.a - - 2.a - - 2.a - - - 2.a - - - - - - - -	» » zinco	8	2.ª	-	Arame de bronze	4	3.ª	-
Alizarina 3 2.a - > latão 4 3 a - Almagre preparado ou manipulado 3 3.a - > zinco 4 3.a - Almantrichas 25 2.a - em obra não designada - 1.a - Almofarizes 4 2.a - Araruta 11 1.a - Aloes (pita) com preparo 4 2.a - Arauta 11 1.a - * (*) em bruto 4 3.a 8 Arcas de pinho 6 1.a - * (*) em bruto 4 3.a 8 Arcas de pinho 6 1.a - * (*) em bruto 4 3.a 8 Arcas de pinho 6 1.a - Alpercatas (alparcas) 43 2.a - Argolas de ferro 4 2.a - Alteres (pezos para gymnastica) 4 2.a - Arreios 25 1.a - Alumen (pedra hume) 3 3.a - Arreios 3 3.a <td< td=""><td>Alicates</td><td>5</td><td>4.a</td><td>-</td><td>» » chumbo</td><td>4</td><td>3.a</td><td>-</td></td<>	Alicates	5	4.a	-	» » chumbo	4	3.a	-
Almagre preparado cu manipulado 3 3.a -	Alizari	3	2.ª	-	» » cobre	4	3.ª	-
Almantrichas 25 2.* - » em obra não designada - 1.* </td <td>Alizarina</td> <td>3</td> <td>2,ª</td> <td>-</td> <td>» » latão</td> <td>4</td> <td>3 *</td> <td></td>	Alizarina	3	2,ª	-	» » latão	4	3 *	
Almofarizes 4 2.a - Araruta 11 1.a - Aloes (pita) com preparo 4 2.a - Araruta 11 1.a - Aloes (pita) com preparo 4 2.a - Arbustos vivos 40 1.a - Aloes (pita) com preparo 4 2.a - Arbustos vivos 40 1.a - Aloes (pita) com preparo 40 1.a - Arbustos vivos 40 1.a - Aloes (pita) com preparo 40 1.a - Arbustos vivos 40 2.a - Arbustos vivos 41 2.a - Arbustos vivos 41 2.a - Arbustos vivos 41 2.a - Arbustos vivos 42	Almagre preparado ou manipulado	3	3.ª	-	» » zinco	4	3.a	dA .
Aloes (pita) com preparo 1 2.a 8 Arbustos vivos 10 1.a - * (*) em bruto 1 3.a 8 Arcas de pinho 6 1.a - * (*) em bruto 1 3.a 8 Arcas de pinho 6 1.a - * (*) em bruto 1 3.a Argolas de ferro 4 2.a - Alpercatas (alparcas) 13 2.a - Armações de pesca - 2.a - Alteres (pezos para gymnastica) 4 2.a - Arreios 25 1.a - Alumen (pedra hume) 3 3.a - Arrow-root (araruta) 41 1.a - Alvaiade 3 3.a - Arseniato de potassa 3 2.a - Alviões 5 4.a - Arsenico nativo 3 3.a - Amendoa coberta (confeitos de) 41 4.a - Artigos de ferro esmaltado 4 2.a - * de côco 23 3.a 8 * * illuminação nã	Almantrichas	25	2.ª	-	» em obra não designada	~	1.a	-
* (*) em bruto	Almofarizes	4	2.ª	-	Araruta	11	4.*	-
Note	Aloes (pita) com preparo	1	2.ª	8	Arbustos vivos	10	1.a	-
Alpercatas (alparcas) 43 2 a	» (») em bruto	1	3.a	8	Arcas de pinho	6	1.a	-
Alteres (pezos para gymnastica) 4 2.a - Arreios 25 1.a - Arreios 25 1.a - Arreios 25 1.a - Arreios 1.a - Arrow-root (araruta) 14 1.a - Arrow-root (araruta) 1.a - Arrow-root (araruta) 1.a - Arrow-root (araruta) 1.a - Arrow-root (arrow-root (arrow	» (») » obra não designada	2	2.ª	-	Argolas de ferro	4	2 a	-
Alumen (pedra hume) 3 3.a - Arrow-root (araruta) 41 1.a - Aluminato de baryta 3 3.a - Arseniato de potassa 3 2.a - Alvaiade 3 3.a - > soda 3 2.a - Alviões 5 4.a - Arsenico nativo 3 3.a - Amendoa coberta (confeitos de) 41 4.a - Artigos de ferro esmaltado 4 2.a - a de côco 23 3.a 8 a illuminação não designados 9 2.a - a torrada 41 4.a - a malha (excepto os de seda) 2 2.a - Amendoim (sementes de) 23 3.a 8 Arvores vivas 40 4.a - Amianto (asbesto) em bruto 4 3.a 8 Asbesto (amianto) em bruto 4 3.a 8	Alpercatas (alparcas)	13	2 a	-	Armações de pesca	-	2.a	14
Aluminato de baryta 3 3.a - Arseniato de potassa 3 2.a - Arseniato de potassa 4 2.a - Arsenico nativo 4 2.a - Artigos de ferro esmaltado 4 2.a - Artigos de fer	Alteres (pezos para gymnastica)	4	2.ª	-	Arreios	25	1.ª	_
Alvaiade 3 3.a - » soda 3 2.a - Alviões 5 4.a - Arsenico nativo 3 3.a - Amendoa coberta (confeitos de) 41 4.a - Artigos de ferro esmaltado 4 2.a - » de côco 23 3.a 8 » illuminação não designados 9 2.a - » palma 23 3.a 8 dos 9 2.a - » torrada 41 4.a - » malha (excepto os de seda) 2 2.a - Amendoim (sementes de) 23 3.a 8 Arvores vivas 40 4.a - Amianto (asbesto) em bruto 4 3.a 8 Asbesto (amianto) em bruto 4 3.a 8	Alumen (pedra hume)	3	3.ª	_	Arrow-root (araruta)	11	1.a	_
Alviões 5 4.ª - Arsenico nativo 3 3 ª - Amendoa coberta (confeitos de) 41 4.° - Artigos de ferro esmaltado 4 2.ª - » de côco 23 3.ª 8 » illuminação não designados 9 2.ª - » palma 23 3.ª 8 dos 9 2.ª - » torrada 11 1.ª - » malha (excepto os de seda) 2 2.ª - Amendoim (sementes de) 23 3.ª 8 Arvores vivas 40 1.ª - Amianto (asbesto) em bruto 4 3.² 8 Asbesto (amianto) em bruto 1 3.² 8	Aluminato de baryta	3	3.a	-	Arseniato de potassa	3	2.ª	-
Amendoa coberta (confeitos de) 4 4 2.a -	Alvaiade	3	3.4	-	» » soda	3	2.ª	-
.» de côco	Alviões	5	4.a	_	Arsenico nativo	3	3 a	-
» palma 23 3.a 8 dos 9 2.a - » torrada 44 4.a - » malha (excepto os de seda) 2 2.a - Amendoim (sementes de) 23 3.a 8 Arvores vivas 40 4.a - Amianto (asbesto) em bruto 4 3.a 8 Asbesto (amianto) em bruto 4 3.a 8	Amendoa coberta (confeitos de)	11	1.*	_	Artigos de ferro esmaltado	4	2.a	-
» palma 23 3.a 8 dos 9 2.a - » torrada 44 4.a - » malha (excepto os de seda) 2 2.a - Amendoim (sementes de) 23 3.a 8 Arvores vivas 40 4.a - Amianto (asbesto) em bruto 4 3.a 8 Asbesto (amianto) em bruto 4 3.a 8	de côco	23	3.ª	8	» » illuminação não designa-			
s torrada 14 1.a - s malha (excepto os de seda) 2 2.a - Amendoim (sementes de) 23 3.a 8 Arvores vivas 40 1.a - Amianto (asbesto) em bruto 4 3.a 8 Asbesto (amianto) em bruto 1 3.a 8	» » palma	23	3.a	8		9	2.ª	-
Amianto (asbesto) em bruto	» torrada	11	1.a	-	» malha (excepto os de seda)	2	2.ª	_
	Amendoim (sementes de)	23	3.ª	8	Arvores vivas	10	1.ª	1/2
> (>) > obra 2 2.4 - > (>) > obra 2 2.4 -	Amianto (asbesto) em bruto	1	3.ª	8	Asbesto (amianto) em bruto	4	3.ª	8
	» (») » obra	2	2.a	_		2	2.4	-
Amido (pós de gomma)	Amido (pós de gomma)	11	3.ª	8		20	1.ª	-

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons	Series	Carga minima dos wagons comptetos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Srries	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Assucar	11	4.a	-				
• de Saturno (acetato de chum-							
bo)	3	3.a	-	Bacalhau	12	4.3	-
• queimado	11	4.8	-	Bacellos	10	2.3	-
Atanados	18	2.ª	6	Bacias de barro	7	3 a	8
Atum em conserva	11	3.ª	-	» » cobre	4	2.ª	-
» » salmoura	12	4.a	-	» » ferro	4	2.ª	-
» salgado	12	4.a	-	» » folha	8	2.ª	-
» secco	12	4.*	-	» » latão (arame)	4	2.a	-
Azebre (verdete)	3	3.1	-	» » louça	7	2.ª	-
Azeitonas em latas, frascos ou outras				» » zinco	8	2.ª	-
vazilhas de vidro, louça ou				Bagagem	13	1.a	-
barro, ou barrilinhos por-				Baguettes de madeira	6	1.a	5
tateis	44	1.a	-	Bahus vazios	6	1.ª	-
Azinhavre (azebre)	3	3.ª	-	Balanças (excepto as de precisão)	-	1.ª	-
				Baldes	8	2.4	-
	_			Balões de vidro	15	2.	7
		_	_	» venezianos	16	1.ª	-
	_			Bancos de carpinteiro	5	4.ª	-
				» não designados	6	1.a	5
				Bandeiras (signaes)	-	1.a	-
	_			Banheiras (tinas) de cobre	6	2.ª	-
	_			» (») » ferro	6	2.ª	-
				» (») » folha de Flandres	6	2.1	-
	_			» (») » zinco	6	2.*	-
	-			Barbados	40	2.4	-
				Barbantes	11	4.	8
				Barracas de lona	6	1.ª	-
				Barrellas (lixivias)	3	4.*	-
			_	Barrilha (carbonato de soda em bruto,			
	_		_	natural)	3	4.4	-
,1			_	Barrinhas (solda)	9	2.4	-
	_			Barro em obra ordinaria não desi-			
	-			gnada (*)	7	3."	8
				» em obra não designada	7	2.ª	-

^(*) Os remettentes podem declarar nas notas d'expedição a especie dos objectos a transportar, em vez d'esta designação.

		suo	T	etos		908	T	tos
	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima wagons complete Toncladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima wagons complet Toneladas
		rupos p	võ.	Carga dos wagon Ton		rupos p	Se	Carga s wagon Tone
	Paryla capation	1	 	1	n		Total Control	dos
	Baryla caustica		3.*	-	Borracha em obra	9	2.4	-
	» em pedra (sulfato de baryta		0.		» » inutilisada (sucata)	9	3.ª	-
	nativo)		3.	1	Borras de algodão (massaroquinha).	1	4.	-
-	» em po (sulfato de baryta na-	1			» » feltro	4	4. a	5
	tivo)	3	3.ª	-	Branco de alvaiade	3	3.*	- 1
October on	Basculas	20	1."	-	» » chumbo	3	3.*	-
1	Bicarbonato de potassio	3	3.ª	-	» » ziBco	3	3.ª	-
	» » sod:0	3	3.	-	» vegetal	3	3.ª	-
	Bichromato de potassio	3	2.	-	Brocas	5	4.ª	-
	» » sodio	3	2.ª	-	Brochas (cravação)	. 5	4.ª	13/-
-	Bigornas	5	4.ª	-	» para pintar	5	4."	st.
Character	Bilhares	6	1.ª	5	Bronze em bruto	4	4.	-
	Bilhetes de cartão em branco	16	3.*	-	» » obra lisa	4	3.4	_]
Name and Address of	» a impressos (ou mar-				» laminado	4	4.ª	- 1
-	cados)	16	1.*	-	Bunho em obra	6	1.	S.A.
-	Biscoitos	11	2.ª	_	Buris	5	4."	_
Ì	Bisulfato de potassa	3	3.*	-	Burras de ferro (cofres)	6	1."	
-	» » soda	3	3.4	_				
-	Bisulfito de alumina	3	3.ª	_			Total I	
	» » cal	3	3.ª	_				_
STREET, ST	» » potassa	3	3.					
-	» » soda	3	3.ª	_				
	Bi'as (ferramentas)	5	4.					
i	Boiões de louça	7	2.1	-				
	» » vidro			-		_		
		15	2.4	7				
	Bolachas de embarque em barricas	44	3.*	-				
	» não designadas	11	2.*	-		-		
	Bolbos vegetaes não designados	10	4."	-	-	_		
-	Bolos doces	11	1.ª	-				
	Bolotas torradas	11	2.*	-		_	-	
	Bonnets	13	1.ª	-			-	
	Boquilhas (ferragem)	5	3.4	-	Cabides	6	4.*	5.4
	Borato de cal	3	3.4	-	Cabos de bengalas, guarda-chuvas ou			
1	» » soda (borax)	3	3.4	-	sombrinhas	-	1.1	-
	Borax (borato de soda)	3	3.4	-	» de madeira para ferramentas			
1	Borracha em bruto	9	3.ª	-	ou atensilios	5	4.4	-
		1	1	1		1	1	1

	Open and the contract of	named and		A CONTRACT OF THE PARTY OF THE		entering	and the same
MERCADORIAS (I)	Grupos para wagons completos	Series	Corga minima dos wagons completos Toneladas	Employers (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Cacau em grão	11	3.*	12	Canos de cobre	9	2.*	-
moido (ou pisado)	41	2.*	-	» estanho	4	2.	-
Cachimbos (ferragem)	5	3.*	-	» • folha de Flandres	8	2.	-
Cadeados	5	3.*	-	» » latão	9	3.ª	2
Cadeiras de ferro 998401614178.	6	3.	11/2	» » zinco	8	2.ª	152
» verga	6	1.*	5	Capachos (2)	6	3.ª	5
» não designadas	6	1.*	5	Carbonato de ammonia (alcali vola-	420	ofth.	
Cadernaes (poleame)	5	2.	2/2	til)	3	3.*	-
Café artificial	11	2.	M-7	chumbo :	3	3.ª	-
• em bruto	11	3.4	#12	» potassio	3	4.ª	-
» moido	11	2.	-	» soda natural (barrilha)	3	4.	1-
» torrado	11	2.ª	1112	» sodio (sal de soda)	3.	4.48	(a(<u>))</u>
Gairo com preparo	4	2.	8	Cardas para cardar	5 T 25 T	2.ª	-
em bruto	1	3.	8	• (pregos para calçado)	5	4.	Y02
» » obra não designada (2)	2	2.ª	5	Cardo secco .,	-	4.ª	545 <u>)</u>
Caixotins	6	3.4	102	Carnauba (cera vegetal) em bruto	19	2.	602
Caixilhos para colchões	6	1.	8	» (» ») em obra não	unta i		
Calafeto	1	3.4	8	designada	19	4.*	1012
Calçado não designado	13	1.	usi <u>u</u>	Carneira (pelle) em obra	18	1.	-
Caloriferos	4	2.	-	Carrapato (semente de)	23	3.*	8
Camarões (ganchos)	5	3.	102	Carroá com preparo	1	2.	8
Camas de madeira	6	4.	5	» em bruto	1	3.*	8
• metal	6	3.	102	» » obra não designada	2	2.*	-
Camions carregados com mobilia	Hi <u>o</u> ti	4.*	5	Cartão em folhas	16	3.4	6.12
Campainhas	22	1.*	-	Cartuchos de papel (não impressos			617,4
Campanulas de vidro	15	2.*	7	nem ornamentados)	16	3.4	-
Camurça	18	2 *	6	Carvão animal acondicionado	3	3.4	-12
Candieiros (excepto os de illuminação	astive.	plan	(a) 10	Castanhas doces (confeitaria)	11	4.ª	-
publica)	9	2.ª	12	o do Maranhão	11	4.*	_
Canellas (para fio)	· · ·	2.ª		Cataventos	4	2.4	12
Canhamaço	2	2.	440	Catres de madeira	6	1.ª	5
Canhamo com preparo		2.*	8	Caoutchouc em bruto	9	3.*	-
em bruto		3.4	8	» obra	9	9 a	112
» » obra não designada		3.4	_	» » inutilisada (su-		rus r	enta :
, semente de	23	3.*	1	cata)	9	3.ª	_
Canos de chumbo		4.	-	Cavalla (sarda) salgada	12	4.*	-

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Tonetadas
Cavilhas metallicas (excepto as cavi-	Lion	5 Y T	HE OF	Chloreto de ferro	3	3.) A
lhas para rails)	5	4.ª	-	» magnesio	3	3."	-
Cebolas de flores	10	1.ª	-	» manganez	3	3. a	u)
Ceirões (2)	2	2.*	5	» » zinco	3	3.*	E. 7
Cêra em bruto	19	2.ª	-	Chlorhydrato d'ammoniaco	3	3 ª	lio d .
» » obra não designada	19	1.	55.7	» de potassa	3	3.*	_
» mineral em bruto	19	2.ª	-	Chocalhos	4	2.*	-
» » obra não designada	19	4.*	-	Chocas	4	2.	3.3
» vegetal (carnauba) em bruto	19	2.4	-	Chocolate	11	1.*	06.7
• » (carnauba) em obra não				Chumaceiras (excepto as de ferro ou	olun	Ri	
designada	19	1.*	-	aço)	4	2.	-
Cevada germinada (malte)	14	2.	-	Chumbo de caça	4	3.4	-
» torrada	11	2.	-	s solda	9	2.	067
Cevadinha	11	1."	-	em canos (tubos)	9	4.ª	
Chales	2	2.*		Cigarros de tabaco	26	4.4	-
Chaminés de vidro	45	2.	7	Cilhas	2	2.	16#
» não designadas	4	2.*	-	Ginabrio (vermelhão, sulfureto de mer-	£360	Pardia.	Simol .
Chapa de vidro commum (vidraça	iwa			curio nativo)	3	3.*	-
sem côr e não polida)	15	3.*	-	Clarificantes para bebidas não desi-		v mini	16.1
Chapeleiras vazias	6	1.1	nu t	gnadas	3	3,	к а
Chapeus de feltro sem adornos	13	1.*	700	Cobalto, azul de	3	3.*	116#
» » palha	43	4.ª	-	Cobertores	2	2.	us 0
» » sol	13	1.*	-	Cobre em bruto	4	3.ª	-
Charutos de tabaco	26	1.*	-	» laminado	4	3.1	100
Chaves (de fechaduras ou cadeados)	5	3.*	-	» em obra não designada, (ex-		imagi	the deal
» (ferramenta)	5	4.*	-	cepto caldeiras)	9	2.	-
Cherva com preparo	1	2.	8	Cobrejões	2	2.	ni A
» em bruto	1	3.*	8	Coconote (semente de)	23	3.*	8
» » obra não designada	2	2.*	-	Côcos cheios	11	2."	-
Chicoria, raiz de, em bruto	-	3.ª	-	» (cascas de)	(STEEL)	3.4	450
» » » moida (pisada)	11	2.4	60	Coelheiras (arreios)	25	1.4	16-1
» » torrada	11	2.	9(0)	» de barro	7	3.*	8
Chinellos	13	1.1	-	Cofres de ferro	6	1."	-
Chloreto de baryo	3	3.ª	-	» » madeira	6	1.*	-
» » chumbo	3	3."	-	Cogumelos	4.4	4.ª	-
» » estanho	3	3.4	-	Coiros artificiaes	18	2.4	-

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Coiros curtidos não designados	18	2.	6	Crina vegetal em bruto	1	3.4	8
Cokes com base de soda	3	3.*	-	» » obra	_	2.1	_
Colchões de arame	6	4.4	5	Crivos	_	2.*	_
» molas	6	1.	5	Crystaes de soda	3	4.*	_
» não designados	6	1.	5	Crystal (vidro fino) em obra	15	2.1	7
Colheres de chumbo	5	2.ª	Let	Cutelaria (excepto os instrumentos de			
» estanho	5	2.*	100	cirurgia)	5	1.4	-
* • 6 • ferro	5	2.	-	2 P. R. W. S. William Co.	NA V. B	inso	sed
» metaes não designados	5	2."	-	and transport domestic to the second part of	otasi	20170	90
paurubum.n.	34-5	2.	02	E P. C. S. Program 4, percha-		200	
» para fundição	4	3.4	0-2	grazione gaborta o	1	nitrat	and.
sondagem	4	3.4	0-3	- * F F () () () () ()			
Colla	3	3.*	us I	8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1			
Colza, semente de	23	3.4	8	8 8 10 10 10 10 10 10 10			
Conchas de ferro fundido	4	3.ª	-	1 - 1 th h		500	754
Confeitaria (generos de)	11	1.	(1)D	- 1111			1111
Conservas alimenticias não designadas	11	1.a	-	and discharged and the state of	DOE!	REBUIL	(j.sel-)
Contadores de agua	9	2.ª	-		_		
» gaz	9	2.ª	-				
• electricos	22	2.ª	-				
Copiadores de cartas	16	1.ª	-				3.00
Copos de vidro	45	2.*	7				
Cordel	44	4.ª	8	- 1 (86)	_	enobis	Elev
Cordovão	18	2.4	6	3 1 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4		2697	200
Correias de transmissão	18	2.*	-	6 171 8		100	End.
» » artificiaes	18	2.ª	-	- t8 (0) zatwayia	1000		
Cosinhas economicas (fogareiros)	4	2.ª	-	3 2 2 2		01)614	
Gravação (cravos, escapulas, parafu-		: 21	Fac	- 175	_	NEW YES	2.0
sos e pregos) não designada	5	4.	no l			1110	# H
Cravos (pregaria)	5	4.	-		_	toffer.	114
Cremes (graxas para ealçado ou cor-	3.7			- 15f5 185 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5		paties	1 1
- reame)	11	1.	-	8 + 6 + 1 + 1	1 11	0 011	GAY.
Cremonas (fechos para portas)	5	3.ª	-	<u> </u>	15.0		
Cremor tartaro	3	3.*	-	C + AR Y En amargraph and a	13 1		
Crina em bruto	2 1	3.ª	8	1 1 A	-	7771	1925
obrasruoten.	2	2.4	-	A 188 Le jours and and	:571	Me in	

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completes	Series	dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Series	dos wagons completos Toneladas
all plants and a	101		013	Essencia de therebentina (agua-raz	1 -50	(ind)
	_					lu ti
				Estanho de solda 9		o d
				» em obra não designada 4	2.a	_
					3.a	8
			1111		2.4	5
					2.0	8
Desecantes (para pintura)	3	3.ª	-		3,a	8
Desincrustantes-(para limpeza de ge-					a	_
radores de vapor)	3	3.4	_	The state of the second	a	_
Desperdicios de algodão (massaro-					} a	_
quinha)	1	4.a	-		a	
» estopa	1	3.4	8		3.0	4
» » linho	1	3.ª	8		.a	
Dextrina	3	3.ª	-		a l	
Dôce	11	1.a	_	Enteredes non-thitomain To 1.11		
Dynamos (geradores de electricidade)	22	1.a	_		a	
					THE PARTY OF	
				4 11 700	-	
				5 Fig. 1 1994 Marie		
						74.
Elevadores	20	4.a	_			7
Enxergas	6	1.a	5			
Enxergões	6	1.4	5			100
Escapulas não designadas	5	3.ª	_			
Escarradores	7	2.1				
Escovas	_	2.a	_	Facas 5 4	3	AL DE
Esmeril	3	3.ª	-	Facas	1511	357
Espanadores	-	1.a				
Espartilhos	13	1. 1.a		cepto barricas ou sacca-		
Esparto com preparo	1	3.a	8			123
» em bruto	1	4.ª	8	centeio em pacotes ou	MER IT	
» em obra não designada (2)	2	3.a	5			
Espelhos	6	1.a	5	quaesquer taras, ex-		
Esquentadores para banho	9	2.1	_			1.8
Para pallio	0	4.		ria ordinaria 44 1.		-

. MERCADÓRIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Farinha de cevada em pacotes ou	1033	200	Hib	Ferro esmaltado	4	2.	-
quaesquer taras, exce-	hip	-		» galvanisado, acobreado, pra-			14
pto barricas ou sacca-			m	teado, nickelado, dourado	4	1.*	-
ria ordinaria	41	1.a	1	» polido	4	2.ª	104
favas em pacotes ou	me	Hillia	Ma J	» torneado	4	2.4	-
quaesquer taras, exce-	3.0	des.	na ·	Ferros de engommar	5	2.ª	-
pto barricas on sacca-	677,00	of star	00	Fibras (filamentos) textis não desi-			
ria ordinaria	11	1.a	11/2	gnadas com preparo	1	2.1	8
» » linhaça	-	2.4	-	(filamentos) textis não desi-			
milho em pacotes ou				gnadas em bruto	4	3.4	8
quaesquer taras, exce-				» (filamentos) textis não desi-			
pto barricas ou saccaria		***		gnadas em obra não desi-			
ordinaria	11	1.ª	-	gnada	2	2.ª	-
» mostarda	_	2.ª	-	Filaça	4	3.ª	8
pau (mandioca)	11	1.a	-	Filtros	6	1:a	1
» » trigo em pacotes ou				Fios não designados	2	2.ª	-
quaesquer taras, exce-				Fitas para medir	-	1.*	-
pto barricas ou saccaria	. 80	b ev	He	» de papel	16	3.ª	-
ordinaria	11	1.*	140	» não designadas (excepto as de		00.0	Sit !
Farinhas não designadas	11	1.a	-	seda e de magnesio)	2	2.ª	-
Faroes (lanternas)	9	2.4	11	Flores de alfazema	-	1.a	5
Fato	13	1.a	-	Fluo-silicato de magnesio	3	3.ª	-
Fava torrada	11	2.ª	-	» » » potassa	3	3.ª	-
Fazendas não designadas	2	2.ª	114	» » » soda	3	3.a	_
Fechaduras	5	3.4	-	Fogareiros de barro	7	3.*	8
Fechos	5	3.ª	-	»	4	2.*	ii(L
Feltros (excepto os betumados, alca-	XI.L.			Fogões	4	2.a	NL
troados ou asphaltados)	9	2.*	-	Folha de Flandres em bruto	4	3.ª	12
Fermento (levadura)	14	1.	mL	» » preparada para	b) Heli	6000	(d)
Ferraduras	5	3.ª	-	caixas	4	3.ª	-
Ferragens não designadas	5	3 a	-	» » em obra não de-	hāp)		
Ferramentas, excepto os instrumen-		Beal	ool.	signada	8	2.ª.	-
tos agricolas	5	4.ª	uL.	Folhas de serra	5	3.40	-
Ferro bronzeado	4	2.4	-	Folles	5	2.a	oil-
» coberto com qualquer metal	an Ha	100	115	Forjas	4	2.4	01) -
não designado	4	1.a	-	Frascos de vidro	45	2.4	17

	15000						
MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Frascos não designados	-	2 *	-	Grampos (ferragem)	5	3.ª	18.T
Fructas em conserva não designadas	11	1.*	-	» (ferramenta)	5	4.	-
• frescas coloniaes	11	2.1	8	Graxa	11	1.ª	-
Fusos	-	2.4	-	Grelhas não designadas	4	2.*	-
		. 7		Grossaria em peças	2	2.	-
	00	1		Grude	3	3.ª	-
	A. 15.00			Guarda-chuvas	13	1.ª	-
	rains.			Guta-percha em bruto	9	3.ª	-
the state of the s				» » obra	9	2.ª	-
The state of the s	100			» » inutilisada (sucata)	9	3.4	-
and the state of t	1000					11000	
and the second s	A Line	1					
	100		ukar i				
Gaiolas para passaros	-	1.ª	-			7	
Galochas	43	1.ª	-				
Galões não designados sem ouro ou	-						
prata	2	2 ª	-	Herva doce	44	1.	-
Ganchos não designados	5	3.*	-	Hortaliças não designadas em con-			
Garfos (talheres)	5	2.4	-	serva	11	1.ª	-
Garrafas de crystal	15	2.	7	Hypochlorito de cal	3	3.*	-
» » vidro (excepto as ordi-		ortika		» potassa	3	3.4	-
narias, taras)	45	2.*	7	» » soda	3	3.1	-
Gelatina	3	3.*	-	Hyposulfito de cal	3	3.	-
Gergelim, sementes de	23	3.4	8	» potassa	3	3.ª	-
Ginguba, sementes de		3.*	8	» » soda	3	3.ª	-
Glycerina	1	2."	+				
Glycose (gluten)	3	3.*	-				
Gomma (amido)	44	3.ª	8	Impressos não designados	16	1.ª	-
arabica	3	3.*	_			Listania	
» copal	150	3.1	_		-		
» de peixe	3	3.ª	-	Joeiras	-	2 a	-
lacca	3	3.*	-	Junça em bruto	-	3.4	-
Gonzos para portas	5	3.4	-	» » obra	-	2.*	-
Gordura mineral	17	4.4	-	Junco para atar	-	2.4	_
Gorduras não designadas		4.	-	» (varas de) em bruto	-	3.*	-
1 Solding Market	1	1	1		1		1

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Junco (varas de) em obra	1 -	2.	-	Linho com preparo	1	2.*	8
Juta com preparo	1	2.	8	» em bruto	4	3.ª	8
» em bruto	4	3."	8	» » obra não designada	2	2.ª	-
» » obra não designada	2	2.*	1112	Linoleum (oleados)	6	2.ª	-
- 44	100			Livros	16	1.ª	1
Z lag a		eile.	ME !	Lixa de areia	3	3.	-
The state of the s	1			» » esmeril	3	3.ª	-
Lã em fio (fio de lã)	2	2.4	014	» . » peixe	3	3.4	-
• tecida	2	2.*	14	» » vidro	3	3.ª	-
Laccas não designadas	3	3.ª	-	Lixivias não designadas	3	4.*	-
Ladrilhos de vidro	15	3.ª	-	Lona em peça	2	2.*	-
Lages de vidro	15	3.ª	014	Louça de barro ordinaria	7	3 "	8
Lampadas	9	2.	-	» » não designada	7	2.4	-
para soldar (ferramenta)	5	2.*	111	» » cobre	4	2.*	-,
Lamparinas	_	1.ª	-	» » estanho	4	2.ª	-
Lançadeiras	-	2.ª	104	» » ferro coberto com metaes	4	1.ª	-
Lanternas	9	2.	-	» » esmaltada	4	2 *	-
Latão em bruto	4	4.ª	air.	» » não designada	4	2.1	-
» » obra não designada	9	3.ª	Mr_	» grés	7	2.ª	-
» laminado	4	4.	-	» » pó de pedra (faiança)	7	2.*	-
Lavatorios	6	1.ª	5	» » porcelana	7	1.ª	34
Legumes em conserva	44	1.ª	-	» não designada	7	1.*	114
Leite conservado, concentrado, con-				Lupulo	14	2.	-
densado, esterilisado	44	1.4	-	Lustres	9	2.*	-
Leitos de madeira	6	1.ª	5	Luvas de cairo	-	2.ª	5
» » metal	6	3.4	-	» » crina	-	2.ª	5
Lenços (excepto os de seda)	2	2.4	-	Lythographias (impressos)	16	1."	-
Letras de imprensa (typo)	-	3.4	-		_	184	
Levadura (fermento)	11	1.4	-	The state of the s			- 1
Lichens para tinturaria	3	3.4	-	The State of State of the State	-	1 15	_
Ligas para soldar (solda) não desi-				- to A - colonials	_	-	17.
gnadas	9	2.ª	L		_	-	-
Limas (ferramenta)	5	4.ª	-			407	1975
Linhaça, semente de	23	3.*	8			-	
Linhagem em peça	2	2.	. /_		-		
Linhas (excepto as de seda)		2.	-			-	1 918

MERCADORIAS (I)	Grupos para wagons completos	Series	Garga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Macacos (apparelhos para elevação)	5	2.*	ii ÷	Metaes não designados, em obra lisa	4	2 .	mt.
Machados	5	4.ª	-	» não designados, laminados.	4	3.*	lint-
Machas-femeas (ferragem)	5	3.ª	-	Mexilhão em conserva	11	3.ª	-
Machinas de costura	6	1.ª	-	Minio de chumbo (zarcão)	3	3.*	-
Maços de ferro	5	4."	-	» » ferro	3	3.ª	-
» » madeira	5	4.	E I ÷	Mobilia de ferro	6	3.*	-
Madeira de tinturaria	3	3.	-	» não designada	6	1.4	5
Malaguetas em conserva	44	1.ª.	-	Moinhos portateis	5	2.4	-
Malas vazias	6	1.4	-	Molduras	6	1.ª	5
Malte (cevada germinada) sem pre-	hymni	7918	211	Mós de afiar, montadas	5	3.4	-
paro	14	2.4	101	» amolar, montadas	5	3.4	-
» preparado	11	2.	-	Mostarda em grão	44	2.4	-
Mandioca (farinha de pau)	44	4.*	-	» preparada	11	1.ª	-
. Mangueiras	9	2.4	-	Moveis de ferro não designados	6	3.4	-
Mantas (cobertores)	2	2.	-	» não designados	6	1.	5
Manteiga de vacca	44	2.4	-	Muriato de ammoniaco	3	3.*	-
Manuscriptos	46	1.*	-	» » potassa	3	3.ª	-
Margatina	17	2.*	-	Musgo commum	3	4."	-
Mariscos em conserva	11	3.4	-	Musgos para tinturaria	3	3.ª	_
Marretas	5	4."	-		100	010	-11
Martellos	5	4.4	-			-	*********
Massa de tomates	11	3."	8				
- » vidraceiro	3	3.ª	-	- A principle			
- » isoladora	3.	3.ª	-				
» para rolos typographicos	3	3.ª	-				
Massas alimenticias não designadas.	11	1.4	-				
Mas aroquinha (desperdicios de al-	aide	road	YA			of part	2-1
godão)	1	4.	-	A Part of the same of the same	Total .		
Materias corantes (para estamparia							
ou tinturaria) não designadas	3	2.4	_				7
Medidas não designadas	4	2.4	-			-	
Mel	44	1.ª	-	Naphtalina	3	3.*	_
Melaço	3	3.ª	-	Nastro (excepto o de seda)	2	2.a	3
Merlim	11	4.ª	8	Navalhas	5	1.4	
Mezas de bilhar	6	1.ª	5	Negro animal acondicionado	3	3.ª	_
Metaes não designados, em bruto	4	3.4	-	» de fumo	3	3.a	
	1	1	1		1	-	

MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagous completos	Series	Garsa minim dos wagons completos Toneladas
Negro mineral	3	3.ª	-	Oxido de zinco	3	3.*	-
Nickel em bruto	4	3.ª	-	Ozokerita (cêra mineral) em bruto	19	2.*	-
» laminado	4	3.*	-	» (» •) » obra			
Nitrato de ammonia	3	3.ª	-	não designada	19	4.*	-
» » baryta	3	3.4					
» » chumbo	3	3.ª	-				
» estronciana	3	3.ª	-				
» » ferro	3	3.4	-				
Nitrito de ammoniaco	3	3.ª	-				
» » soda	3	3.ª	-				
Noz de palma	23	3.ª	8				
				Palha de painço em bruto	21	4.	-
			96	» » » obra	21	3.ª	_
				Palma em bruto	21	4.*	-
				» » obra não designada (2) .	21	3.ª	5
				Pannos não designados	2	2.*	-
				Papel alcatroado	16	4.*	8
			ak I	» de embrulho não designado	16	4.ª	8
Obra de marceneiro não designada.	6	1.	5	» » escrever	16	3.*	-
» » serralheiro não designada.	5	3.	_	» » filtrar	16	3.ª	8
» » vassoureiro não designa-	Haral			» » impressão	16	3.ª	8
da (2)	21	3.ª	5	» » seda	16	2.4	_
Ocres (ocas) preparados (ou mani-			2013	» vidro (lixa)	3	3.*	- 1
pulados)	3	3.*	-	» em sobrescriptos	16	2.4	_
Oleados não designados	6	2.*	-	• impresso	16	1.ª	-
Opalina laminada (para revestimento				» manuscripto	16	1.ª	_
de paredes)	45	3.ª	_	mata-borrão	16	3.ª	-
Ossos calcinados acondicionados	3	3.ª	-	» ondulado (para acondiciona-			
Ostras em conserva	11	3.ª	_	mento ou embrulho)	16	3.*	8
Ouropimento (sulfureto amarello de				para forrar casas, envernisado			
arsenico)	3	3.*	-	ou aveludado, imitações de			
Oxolato de potassa (sal de azedas).	3	2.	-	couro	6	2.*	_
Oxido de antimonio	3	3.4	_	» para forrar casas, não desi-		712	
» • chumbo (zarcão)	3	3.4	_	gnado	6	3.*	_
» • cobre	3	3.4	_	Papelão em bruto	16	3.4	8
	1	4	1		.		

The competition of the second			Park I		distribution of	Delanting or the	introde Nove Co
MERCADORIAS (I)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Parafina	17	3.4	8	Phosphato de soda	3	3.ª	-
Parafusos não designados	5	4.ª	MQ.	Pias (bacias) de louça	7	2.4	-
Pára-raios	4	2.4	-	Piassaba em bruto	21	4.ª	-
Pás d'aço	5	4.*	-	» • obra (2)	21	3.*	5
» de ferro	5	4.	-	Picaretas	5	4.ª	-
Pasta para limpar metaes	11	3.4	-	Pilhas electricas	22	1.	-
Pastelaria (generos de)	11	1.a	-	Pimenta	44	1.ª	-
Pastilhas doces (confeitaria)	11	1.4	-	Pimentão em pó	11	4.4	-
Pau de campeche	3	3.4	-	Pimentos em conserva	44	4.ª	a 12 .
Pau-sabão	3	3.ª	-	Pinceis (e artefactos similares para	Arce .		
Paus para obra de bengaleiro	-	1.ª	-	pintura)	5	4.ª	u/L
» » tinturaria	3	3.*	_	Pita com preparo	1	2.ª	8
Peças de machinas de costura	6	1."	1.2	» em bruto	4	3.ª	8
Pederneiras montadas	5	1.ª	-	» » obra não designada	2	2.4	-
Pedra de afiar, montada	5	3.4	12	Placas de chumbo para accumulado-			
» » amolar, montada	5	3.*	_	res electricos	22	4."	-
» hume (alumen)	3	3.*	10.00	Plantas tintoreas (para tinturaria).	3	3.4	_
» pomes	3	3.4	r_	» vivas não designadas	10	1.4	-
Peixe de conserva	11	3.*	_	Pós de sapatos (negro de fumo)	3	3.4	-
» defumado	44	2.*	-	» » vidro	3	3.*	d0_
» em salmoura	12	4.ª	-	» » gomma (amido)	11	3.ª	8
» prensado	12	4."	-	Poleame	5	2.4	_
» salgado não designado	12	4.ª	_	Pontas de metal (cravos)	5	4.ª	-
» salpicado não designado	12	4.ª	-	Porcas de parafusos	5	4.ª	1
» secco não designado	12	4.*	_	Porcelana (louça de)	7	1.ª	_
Pelles curtidas não designadas		2.4	6	Potassa (carbonato de potassio) do	Lativ	ecini	H
Pellica	18	2.	6	commercio	3	4.*	_
Peneiras (ou peneiros)		4.	-	» carbonatada	3	4."	_
Perlassa (potassa embruto da America)		3.ª	_	» caustica	3	4.*	-
Peroxido de ferro	3	3.4	_	» refinada	3	4.	-
Pesos de metal	4	2."	-	Potes de barro	6	3.4	8
Pharoes (lanternas)		2.4	-	Pratos de cartão (papel)	16	3.*	-
Phormio com preparo	i	2.8	8	» para balanças	4	2.4	_
» em bruto		3.ª	8	» não designados	7	1.ª	-
» » obra não designada		2.a	-	Pregaria não designada	5	4.*	-
Phosphato de potassa	1	3.ª	-	Pregos	5	4.4	_
a political	1	1	1		1	1	1

MERCADORIAS (I)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
Prelos	20	1.*	-	Ramia (ortiga branca) em bruto	4	3.4	8
Prensas de copiar	20	1.ª	-	» (» ») em obra não			
» lytographicas	20	1.ª	_	designada	2	2.*	-
» typographicas	20	1.4	-	Rapé	26	1.*	-
Punhaes	5	1.4	-	Raphia	-	2.*	-
Purgueira, semente de	23	3.4	8	Ratoeiras	-	1.ª	-
Puxadores	5	3.4	-	Rebolos montados	5	3.*	-
Pyrolenhites	3	3.4	-	Rede de arame de cobre	4	3.4	-
				» » » latão	4	3.4	-
				Redes de corda	-	2.ª	8
				Reguas de madeira para molduras			
				(baguettes)	6	1.ª	5
				Retortas de aço	4	2.ª	-
				» » barro	7	3.ª	8
A STATE OF THE STA				» » cobre	4	2.4	-
				» » ferro	4	2.4	-
	_			» » grés	7	3.4	8
				» » vidro	45	2.ª	7
				Retretes inodoras (water-closets)	9	2.ª	-
				Ricino, semente de	23	3.ª	8
				Rodelas de caoutchouc	9	2.ª	-
				Roldanas (poleame)	5	2.ª	-
1,000				Rolos de imprensa	3	3.ª	-
		1168		· Rosmaninho	-	1.ª	5
				Rotim com preparo	21	2."	-
				» em bruto	21	3.ª	-
Quebracho	3	3.4	(n-	» » obra não designada	21	1.*	-
Queijos	44	1.ª	-	Roupa	13	1.ª	-
				Ruiva dos tintureiros	3	3.ª	-
Raiz de chicoria em bruto	-	3,*	-	7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	4		
» » moida	44	2.*	-				
» » torrada	11	2.*	-				
Raizes de tinturaria não designadas.	3	3.*	-				
Ralos não designados	4	2."	-				
Ramia (ortiga branca) com preparo.	1	2.ª	8				

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	MERCADORIAS (1)	Grupos para wagons completos	Series	Garga minima dos wagons completos Toneladas
Sabonetes	11	1.a	_	Serapilheira (grossaria, linhagem)		100	lest i
Saccos de café	11	2.*	-	em peças	2	2."	001
» » papel (não impressos ou		gleof.		Serpentinas de papel (fitas)	16	3.*	-
ornamentados)	16	3.*	16/2	Silex (pederneira) montada	5	1.*	_
Saes d'anilina	3	3 a	_	Silicato de potassa	3	4.ª	101
Sagú	11	1 a	101	» » soda	3	4."	112
Sal ammoniaco	3	3.*	101	Syphões de louça	- 7	2.	md_
» commum (marinho ou gemma)	niikra	ah i	1871	» » vidro	15	2.	7
empacotado	11	· 1.*	-	Sobrescriptos (enveloppes)	16	2.	_
» de azedas (oxalato de potassa) .	3	2.ª	101	Scda caustica	3	4.ª	_
» estanho (chloreto de estanho)	3	3.ª	1	» crystalisada	3	4.	_
» » potassa (carbonato de potas-	i anti-	inna	7-	» do commercio	3	4 *	-
sio refinado)	3	3.ª	11	» refinada	- 3	4.	
» Saturno (acetato de chumbo)	3	3 ª	_	Soldas (ligas para soldar)	9	2.ª	_
» » soda (carbonato de sodio refi-	0.4			Sola	18	2.	6
nado)	3	3.*	_	Sombrinhas	43	1.*	22_
Salepo	11	1.1	_	Sopas em conserva	44	1 a	-
Sandalias	13	2.ª	-	Sorveteiras	6	1.ª	_
Saponaria	3	3.*	_	Sulfato de alumina	3	3.*	104
Sardas salgadas	42	4.	MINE.	» » baryta	3	3:	-
Sardinhas em latas encaixotadas	11	3.4	_	» » chumbo	3	3.ª	_
» prensadas	12	4 .	ME.	» » nickel	3	2."	_
• em salmoura	12	4."	- 1	» » peroxido de ferro	3	3."	-
» salgadas	12	4.*	of the	Sulfito de alumina	3	3.*	-
» salpicadas	12	4.*	mT.	» » cal	3	3.ª	_
Sarro de vinho	3	3.*	-	» » soda	3	3.ª	_
Sebo em bruto	17	4.*	-	Sulfo carbonato de potassa	3	3.*	ufl
» » velas	11	2.*	1	» » soda	3	3.4	加工
» refinado	17	9 a	mL ·	Sulfureto de arsenico	3	3.ª	
Secantes para pintura	3	3.*	-	» » mercurio nativo (verme-			
Seiva de pinheiro sem preparo	3	3.*	-	lhão, cinabrio)	3	3.ª	加性
Selas	25	1. a	_	» » sodio	3	3.*.	_
Selins	25	1.*	-	Sumagre em preparações	3	3.*	_
Sementes oleoginosas não designadas	23	3.4	-	» sem preparo	3	4.*	of <u>L</u>
Semola em pacotes ou quaesquer				Sumauma prensada	6	1.*	-
taras, excepto barricas ou saccos	11	1."	-	Design professional	DY IT	i sin	AL.

MERCADORIAS (4)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas	* MERCADORIAS (I)	Grupos para wagons completos	Series	Carga minima dos wagons completos Toneladas
				Telhões de vidro	15	2.	_
				Terras manipuladas	5	3.4	_
	10230	38.15.00	£17	» preparadas	3	3.*	-
			hiy.	Tesoiras	5	1,*	-
				Therebenthina commum (agua-raz)	3	3,*	-
Property of the state of			117	Tijollos de vidro	15	3.1	-
La	1211/16			Tinas de banho, de cobre	6	2.	-
	n-tint			» » » ferro	6	2.	-
- loc as changle plane'r	1,60			» » » folha de Flan-			
on the section of the	L Table	100	21/	dres	6	2.1	_
Tabaco em rama	26	1.ª	8	» » » zinco	6	2."	_
fabricado	26	1.	-	Tintas não designadas (excepto a tinta			eeV
Tabúa em obra (2)	6	1.ª	5	de escrever, as tintas de oleo em			
Tachas (pregos)	5	4."	-	frascos ou bisnagas, de aguarella	OTESC	900	
Tamancos	13	1.*	-	e de autographia)	3	3.4	+
Tamaras	44	1."	_	Tochas	19	1."	-
Tanino	3	3.ª	_	Toldos	6	4.ª	-
Tapeçarias (excepto a de seda)	6	2.*	_	Tomates salgados	11	3.4	8
Tapetes não designados	6	2.	ts =	Torcidas	2	1.ª	-
Tapioca	44	4.*	-	Torneiras	9	3.4	. –
Tartaro (sarro de vinho)	3	3.ª	-	Tornos de apertar	5	4.	PA.
Teares	20	1.ª	-	» » tornear	20	1.ª	_
Tecidos metallicos	4	3."	_	Torradores de café	4	2.	-
» não designados (excepto os		(1) (1) (1)	165	Trapo lavado	-	3.ª	i i
de seda)	2	2.ª	-	Trituradores (machinas)	20	4.ª	-
Tecum (linho da Bahia) com prepa-	12110.4	18	-	Tubos de chumbo	9	4.ª	7
ro	4	2.ª	8	» » cobre	9	2.4	-
• (• •) em bruto.	4	3.*	8	» » folha	8	2. 3	
• (» ») em obra				» » latão	9	3.*	-
não designada	2	2.*	-	» » zinco	8	2.4	-
Tela-couro	18	2.*	-	Turbinas	20	4.*	-
Telas metallicas	4	3."	fon 18	Typo de impressão		3.4	-
• preparadas para pintura		1."		The state of the contract page of	0.64	1	State 1
Telha de barro vidrada	7	3.*	=	on the property of the second		- 16	
, , vidro	45	2.*	-	A COURT OF SECTION OF COMPANY OF DEC.		19.186	
Telhões de barro vidrados	7	3.4	-	the state of the property of the state of			AC IN