

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

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

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial B. S. n.º 6 p. v. da Companhia da Beira Alta, para transporte de carvão vegetal.

SUMMARIO

ASSOCIAÇÃO DE PROPAGANDA E DE EXCURSIONISMO EM PORTUGAL	69
AINDA A ESTAÇÃO DO SUL EM LISBOA, por J. Fernando de Sousa..	70
PARTES OFFICIAIS — Portarias de 26 de janeiro e 16 de fevereiro e decretos de 31 de janeiro e 8 de fevereiro do Ministerio das Obras Publicas	71
TARIFAS DE TRANSPORTE	72
PARA O CINCOENTENARIO	73
NOTAS DE VIAGEM — XI — O parque ao Yellowstone — Bellesas encantadoras — Repuxos naturais de 75 metros — Cavernas de lama — Pescadores-cosinheiros (ilustrado)	73
O EXCURSIONISMO EM PORTUGAL	75
VASCONCELLOS PORTO	75
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	75 a 77
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA	78
A HERANCA CAMARIDO	79
A REDE TELEPHONICA DE PORTUGAL	79
AUTOMOBILISMO	80
LINHAS PORTUGUEZAS — Louzã a Coimbra — Mossamedes — Estação da Ponte — Apeadeiro das Avelledas — Valença a Monsão — Despacho de projecteis — Villa Nova de Gaia a Sobrado do Paiva — Alfandega de Leixões — Estação de Villa Real de Santo Antonio — S. Pedro da Torre — Passagens d'estudantes — Valle do Vouga	80
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia	80
NOTAS VARIAS	80
AVISOS DE SERVIÇO	80
ARREMATACOES	81
AGENDA DO VIAJANTE	82
HORARIO DOS COMBOIOS	83
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	84

Associação de propaganda e de excursionismo em Portugal

Póde-se dizer inaugurada, e brilhantemente, esta grandiosa empresa, que se propõe prestar os mais altos serviços ao nosso paiz.

Os seus fins já, em parte, aqui foram esboçados na carta dirigida ao *Diario de Noticias* e aqui reproduzida no numero de 1 de fevereiro; resumem-se em dois serviços distintos perfeitamente conjugados entre si: melhorar as condições materiaes e moraes do paiz, tornando-o digno da visita de estrangeiros; e promover essas visitas, por meio de uma propaganda assidua, tenaz e effectiva por todo o mundo.

Com a execução d'este programma, que é trabalho complexo e de grande peso, devendo por isso ser para ella necessarias todas as actividades, todas as boas vontades de quantos se interessarem, por dedicação civica ou por utilidade propria, pelos progressos do paiz, muito tem este a lucrar.

A convite do iniciador d'esta ideia, o director do nosso

jornal, reuniram-se hontem á noute nas salas da Liga Naval Portugueza, francamente postas á disposição do promotor da reunião pela benemerita direcção d'aquella sociedade, cerca de 50 pessoas, das mais elevadas posições no commercio, navegação, engenharia, caminhos de ferro, armada, sciencia medica, jurisprudencia, sport, imprensa, etc.

Fez-se representar o sr. ministro das Obras Publicas pelo seu secretario sr. doutor Azeredo.

Presidiu o sr. Elysio Mendes, secretariado pelos srs. Jayme Victor e engenheiro Trigueiros de Martel.

A exposição feita pelo promotor da reunião foi acolhida com o maior aplauso pela assemblea, travando-se discussão em que foram apresentados varios alvites sobre os fins da nova associação, discussão que correu sempre animada e com repetidas manifestações d'enthusiasmo pela ideia, por parte de oradores e ouvintes.

O sr. doutor Azeredo, declarou estar autorizado pelo sr. ministro das Obras Publicas não só a representá-lo como a dar o perfeito accordo de ideias do sr. ministro com os fins da sociedade, á qual promettia não simplesmente o seu appoio moral mas o seu appoio effectivo, louvando o seu promotor e desejando ser inscripto socio.

O sr. conselheiro Antonio d'Azevedo, presidente da camara municipal enviou eguaes declarações em carta, por se achar incommodado.

Os srs. conselheiro Fernando de Souza, e engenheiro Antonio Bossa declararam que comquanto não tivessem podido consultar aquelle o Conselho d'Administração das linhas do Estado e este a Direcção da Companhia Real, podiam assegurar que aquelles caminhos de ferro dariam á nova associação todo o seu concurso.

Foi nomeada uma grande comissão encarregada de dar execução rapida á installação da Sociedade, ficando composta dos srs. Conselheiro Antonio Cabral, presidente, conselheiro Fernando de Sousa, doutor Azeredo, A Leproux, Conde de Figueiró, Elysio Mendes, conselheiro Schröter, Mello e Mattos, Trigueiros Martel, doutor Jayme Neves, Manuel Emygdio da Silva, Cunha e Costa, Jayme Victor, Antonio Bossa, doutor João Caires, José Ignacio Dias da Silva, doutor Alfredo da Cunha, Pereira de Mattos, Ernesto de Vasconcelhos, Pinto Basto e Ferreira de Serpa, L. de Mendonça e Costa, á qual deverão considerar-se agregados todos os directores dos jornaes diarios da capital.

Esta comissão reúne já no sabado ás 9 horas da noute, na sala da Liga Naval.

Todos os presentes resolveram inscrever-se desde já socios fundadores, podendo, pois, a nova associação contar com cincoente nomes, de entre os mais brilhantes da capital, para encetar os seus trabalhos.

A vista de tão auspicioso principio indispensavel se torna que fique inscripta nesta *Gazeta* a impressão que elle deixou no animo do iniciador desta aldeia.

Esta impressão é a mais lisongeira, por que vê em bom caminho de realização o seu ideal de tantos annos, e pela consoladora convicção de que com o seu esforço conseguiu prestar um serviço á sua patria.

AINDA A ESTAÇÃO DO SUL EM LISBOA

Não voltaria a importunar os leitores da *Gazeta*, versando este thema, se o não considerasse de capital importancia para o futuro das linhas do Sul e Sueste e não visse a necessidade de esclarecer a opinião, que varios procuram transviar, fazendo insinuações apaixonadas ao abrigo de um commodo anonymato.

No meu artigo anterior formulei uma série de quesitos, cuja resposta imparcial leva á conclusão de que, para a estação fluvial do Sul e Sueste em Lisboa, não ha outro local que não seja o terrapleno em frente da Alfandega e que no Caes do Sodré seria impossivel instalá-la. Invocava ainda a favor d'estas affirmações o voto auctorizado da commissão que, no relatorio de 17 de maio de 1905, indicou circumstanciadamente ao Governo os melhoramentos de que carece o porto de Lisboa.

Tudo quanto os anonymos impugnadores da collocação da estação no local devido adduzem, como argumento em contrario, é tão improprio, que a these fica de pé.

Representou o commercio pedindo pontes e telheiros em frente da Alfandega, isto é, fez-se uma representação em que se não fala no projecto de construir ali a estação, e andaram-se pedindo assignaturas, que attingiram o numero de 181. Facil era obtê-las, tratando-se de pedir melhoramentos e commodidades para o trafego commercial.

Chamada a attenção dos signatarios para o destino, que ignoravam, de parte do terrapleno e da necessidade de o não alterar, vieram varias firmas commerciaes declarar que de facto não sabiam que estivesse resolvida a construcção da estação do Sul naquella local, que achavam o mais apropriado. Compreende-se quanto valor tem estes votos discordantes, porque não é facil a coragem civica de emittir livremente opinião, sem receio da accusação de falta de solidariedade e de espirito da classe, ou de confessar que se não conhecia bem o assunto, quando se adheriu a uma representação.

Os que dizem defender os interesses do commercio entendem que é na Alfandega grande que hão de ficar por todo o sempre concentrados os serviços aduaneiros. E' ali que hão de desembarcar os passageiros e ser verificadas as bagagens; ali se descarregarão as mercadorias que teem de ser reexportadas; nos armazens pombalinos, com a sua armazenagem gratuita, continuarão a entrar, *sem serem logo pesadas nem medidas*, (ao invés do que se faz nos novos armazens dos entrepostos) apesar de serem oneradas com maiores despesas do trafego.

Não veem, ou não querem vêr, que a entidade *Alfandega*, comprehende um serviço burocratico central, que pôde continuar onde está, e os postos de verificação e despacho, que devem estar disseminados por toda a margem, indo o empregado onde está a mercadoria em vez de vir esta de longe á mesa do verificador. Se faltam armazens nos terraplenos do porto, construam-se, como propoz a commissão competente. Se os que existem não resguardam cabalmente certas mercadorias, adoptem-se para os que hajam de ser construidos typos adequados, com paredes e coberturas duplas que preservem a mercadoria das vicissitudes climatericas.

Porque ha porém em frente da velha Alfandega um terrapleno vasto, que no periodo transitorio, em que nos achamos, de aproveitamento dos armazens pombalinos, á falta de outros mais bem situados, podia ser utilizado pela Alfandega e cujo muro não é acostavel, hão de fazer-se obras dispendiosas para permittir a atracação de navios, deixando de instalar no local mais conveniente um serviço fluvial importante e que não encontra outro mais apropriado?

Na frente d'aquelle muro, que tem o enrocamento á cota de 1 metro acima do zero hydrographico, está o muro sovertido, seguindo-se-lhe uma mistura do enrocamento d'este com o lodo em espessa camada que vae até a cota de 30 metros abaixo do zero, em que se encontra o sub-solo de argila.

Uma ponte para poderem atracar navios teria de levar os seus cylindros abaixo d'aquella cota, custando carissimo, e constituiria um verdadeiro esporão, de atracação difficil, em ponto já de si avançado da margem, determinando pois assoriamientos e perturbando o regimen da corrente. E ir-se-hia fazer essa obra onde se devia instalar um embarcadouro para barcos de pequeno calado, aos quaes se pretende attribuir local em que os muros são hoje acostaveis a grandes navios?!

Não falta, com effeito, quem pretenda que a estação do Sul deve ser installada junto do desembarcadouro fluctuante da Fundição, ou em Santa Apolonia, longe do centro da cidade e num local onde é reputado tão necessaria a atracação de navios, que no relatorio da commissão a que me referi se pede que o *enclave* do desembarcadouro seja reduzido a 10 metros apenas.

A montante atracam os vapores da Empresa Nacional. A juzante atracam do mesmo modo; lá estava ha poucos dias o *Malange*.

Ha então asserções que a melhor refutação que podem ter é serem citadas. Sirva de exemplo o trecho seguinte de um artigo, em que se pede uma estação commum em Santa Apolonia.

«...fazendo cumprir a lei no serviço commum de uma estação terminus, que, sem solução de continuidade, ponha *toda* o paiz em comunicação directa e facilitando as suas relações com a Europa pelas fronteiras terrestres e com o mundo inteiro pela via maritima.

Este contacto immediato com as linhas ferreas do paiz e com as estrangeiras terá ainda como resultado favoravel o melhoramento indispensavel no funcionamento da exploração da rede do Sul e Sueste, que tanto deixa a desejar, e que já podia e devia ser posto em pratica, se o sistema de isolamento que domina naquella administração não se lvesse opposto á ligação provisoria do Barreiro a Lisboa, aproveitando a estação de Santa Apolonia, actualmente de pouco movimento e adaptada ás relações fluviaes e maritimas, e ligada a toda a cidade por viação electrica.

E' preciso não conhecer a questão para escrever a sério taes infantilidades.

Pois as linhas do Sul não estão ligadas com as da Companhia Real em Vendas Novas? Acaso o principal movimento da estação do Sul em Lisboa é o que exige ligação com as linhas da Companhia?

Dos 500.000 passageiros annuaes, 350.000 representam as relações entre Lisboa e as estações até Setubal. Dos 150.000 restantes a quasi totalidade representa as relações da região do Sul servida pelas linhas com a capital.

Um infimo numero apenas corresponde ao transito para as linhas da Companhia.

Quanto á mercadoria, é quasi toda procedente de Lisboa ou destinada ao abastecimento da capital. A que se destina ao norte vae por Setil.

Os principaes comboios de passageiros da Companhia partem da estação do Rocio.

Para um trafego nestas condições, o que importa é que a estação fique central e com facil accesso; a ligação com as linhas da Companhia tem importancia secundaria. Mas nem esse requisito ficou esquecido, porque no projecto da estação do Sul e Sueste está prevista a ligação com Santa Apolonia, de modo que as mercadorias de serviço, combinado, que venham por Lisboa, possam seguir directamente em vagon. Mais ainda: está em estudo a collocação de uma estação de passageiros da Companhia Real, que poderia fazer partir de ali os comboios de passageiros que hoje saem de Santa Apolonia, mesmo antes de se assegurar a continuidade da linha marginal.

Com a mesma força de argumentação se tem exigido a collocação de uma estação commum no Caes do Sodré, affirmando-se que a lei impõe essa obrigação e que ha até um projecto de estação no Caes de Sodré, apresentado pela Companhia, que satisfaz a todos os requisitos do serviço terrestre e maritimo de uma estação commum.

Tantos erros, quantas as affirmações.

Não ha preceito legal que obrigue as administrações cujas redes se ligam num ponto, a terem estação commum; tanto assim é, que a Companhia Real esteve para construir na Guarda uma estação privativa por não chegar a accordo com a Companhia da Beira Alta. O bom senso e a conveniencia geral determinam porém essas ligações.

E' falsissimo que a Administração das linhas do Estado tenha procurado isolá-las.

Em toda a parte onde as ligações se podem estabelecer, tem estabelecido e não as esqueceu no projecto da estação fluvial.

Apesar das insignificantes relações do sul com o norte, operou nos comboios das linhas do sul transformações dispendiosas e até hoje sem compensação para assegurar as correspondências, pela linha de Vendas Novas a Setil, com os comboios mixtos e correios do norte. Os seus perversos intentos são denunciados no seguinte trecho que fará sorrir quantos conheçam o assunto :

«Pretende agora isolar toda a região sul do paiz não só do resto da nação, mas das relações a que tem direito com a Europa e em geral o mundo inteiro, acastellando-se em frente do primeiro estabelecimento fiscal em detrimento da lei e dos interesses geraes do paiz.»

E que diria o inflammavel articulista, se amanhã se collocasse em frente da praça do Commercio o grande desembarcadouro, tão justamente reclamado, e que a Companhia Real fizesse partir de ali (onde a sua linha se póde trazer facilmente, pois já chega á Alfandega) e portanto da nova estação do Sul, o *Sud-Express*, poupando o circuito e as rampas do tunnel e da linha de circumvalação ?

Quanto ao Caes do Sotiré, é absolutamente inexacto o que se affirma ácerca da projectada estação.

Em 1897 a Companhia apresentou um projecto d'estação, que occupava todo o terreno em frente da praça dos Remolares, contando com quatro grupos de linhas para os serviços de Algés, Paço d'Arcos, Cascaes e mercadorias, e com installações para serviço maritime, sem possibilidade de ser utilizada para o serviço fluvial das linhas do Sul e Sueste.

Eram encontradas as pretensões da Camara Municipal, da empresa Hersent, da Camara do Commercio, da Companhia Real e do Arsenal da Marinha. Foi o assunto objecto de varios estudos e pareceres das estações officiaes, até que uma portaria de 17 de agosto de 1904 fez a divisão definitiva dos terrenos, ficando muito restringido o espaço destinado á estação da Companhia e interposto entre ella e o mar o mercado de peixe.

Pouco antes fôra concedida á Parceria licença para collocar ali o seu desembarcadouro, com a condição de facultá-lo ao uso publico mediante o pagamento de determinadas taxas.

A todos estes actos foi estranha, como não podia deixar de ser, a Administração dos caminhos de ferro do Estado, visto que desde longa data estava pelo Governo resolvida a collocação da estação do Sul em frente da Alfandega.

Já no plano geral das obras do porto, que serviu de base ao concurso mandado abrir pela lei de 1885, figura ella ali, servindo tambem de apeadeiro da linha marginal. No mesmo local foi prevista pelo grupo d'engenheiros que a Associação Commercial de Lisboa encarregou de elaborar um projecto de obras para ser apresentado no concurso.

Egual foi o voto das commissões technicas de 1897 e 1898, sancionado por um despacho ministerial. Desde essa data que estava resolvido ceder ao Arsenal de Marinha parte dos terrenos do Caes do Sodré, dividindo os restantes entre a Companhia Real e o mercado de peixe, depois de tirada para uso publico uma faixa onde devia ficar um desembarcadouro.

Supponhamos, porém, que se mandava demolir a estação da Parceria, remover o desembarcadouro e annullar a cedencia de terrenos ao Arsenal de Marinha. Ainda assim ficariam cerca de 115 a 120 metros de frente sobre o rio, insufficientes para os serviços de grande e pequena velocidade do Sul e Sueste.

Separá-los, pondo ali a grande velocidade, com prejuizo da Parceria e do Arsenal, e transferindo a pequena velocidade para a Fundição, redundaria em pessimo aproveitamento do material fluvial e augmento da despesa d'exploração, perdendo-se para atracação de navios o espaço que nesse ultimo local fosse destinado á pequena velocidade.

Isto sem falar no mau accesso pela rua do Arsenal.

Ocioso será tambem lembrar a pequena altura de agua em frente do Caes do Sodré, que obrigaria a uma ponte extensa e cara para o serviço da estação.

Os que affirmam haver ali espaço bastante para a estação, nem averiguaram a quanto monta esse espaço, nem de que frente ella precisa. Não tem pois auctoridade a sua affirmação.

O alvitre de ampliar a estação actual nem merece discussão. E' acanhado o pateo d'accessão, que aliás será absorvido pela avenida marginal, quando chegue a ser completada. A visinhança da doca e ponte do Arsenal causa frequentes embarços ao serviço.

A obra que se fizesse seria cara e pouco efficaz. Já em 1884 assim o reconheceu a commissão technica que propoz a mudança da estação.

Por mais de uma vez me referi ao relatorio da Commissão que ultimamente estudou os melhoramentos de que carece o porto de Lisboa. Não será menos opportuno recordar as conclusões de outro ainda mais recente, pois é datado de 15 de janeiro ultimo, posterior portanto á representação dos commerciantes.

Por portaria de 3 de outubro de 1905 foi uma grande commissão encarregada de estudar os meios de se facilitar quanto possivel a atracação de navios aos caes do porto de Lisboa.

Faziam parte d'ella o director da Alfandega de Lisboa, o digno presidente e o secretario da Associação Commercial e dois representantes das empresas de navegação.

Reconhece a commissão que num porto de escala, como Lisboa, nem a todos os navios convém atracar aos caes. Para os que nisso tenham conveniencia, indica varias providencias a tomar. Insiste pela realização das obras indicadas pela commissão anterior, especialmente pela collocação do desembarcadouro fluctuante em frente do Caes das Columnas, e por varios melhoramentos na doca de Alcantara. Nem a mais ligeira referencia a obras no terrapleno da Alfandega para facultar a atracação de navios naquelle local.

Não é singular que, sempre que se estuda attentamente o assunto, as conclusões são explicitas ou implicitamente contrarias á realização de obras que tornem acostavel a navios o muro d'aquelle terrapleno? O que não impede as declamações apaixonadas, os doestos e as insinuações contra quem procura zelosa e conscienciosamente cumprir o seu dever e servir os bem entendidos interesses do commercio.

Basta por hoje, que nos falta o tempo e a paciencia.

J. Fernando de Souza.

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 do 1.º lanço da 1.ª secção da linha de Braga e Monção com data de 6 de novembro do anno findo, na extensão de 10 kilometros, apresentado pelo concessionario da referida linha;

Visto o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 11 do corrente;

Considerando a conveniencia de serem apresentados simultaneamente os projectos de lanços que abranjam extensão de linha sufficiente para se ajuizar do traçado;

Considerando quanto importa porém dar começo aos trabalhos da construcção sem prejuizo dos requisitos technicos do traçado indicados no mesmo parecer;

Considerando que a directriz proposta não se affasta notavelmente da do ante-projecto de 10 de maio de 1889;

Ha por bem approvar o referido projecto com as seguintes alterações e modificações :

- 1.ª Deverão ser opportunamente submittidos á approvação do Governo os projectos das estações e das obras de arte especiaes;
- 2.ª As pendentes de 30^{mm} serão quanto possivel substituidas

por outras de inclinação inferior a 25^{mm}, nomeadamente entre os kilometros 0,530-0,740, 3,100-3,225, 7,000-7,300, 7,620-7,780, 8,320-8,820;

3.^a A estação de Soutello será collocada em alinhamento recto e patamar de extensão não inferior a 250 metros;

4.^a O eixo da estação de Palmeira será convenientemente desviado do começo da pendente que se lhe segue;

5.^a A rasante sobre a ponte do Cávado será elevada de modo que o ranço inferior das vigas fique 2 metros pelo menos acima do nível das maiores cheias;

6.^a Os typos das obras de arte correntes e de via serão os propostos pelo concessionário no projecto de 26 de setembro do anno findo para a linha de Braga e Guimaãres;

7.^a Deverá ser apresentado o projecto de ampliação da estação de Braga em condições de serem ali asseguradas convenientemente as relações da via reduzida com a via larga e as necessarias dependencias da nova linha sem prejuizo do actual ramal de Braga;

8.^a Deverão ser apresentados quanto antes os projectos dos lances seguintes até os Arcos de Valle de Vez ou pelo menos até a Portela do Vade, incluindo a respectiva passagem, não se devendo nesses projectos recorrer a pendentes de 30^{mm} senão quando se torne absolutamente indispensavel o seu emprego.

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor negar a sua approvação ás variantes n.^{as} 1.^a e 2.^a que o concessionário apresentou com o proposito de estabelecer em Braga uma estação central, por não deixarem assegurada a continuidade da linha principal, conforme foi projectado, e que de modo algum pôde ser dispensada.

Paço, em 26 de janeiro de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, que para a execução dos trabalhos de construcção do primeiro lance da 1.^a secção do caminho de ferro de Pocinho a Miranda seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica de duas parcelas de terreno com os n.^{as} 35 e 36, com a superficie total de 2.181^m2,24, ambas pertencentes a Manuel Joaquim Rego, situadas no districto de Bragança, concelho e freguezia de Moncorvo, confrontando ao nascente com a canelha da Senhora da Eirinha para a estrada real n.^o 9, ao poente com o Dr. Bernardo Doutel de Figueiredo Sarmento, e ao norte e sul com o expropriando;

Considerando que estas expropriações se acham compreendidas nas disposições do artigo 2.^o da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 18 de janeiro de 1906, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de junho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcelar, que baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de janeiro de 1906.—REI.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Sendo necessario esclarecer as disposições do artigo 113.^o do regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado, approvado por decreto de 16 de novembro de 1899; e harmonizá-las com as prescrições do artigo 3.^o do decreto de 24 de dezembro de 1903: hei por bem decretar que o § 4.^o do referido artigo 113.^o do regulamento de 16 de novembro de 1899 seja substituido pela seguinte prescrição: «O empregado que estiver na situação de licenciado deverá apresentar-se ao serviço no praso de trinta dias, contados da data em que terminou a licença sendo lhe applicavel a pena de demissão, nos termos do artigo 76.^o do regulamento de 16 de novembro de 1899, quando assim não proceder».

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 8 de fevereiro de 1906.—REI.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Considerando quanto importa promover por todas as formas a educação physica, intellectual e moral da juventude, e auxiliar as instituições que se proponham esse fim de tão patriótico e de tão largo alcance social;

Considerando que a Associação Academica de Coimbra procura crear no principal centro de estudos do paiz instituições de educação physica e moral e de assistência, que agremiando a classe estudiosa melhor a prepare para a sua missão na sociedade;

Considerando que as viagens são poderoso meio de educação, facultando o conhecimento do paiz, e que as facilidades que para isso se concedem aos que se associam naquella instituição de manifesta utilidade publica constituirão incentivo para que mais larga e proveitosa possa ser a sua acção, pelo maior numero de individuos nella agremiados;

Considerando que a concessão de bilhetes de identidade prevista no artigo 26.^o do regulamento de 7 de janeiro de 1904, a que anda inherente a redução de 50 por cento, constitue uma forma particular de applicação do principio a que obedecem varias tarifas dos Caminhos de ferro do Estado, concedendo reduções nos preços dos transportes a collegiaes e a alumnos dos estabelecimentos de instrucção do Estado;

Ha por bem Sua Majestade El-Rei determinar que aos socios da Associação Academica de Coimbra seja concedido bilhete de identidade, cuja apresentação nas bilheteiras dos Caminhos de ferro do Estado lhes dê direito á redução de 50 por cento sobre os preços de 2.^a classe das tarifas geraes, regalia que se tornará extensiva ás linhas exploradas por companhias que deliberarem concedê-la.

Ha ainda por bem o mesmo Augusto Senhor determinar que essa concessão fique subordinada ás seguintes condições:

1.^a Os bilhetes de identidade serão annuaes, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu numero de matricula na associação e serão autenticados com o retrato e assignatura do individuo a quem é concedido;

2.^a Estes bilhetes terão um numero de ordem, a assignatura do presidente da associação e um sello ou carimbo da secretaria da Universidade que a autentique;

3.^a A presente concessão cessará quando o Governo julgar conveniente.

Paço, em 16 de fevereiro de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a conta da liquidación da garantia de juro, apresentada pela Companhia Nacional do Caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1905 (1.^o semestre do anno economico de 1905 a 1906): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas datado de 10 do corrente mez, approvar a referida liquidación e determinar que a mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 12:110\$270 réis, importancia liquidada da citada garantia de juro.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 16 de fevereiro de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta de liquidación da garantia de juro relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1905: ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 10 do corrente mez, approvar a referida liquidación e ordenar que a mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 24:387\$408 réis, como liquidación da garantia de juro do primeiro semestre do anno economico de 1905 1906.

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

Paço, em 16 de fevereiro de 1906.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial B. S. n.^o 6, pequena velocidade, da Beira Alta.—Vae annexa esta tarifa que principia a vigorar em 15 de março e substitue outra, de igual série e numero, muito antiga, tanto que é das raras hoje existentes que não tenham sido distribuidas com o nosso jornal, por serem anteriores á sua creação.

E' applicavel aos transportes de carvão da Figueira e Mangualde ou de qualquer outra procedencia entrando naquella linha pela Pampilhosa, com destino a Ciudad Rodrigo e Fuentes de San Esteban.

Os preços mantem-se os mesmos actuaes, todavia o facto do participe espanhol ser, de futuro, cobrado ao cambio do dia, em vez do de 180 réis por peseta da actual tarifa, imprime-lhes umas ligeiras alterações.

As modificações são só nas condições, sendo a princi-

pal a que regula a indemnização ao consignatário no caso de chegada da remessa com atraso sobre o período regulamentar de transporte e o da ampliação prevista pela tarifa.

Modificação da especial n.º 2 de g. v. da Companhia Real.—Conforme o aviso publicado no numero passado fica fixado em 18 annos a idade maxima dos alumnos que queiram viajar em grupos ao abrigo d'esta tarifa.

Ampliação da M. L. 5 p. v. da mesma companhia.—Tambem vae adeante o aviso de que esta tarifa, destinada ao transporte de sal para Espanha, será applicada ás procedencias d'Alcantara-Terra, Alcantara Mar e Braço de Prata pelo mesmo preço estabelecido para Lisboa-Caes dos Soldados.

Carga e descarga de vagon.—Já ha tempos foi suprimida pela actual direcção da Companhia Real a imposição que fôra creada pela sua anterior pela qual nas expedições de vagon completos, quando os transportadores não faziam as operações de carga e descarga, não lhes era applicada tarifa reduzida.

Esta exigencia era injusta e injustificavel, e desagradou a todo o commercio.

Ultimamente revogada para as tarifas internas, foi-o agora egualmente, desde 10 do corrente para as combinadas, série P. n.ºs 7 11 e 12 de pequena velocidade, conforme o aviso que vae na secção respectiva.

Tarifa P. H. n.º 2 do Minho e Douro.—Foi reduzido a 2.000 toneladas o minimo de transporte annual necessario para o bonus de 10%, procurando-se assim chamar á linha do Douro trafego d'Espanha.

Tarifa especial n.º 10 P.V. do Sul e Sueste.—Foi incluído nesta tarifa o cairo, e estabelecido um maximo cobravel de 25000 réis até 340 kilometros e 25400 além d'essa distancia para o cairo, juta, linho e canhamo em bruto ou em obra.

Para o cincoentenario

Quasi toda a imprensa do paiz se tem occupado da realização d'esta commemoração, louvando a iniciativa tomada por esta *Gazeta*, o que muito agradecemos, e lembrando alguns alvitres que a seu tempo serão estudados e aproveitados quanto possível.

Tambem em varias cartas nos teem sido lembrados diferentes modos de solemnizar aquella data, como comboios, prestitos e outros.

De entre estas ideias, devemos destacar a do sr. Viana de Moraes, empregado da Companhia Real, que lembra a cunhagem d'uma medalha, por subscrição entre todo o pessoal ferroviario.

Não emittimos parecer sobre esta proposta, como não o fizemos ainda sobre a do nosso distincto collaborador o sr. engenheiro Mello de Mattos, na sua carta publicada no numero passado.

Faremos como nas assembleias geraes: vamos conservando as propostas sobre a mesa para sobre ellas abriremos discussão mais tarde.

Por enquanto está a assembleia em sessão permanente e os senhores que desejarem pedir a palavra, para qualquer proposta ou moção, tenham a bondade de o fazer.

NOTAS DE VIAGEM

XI

O parque de Yellowstone—Bellesas encantadoras—Repuxos naturaes de 75 metros—Cavernas de lama—Pescadores-cosinheiros.

O Yellowstone! Quem viu este phantastico parque não pôde deixar de escrever-lhe o nome com ponto de exclamação.

Chamam-lhe os americanos, «parque», e melhor lhe chamam tambem «paiz dos prodigios». Se lhe chamarmos «floresta das maravilhas» ou «região dos encantos» não commetteremos exagero algum.

Porque ninguem de lá regressa que não venha encantado ou maravilhado com o que viu. Elle só por si merece... uma viagem á America.

Nos Estados Unidos usa-se chamar parque indifferentemente á mesma cousa a que nós damos este nome, isto é, um vasto terreno arborizado, com ruas para passeio a pé ou de trem, canteiros de flores, tanques, cascatas artificiaes etc; e a um terreno reservado, por encerrar quaesquer preciosidades notaveis, tendo apenas uma estrada para se percorrer de carro, e aos lados florestas naturaes sem preparação.

Estão neste caso o Yosemite de que já se falou nestes artigos, e o Yellowstone.

O nome d'este que em portuguez quer dizer «Pedra amarella» e lhe vem do rio que o atravessa, podia ser tambem com toda a razão «Polycromo» tal é a profusão de cores que as aguas das suas nascentes teem e dão ás pedras por onde passam ou ás aglomerações de saes que formam.

O parque, em total, fórma um parallelogramo de 100 kilometros de comprimento por 80 de largura com uma superficie de 8.671 k. q. a uma altitude de 2.400 m.

Não se visita ordinariamente mais que uma pequena parte, a que para isso está preparada com uma excellente estrada circular, e onde foram construidos vastos e



bellos hoteis e restaurantes para alojamento e refeições dos visitantes, seguindo estes todos o mesmo itinerario, de uns 260 kilometros, em 5 dias, num serviço perfeitamente organizado entre as companhias dos hoteis e dos transportes, a que nos referimos.

No primeiro dia janta-se e dorme-se no hotel Mammoth (excellente) havendo tempo para ir, a pé, aos terraços, que são perto.

E' a primeira preciosidade.

Compõem-se de doze degraus ou formações calcareas sobrepostas como escada enorme, elevando-se a 60 metros d'altura, o ultimo, do alto do qual brotam aguas de nascentes a temperaturas diversas, algumas attingindo 75 graus. Estas aguas descendo em cascatas pelos soccos dão a estes toda uma coloração admiravel percorrendo todas as tonalidades desde o branco mais puro, passando pelo amarello torrado, o rosado claro e o vivo, o azul perola e o azul ceu, o verde, até o da pura esmeralda.

Em baixo, de varios pontos, saem do chão vapores d'agua em quantidade, como se sob a camada de calcareo que forma o solo trabalhasse um vulcão.

No dia seguinte muito cedo, parte-se nos carros para Norris, onde se almoça e se vê um nucleo de furnas admiravel. Por toda a parte brotam centos de altos jactos d'agua fervente, ou se elevam columnas de fumo. O cheiro a sulphuro é muito pronunciado.

Postos os carros de novo em marcha, pela tarde chega-se ao centro da chamada «Bacia inferior» onde nos alojamos noutro hotel, e que se compõe de um grupo de

700 nascentes e mais de 20 furnas ou nascentes elevadas que atiram os seus jactos a grande altura.

Entre ellas a chamada «Fountain» é a mais bella, projectando o seu repuxo cada 2 a 3 horas á altura de 10 a 15 metros, ao som de horrorosos ruidos como trovões subterraneos.

Na seguinte manhã eis-nos de novo em marcha, nos carros, para a Bacia Superior, onde novas maravilhas nos esperam. Chega-se ahí pelo meio dia para só se partir na manhã seguinte. E ha que ver para todo esse tempo.

Nada menos de 40 altos repuchos se elevam da terra sem contar que os jactos de vapor são em tal quantidade, numa area de 10 kim. quadrados que parece que toda a floresta está a arder continuamente.

E' no centro d'este phantastico, admiravel, esplendido panorama que se eleva o primoroso hotel-cabana de que damos acima a gravura.

Este edificio, todo em rustico, de um desenho artistico, executado totalmente em toros de madeira e pedras toscas, empregadas só nas fundações e na grandiosa chaminé, fórma um conjuncto admiravel naquelle meio verdadeiramente sobrenatural.



A poucos passos é o *Old Faithful* (Velho Fiel) a prodigiosa columna d'agua fervente que em cada 65 minutos se eleva d'uma nascente á altura de 60 metros.

E' pasmosa a regularidade d'esta erupção, como se um principio mathematico a ordenasse; marca-se com exactidão a hora em que ella deve dar-se, e nunca se erra mais de meio minuto. Cada erupção dura 4 minutos e meio, depois do que a nascente se aquieta no seu trabalho, fazendo sempre grande ruido e marulhando as suas aguas que apenas trasbordam da cratera.

A belleza d'esta nascente está em que o jacto da agua que d'ella se eleva não sendo de uma temperatura alta, é desacompanhado de vapores, destacando-se limpido,

como um repuxo de crystal em toda a sua pasmosa altura, como se mostra na copia da photographia que ali tirámos.

Como elevação, porém, sobreleva-o o Gigante, a 1.600 metros do hotel, cuja columna d'agua sóbe a 75 metros e que se mantém em erupção regularmente uma hora e meia. Mas essas erupções só se dão com intervallos irregulares de dois a quatro dias, e como se está distante e sem meio de transporte rapido, só se consegue vêr esta primorosa nascente em pleno trabalho eruptivo se a sua subida coincide com a nossa visita.



Em toda aquella bacia, e nas margens do rio *Firehole*, que repetidas vezes temos que atravessar, são numerosas as erupções, das mais variadas formas; aqui o *Castello* atira as suas aguas a 45 metros d'altura cada 4 a 8 horas; além o *Riverside* projecta-as (como o seu nome o indica) até o outro lado do rio, cada 6 horas exactas; de outro lado a Gruta está em quasi continua ebullição.

Visto do alto do hotel, do vasto mirante que se vê na nossa gravura, de todo o terreno saem columnas de fumo ou d'agua; é um bosque todo em movimento, admiravel, unico.

Além d'isso as nascentes que não se elevam, formando apenas lagos, em ebullição constante, são lindissimas: A *Esmeralda* com a sua agua verde como essa pedra; o *Topasio*, de uma coloração brilhante; o Lago das *Perolas* do fundo do qual cada meia hora se escapam os vapores formando collares de perolas; a *Saphira*, do mais puro azul; tudo constitue um perfeito deslumbramento.

Nestas visitas se passa a tarde, e á noite temos que vêr a *Faithful* illuminada pelos projectores electricos do hotel, o que, em verdade, não produz o effeito que se esperava.

Nova excursão no dia seguinte leva-nos á margem do grande lago, depois de passarmos pela divisoria das aguas do Atlantico e do Pacifico, chegando-se para ai-

moçar ao meio dia, e vemos novo grupo de thermas e pequenos lagos ou caldeiras d'agua em ebulição. D'estas a mais curiosa é a que está dentro do lago, ligada á terra por uma estreita lingua, e onde numa caldeira de uns 5 metros de diametro a agua tem tal calorico que os pescadores de trutas tirando-as, do lago na propria linha e sem mais que voltar-se, mergulham ali o peixe vivo e retiram-o cosido. Falta-lhe apenas o sal, mas isso não se usa no peixe, nos Estados Unidos.

D'este ponto ao hotel onde se vae pernoitar póde-se seguir tambem em vapor pelo lago, pagando-se mais 3 dollars.

A paragem no hotel do Lago nada mais tem do que o goso d'um vasto panorama do lago e montanhas.

Na seguinte manhã vae-se nos carros seguindo o curso do rio, tendo que se parar para ver a fuma de lama, uma das maiores curiosidades do parque, constando de um poço bastante alto, no fundo do qual ferve a lama com um ruido enorme, atirando-a ás paredes em grandes chapadas que por vezes chegam a attingir a borda superior... e a cara dos curiosos observadores.

Eis-nos finalmente no *Grand Cañon* ou Gargantas do Yellowstone, uma das mais surpreendentes bellezas do parque.

Do hotel vae-se, a pé ou de carro, ver as gargantas onde o espectáculo é o mais impressionante.

Os rochedos que as formam são de uma coloração esplendida, variada até o infinito. As rochas amarellas em todas as suas tonalidades ligam-se aos penedos vermelho vivo, e estes ás encostas verde imperial que mais além se transformam nos grandes morros brancos erguendo-se sobranceiros ou debruçando-se sobre o abysmo onde corre o rio, á 360 metros de profundidade, como uma enorme serpente entre dois arco-iris.

Para ver estas preciosidades ha que ir ao *Inspiration Point* e ao *Look-out*, onde, por um caminho algo ariscado, nos abeiramos da borda da garganta. Outros pontos ha, mas de tão difficil accesso que só viajantes cujo arrojo chega quasi á insensatez, como os americanos, se atrevem a ir lá.

Indispensavel tambem ir ver as cascatas em que o rio se precipita, numa de 95 metros e noutra de 33 metros formando uma queda admiravel. O caminho é facil e pouco distante do hotel.

O regresso faz-se no dia seguinte, em direcção a Norris a primeira estação que fizemos, e d'ahi a Mammoth pelo mesmo caminho da ida, d'onde, acabado o jantar, se vae tomar o comboio a Gardiner, para Livingston onde o comboio só passa ás 5 e meia da manhã o que nada nos faz, porque ficamos a dormir, parados.

O excursionismo em Portugal

A propaganda, ainda mal iniciada mas apesar d'isso já efficaç, do excursionismo em Portugal começa a produzir os seus effeitos.

A conhecida empresa ingleza de excursões, a Booth Line, annuncia viagens á nossa peninsula, desembarcando os passageiros em Lisboa ou Porto e d'ahi seguindo por terra para Espanha.

Mas uma prova maior do interesse que lá fóra começam a despertar o doce clima de Portugal, as suas bellas naturaes, os seus monumentos historicos, os pittorescos costumes campestres do norte e sul do nosso paiz é o estabelecimento de viagens á Madeira e Portugal, custando apenas doze ou vinte libras conforme a demora fôr de treze ou de vinte e sete dias, incluindo naquella quantia todas as despesas com passagens, hoteis, etc.

Se nós por nossa parte concorrermos de maneira efectiva para que lá fóra se saiba o quanto Portugal tem de bello, o seu clima de temperado, a concorrência de excursionistas será em breve como a que tem a Italia, a Suissa e outras partes consagradas pela sua belleza, ou com salutareas estações de inverno.

São quatro os planos de excursões no nosso paiz organizados pela referida empresa e a realizar, partindo de Londres, via Southampton, ou de Liverpool, pelos

magnificos vapores «Anselm», «Madeirense», «Jerome», «Ambroise», «Clement» e «Augustine», em 10, 19 e 28 de março, 9, 18 e 28 de abril, a saber:

Excursões A:—Quinze dias de validade Londres ou Liverpool, Havre, Leixões, Lisboa.—Lisboa, Leixões, St. Nazaire, Havre, Liverpool. 12 libras de Liverpool e 13 de Londres.

Excursões O:—Idem com o mesmo itinerario até Leixões, e vice-versa, não vindo a Lisboa mas seguindo de Leixões para Braga e Bom Jesus. Mesmo preço.

Excursões B:—Tres semanas de validade, 16 ou 17 libras, segundo se parta de Liverpool ou Londres, indo tambem a Cintra.

Excursões D:—Idem. Mesmos preços, e ida ao Estoril.

Ha ainda mais dois planos de escursões:

Havre, Porto, Lisboa, Cintra, Alcobaca, Batalha, Leiria, Thomar, Coimbra e Bussaco. Preço, 20 ou 21 libras.

Havre, Porto, Lisboa, Cintra, Coimbra e Bussaco. 17 libras e meia ou 18 e meia.

Aos excursionistas é tambem fornecido um guia com plantas e mappas de Portugal, Lisboa, Porto, Madeira, localidades onde os excursionistas passem ou tenham que visitar, dados historicos, magnificas gravuras de monumentos ou pontos pittorescos, rédes de linhas americanas, etc., etc.: e tambem um vocabulario portuguez, para interpretação das phrases mais necessarias a um excursionista.

Além d'estas excursões haverá mais oito, sendo quatro com a validade de 34 dias, entre a partida de Liverpool e o regresso ali, mas seguindo de Lisboa para Sevilha, Granada, Cordova, Madrid, Lisboa, etc.; e outras quatro com 25 dias de duração, com o mesmo itinerario até Cordova, e seguindo d'ali para Algeciras e Gibraltar, d'onde os excursionistas regressarão a Londres.

A ajudar esta corrente do excursionismo em Portugal, temos ainda a feliz coincidência da reunião do Congresso de Medicina em Lisboa, que trará a Portugal, segundo se espera, mil duzentos homens de espirito culto, que saberão apreciar devidamente as bellas naturaes e artisticas do nosso paiz, as qualidades excepcionaes do nosso clima, e a natural bondade do nosso caracter sempre lhano, agradável e fidalgamente hospitaleiro.

A corrente está pois iniciada; torna-se necessario não a deixar affrouxar.

Vasconcellos Porto

Como justa recompensa ao seu muito merito scientifico, foi este nosso amigo agraciado com o grande officialato da Instrucção Publica de França.

Esta condecoração tem tanto mais valor quanto é distribuida com severissima parcimonia.

Congratulamo nos com o nosso collega nesta redacção pela justiça que lhe foi feita e que honrando o distincto engenheiro, honra tambem o paiz a que pertence.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Administração

(Continuação)

Amortização do 2.º semestre de 1905
por compra no mercado

Obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau

3.018—3.134 a 3.036—4.015—8.991—8.992—9.981—10.060
a 10.073—10.685 a 10.690—13.907—13.908—13.974—17.128—17.407
—17.604—17.605—18.216—18.217—22.146 a 22.155—22.618—23.291
—29.934—Total, 50 obrigações, todas com o coupon n.º 24 e seguintes.

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

2 Titulos de 5 obrigações

989—1.062.

Titulos de 1 obrigação

1.740—2.146—2.262—2.367—2.513—2.514—4.781—4.856—4.857
—Total, 9 obrigações, todas com o coupon n.º 20 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»

Titulos de 5 obrigações

3.351—3.480—3.505—3.841—5.085 a 5.090—5.330—5.453—5.827
—5.852—5.929—6.708—7.461—7.665—7.678—8.836—8.906—To-
tal, 21.

Titulos de 1 obrigação

9.325—9.326—11.339—11.425—12.480—13.914—14.411—14.570
—17.585—17.757—19.809—20.471—22.000—22.210—22.251—22.252
—22.463—22.464—24.819—22.955—23.368—25.732—24.046—24.051
—25.792 a 25.796—26.052—26.053—27.847—28.561—28.886—29.410
—29.733—30.763 a 30.772—31.986—33.098—33.449—33.998—34.043
—34.082—34.100—35.480—35.514—35.605—36.267—36.301—37.135
a 37.137—37.174—37.532—37.544—37.786—37.787—38.155—38.862
—38.879—38.926—38.927—39.210—40.333—40.768 a 40.770—41.963
—42.586—42.779—42.917—43.003—43.010—43.294 a 43.296—45.213
—45.714—46.201—46.379—46.608—47.075—47.314—47.318—47.566
—48.135—48.468—48.545—48.963—50.551—50.555—51.828—51.912
a 54.945—55.623—56.635—56.636—Total, 108 obrigações todas com
o coupon n.º 21 e seguintes.

Obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau

1.550—2.465—3.233—3.737—9.797—9.962—9.963—10.884 a
10.890—10.907 a 10.911—11.824 a 11.828—13.093—20.688 a 20.712
—22.868 a 22.876—23.777—23.781—24.143—29.009 a 29.014—
29.227—29.537—31.825—31.826—32.417 a 32.420—33.299—33.712
—34.033—34.153—34.574 a 34.578—34.839 a 34.841—35.357—
35.358—36.064 a 36.066—36.450 a 36.452—36.934 a 36.937—36.915
a 36.950—37.562—37.648 a 37.655—38.485—43.872—43.873—
47.203 a 47.206—50.930—51.612 a 51.616—52.245—52.246—57.250
—58.177—58.180 a 58.186—59.633—59.917—61.527 a 61.530—
62.025—63.785—65.722 a 65.726—66.275—66.276—69.337 a 69.342
—72.884 a 72.888—75.646—75.843—75.844—77.585—77.586—
78.965—82.084—82.470 a 82.474—88.450 a 88.452—90.936—91.083
—91.084—91.715—95.171 a 95.175—102.196—103.572—105.516 a
105.519—107.349 a 107.358—109.024—109.025—109.103 a 109.106
—111.179—117.446—119.148—119.342 a 119.344—119.540—123.045
—123.439 a 123.442—123.477—123.770 a 123.774—123.885—
125.267—125.268—125.600 a 125.602—126.270—126.271—128.106
128.497 a 128.499—129.809—131.113 a 131.116—131.325—131.326
—132.719—132.720—133.171—133.526—133.527—134.362—
138.679—138.680—140.615—140.616—140.643—140.644—140.907
—140.975 a 140.979—143.090—143.159—145.729—147.852—149.759
—149.760—154.835—154.918 a 154.922—155.547—155.773 a 155.779
—155.799—155.800—155.845—156.629—156.630—157.808—
157.809—157.868—159.085 a 159.087—160.035—160.036—162.061
—165.962 a 165.964—167.601—167.602—168.212—169.089 a
169.092—169.380 a 169.398—169.409 a 169.412—169.426 a 169.428
—170.152 a 170.156—170.425 a 170.430—170.443—171.299 a
171.303—172.631—172.632—172.986 a 172.989—174.325—175.244
—177.213 a 177.215—179.548—179.554—179.723—179.725—180.039
a 180.042—183.689—184.358—189.086 a 189.090—191.482—191.615
a 191.639—193.123—200.250—201.821—205.609—209.813—211.211
—211.212—212.428—212.431—214.355—214.732 a 214.737—214.870
215.023—215.686—215.774 a 215.780—216.898 a 216.912—217.611
—218.531—218.532—218.570—218.687 a 218.692—220.681—
220.682—220.820—221.551 a 221.573—224.516—224.718 a 224.732
—225.597—228.972—229.586—229.587—230.003—230.004—
232.350—232.929—233.407—233.593 a 233.623—234.857—234.858
—236.993—237.046—237.254 a 238.266—237.997 a 238.000—
239.166—239.728—259.729—239.782 a 239.787—243.257—243.258
—245.470 a 245.473—245.871 a 245.873—246.107 a 246.111—
248.743—248.783 a 248.797—250.040—250.761—255.190—255.191
—255.193—259.168 a 259.172—261.281—262.065 a 262.068—
266.246—266.247—266.845—273.991—277.943 a 277.952—281.311 a
281.313—288.817—291.095 a 291.099—292.837 a 292.842—294.755
—296.586—296.587—305.122—306.320—308.526—308.529—308.530
—312.040—312.041—313.066—313.067—314.739 a 314.741—
317.751 a 317.753—318.265—318.266—320.237—320.238—320.428
—332.414 a 332.420—334.607—334.608—335.726 a 335.740—
335.771—335.772—335.781 a 335.811—335.862 a 335.866—335.947
335.950—336.160—336.171 a 336.173—344.429 a 344.454—345.845—
345.846—346.399 a 346.406—348.468—349.976—349.977—351.940 a
351.965—355.157 a 355.161—355.946—360.556—362.519—363.536
363.538—363.841 a 363.863—365.489 a 365.498—367.179—367.180
368.836—369.251—Total, 840 obrigações todas com o coupon n.º 6
e seguintes.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 28 de fevereiro de 1906.

A par da calma que nos boletins anteriores temos deixado consignada a respeito dos negocios bolsistas no nosso mercado, ha a notar a absoluta inactividade governativa na resolução de todas as questões de ha muito pendentes e que de perto se ligam com a vida economica e financeira da nação.

Está positivamente provado que, no nosso paiz, as grandes crises ou se resolvem por si ou não se resolvem nunca.

Haja vista o que succedeu com a grande crise que rebentou em 1891 e estava latente desde os ultimos annos da gerencia do ministerio progressista de 1886 a 1890. Todos os ministerios que se succederam áquelle foram impotentes para resolvê-la, e se não fôra o grande esforço que o paiz produziu sobre si mesmo, não estaria como hoje está, se não completamente debellada, ao menos grandemente attenuada nos seus perniciosissimos effeitos.

Ao presente, entre outros factores que assoberbam a vida economica da nação, salienta-se, pela sua excepcional importancia, a crise agricola, nos seus variadissimos e antagonicos aspectos, segundo os interesses especiaes das differentes regiões do paiz onde ella se manifesta.

Pois os varios ministerios, que nos ultimos annos teem dirigido os negocios da nação, longe de a resolverem, teem-a, ao abandonar o poder, deixado ainda mais aggravada, pela completa ausencia das mais indispensaveis medidas, incessantemente reclamadas pela agricultura.

Para não recordar factos mais distantes, mencionaremos as sollemnes promessas feitas em Côrtes pelo ultimo ministerio regenerador, promessas que deixaram antever que, dentro de breve prazo, o problema estaria resolvido a contento de todos.

Pois nada d'isso aconteceu, como se sabe.

Estava então, como hoje exactamente succede, á testa do ministerio do fomento, um bacharel em direito, embora illustre, e, sem duvida, como o actual titular d'aquella pasta, muito versado em questões do fôro: mas nem o primeiro nem o segundo deram em qualquer occasião, quer dentro, quer fôra do parlamento, prova alguma de terem feito estudos especiaes por forma a indicá-los para a direcção de tão importante ramo dos negocios publicos.

Emquanto em Portugal se organisarem ministerios com este criterio e orientação, as grandes questões que interessam o paiz ou se hão de resolver por si, ou não se resolvem nunca.

Depois do que deixamos dito facil é de concluir que o paiz não pôde alimentar grandes esperanças de que seja o actual governo que venha finalmente a resolver a gravissima crise agricola que atravessa o paiz.

A quinzena que hoje finda decorreu ainda mais fraca que as anteriores, não só em relação ao movimento de divisas cambiaes, mas tambem pelo que diz respeito a transacções de bolsa, devido principalmente á quadra de férias que atravessámos e que abre sempre um parenthesis na vida activa do mercado.

Foi bastante limitado o numero de transacções em papeis de credito, sendo tambem ligeiras as fluctuações de preços, pelo que a liquidação do mez de fevereiro não apresenta difficuldades.

As inscripções de assentamento e de coupon que no principio da quinzena se vendiam a 43,05 e 43, ficaram hoje a 43 e 42,90; as obrigações da divida externa, 1.ª serie, eram offerecidas a 65,5400 e as obrigações de 4 % de 1888 a 20,5600; as obrigações do emprestimo de 1905 ficaram a 9,3350.

As acções do Banco de Portugal mantiveram se firmes ao preço de 180,000 reis; as acções da Companhia dos Tabacos que encetaram a quinzena a 103,5000 reis fecharam o mez com a cotação de 102,5800; as acções do Banco Commercial mantiveram o preço de 130,5000; as acções do Banco Ultramarino baixaram de 96,5000 a 93,5400; as acções da Companhia Real oscillaram entre os preços de 66,5800 e 67,000; as acções da Companhia dos Phosphoros não soffreram alteração, fechando hoje a cotação a 67,5200; as acções da Companhia Geral de Credito Predial, Gaz e Electricidade e Asucar de Moçambique ficaram respectivamente a 39,5800, 70,5500 e 55,5800.

O cambio do Rio sobre Londres soffreu durante a quinzena uma baixa sensivel, tendo passado de 17 3/16 a 16 3/8, ultima cotação de hoje.

As libras foram compradas a 4,5670 e vendidas a 4,5710 réis.

	EM 23 DE FEVEREIRO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	51 1/4	50 1/8	51	50 7/8
" 90 d/v.....	51 3/4	—	51 1/2	—
Paris cheque.....	558	560	561	563
Madrid cheque.....	800	805	773	780
Berlim ".....	228	229	229 1/2	230 1/2
Amsterdam cheque.....	386	388	388	390

J. C.

FEVEREIRO

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905-906			1904-905		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1905-906	1904-905	1905-906	1904-905
COMPANHIA REAL	de 8		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	
	5 11 Fev	693	81.357.000	117.398	693	81.492.625	117.593	506.887.000	502.680.125	4.206.875	-
	12 18 "	"	81.385.000	117.438	"	81.492.625	117.593	589.272.000	584.172.750	4.099.250	-
	5 11 Fev	380	11.442.000	30.110	380	11.575.375	30.461	70.893.000	70.689.875	203.125	-
	12 18 "	"	11.363.000	29.902	"	11.575.375	30.461	82.256.000	82.265.250	-	9.250
	5 11 Fev	70	1.726.000	24.657	70	2.222.000	31.742	10.760.000	11.801.000	-	1.041.000
	12 18 "	"	1.690.000	24.142	"	2.222.000	31.742	12.450.000	14.023.000	-	1.573.000
	13 1 Dez	573	95.432.759	166.549	538	85.936.690	159.753	1.272.425.339	1.261.700.230	10.725.109	-
	1 10 Dez	343	41.345.526	120.540	343	37.843.728	110.331	1.414.053.813	1.327.323.174	86.730.639	-
	11 20 "	"	48.756.591	142.147	"	40.906.244	119.260	1.462.810.404	1.368.229.418	94.580.986	-
15 21 Jan	253	6.972.476	27.559	253	6.080.750	24.034	18.931.689	18.867.096	64.593	-	
22 28 "	"	6.627.254	26.194	"	8.103.012	32.027	25.558.943	26.970.108	-	1.411.165	
Sul e Sueste.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.573.000
Minho e Douro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Vizeu, Miranda e Bragança	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	13 1 Dez	64	10.833.362	166.458	64	10.891.440	170.178	148.080.301	143.038.012	5.042.289	-
Norte de Espanha. ..	15 21 Jan	3681 Ps.	2.130.636 Ps.	578	3681 Ps.	2.055.564 Ps.	558 Ps.	6.131.256 Ps.	6.183.995	-	Ps. 52.739
Madrid — Zaragoza — Alicante	22 28 "	"	2.075.959	563	"	2.042.233	554	8.207.215	8.226.228	-	19.013
Andaluzes	2 4 Fev	"	2.150.810	584	"	2.036.251	553	10.358.025	10.262.480	95.545	-
Madrid-Caceres e Oeste	29 4 "	3650	2.033.584	557	3650	1.913.635	524	9.545.564	8.972.231	573.333	-
Zafra a Huelva	5 11 "	"	1.944.517	532	"	1.908.708	522	11.490.082	10.880.940	609.142	-
	15 21 Jan	1067	365.378	342	1067	389.842	365	1.108.373	1.174.435	-	66.062
	22 28 "	"	379.805	355	"	394.099	369	1.488.178	1.568.534	-	80.356
	2 4 Fev	"	367.366	344	"	396.311	371	1.855.544	1.964.845	-	109.301
	5 11 "	777	130.305	167	777	130.144	167	794.974	756.544	38.429	-
	12 18 "	"	131.610	169	"	129.540	166	926.583	846.084	40.499	-
	5 11 Fev	180	61.763	343	180	46.235	256	376.298	249.951	126.347	-

Legislação estrangeira

(Continuado do n.º 433)

Sobrecarga normal n.º 3

12. Nas linhas de 760^{mm}: duas locomotoras-tenders, como na fig. 7 e dois vehiculos atrelados d'um lado:

a) Como na fig. 8, se não houver serviço de trucs transbordadores.

b) Como na fig. 9 havendo-os ³.

13. Em qualquer dos casos mencionados nas alíneas 10 a 12, quando uma locomotora com vagons atrelados de um lado só provocar maiores effeitos, adoptar-se-hão estas condições de sobrecarga.

14. As locomotoras collocar-se-hão, em cada elemento do taboleiro, na posição em que a sobrecarga é mais desvantajosa, afim de se produzir maior effeito.

15. Quando um taboleiro metallico estiver exposto a choques de vehiculos, sem a interposição d'um elemento elastico, deve contar-se com o augmento de 10 por cento de sobrecarga.

16. No calculo dos taboleiros de madeira e das travessas das pontes de madeira considerar-se-hão como sobrecarga os vehiculos que possam circular na via, cuja acção fôr a mais desfavoravel.

17. No calculo das pontes com vigas assentes livremente sobre dois apoios, poder-se-hão determinar directamente os momentos de flexão e os esforços transversos maximos por meio dos valores numericos dados nos 8 quadros a a h do annexo, que foram organizados para as cargas normaes fixadas acima.

18. Quando se tratar de vigas continuas com dois ou mais apoios, ou de vigas com cintas curvas, calcular-se-hão as acções maximas, admittindo mais d'um comboio de sobrecarga na posição mais desfavoravel.

19. Os passeios das pontes de vias ferrêas que, em regra, não são utilizados senão pelo pessoal das vias ferreas, devem ser calculados para uma sobrecarga de 330 kilogrammas por metro quadrado de superficie em planta.

Poderá admittir-se que esta sobrecarga não actua simultaneamente com a do comboio.

Se os passeios devem servir tambem para os passageiros, a base do calculo será de 400 kilogrammas por metro quadrado em planta, suppondo-se que se realiza esta carga simultaneamente com a do comboio.

20. No calculo dos passeios destinados a servir o trafego geral, devem escolher-se as sobrecargas segundo as prescrições das alíneas 31 a 35 d'este § e admittir que actuam juntamente com a sobrecarga do comboio.

21. Nas pontes situadas em curva deve attender-se á acção da sobre-elevação da fila de carris exterior, á do assentamento da via e á da força centrífuga.

O ponto de applicação da força centrífuga suppõe-se a 1^m.5 acima do nivel do carril quando se trata de linhas de via normal, ou de via estreita com o serviço de trucs transbordadores, e de 0^m.8 nas outras linhas de via estreita.

O calculo da força centrífuga basear-se-ha nas velocidades seguintes:

a) Em linhas de bitola normal com a sobrecarga normal n.º 1, nas curvas de:

200 metros de raio ou inferior	15 metros por segundo
350 " " " " "	20 " " " "
500 " " " " "	25 " " " "
700 " " " e acima...	30 " " " "

³ A fig. 5 é o esquema d'uma locomotora com o seu tender pesando juntos 72 toneladas, medindo 13,4, tendo tres pares de rodas cada vehiculo distribuidos e carregados assim: a 2^m.5 dos tampões livres da locomotora; 1.^o par carregado com 14 toneladas; a 1,2 d'este, o 2.^o com 14 toneladas; a 1,2 d'este, o 3.^o com 14 toneladas; a 4^m.0 d'este, o 1.^o par do tender com 10 toneladas; a 1,5 d'este o 2.^o par com 10 toneladas; a 1,5 o 3.^o com 10 toneladas.

A fig. 6 é o esquema d'uma locomotora-tender com 4 pares de rodas, medindo 8^m.0 no total, pesando 48 toneladas, estando o 1.^o e o ultimo par a 2,2 dos tampões, os restantes a 1,2 um dos outros, todos carregados a 12 toneladas.

Todavia, nas pontes perto das estações e nas secções em rampa de 20^{mm} ou superior, não se admittirão velocidades superiores a 20^m por segundo.

b) Nas linhas de bitola normal com a sobrecarga normal n.º 11, em curvas de:

100 metros de raio....	10 metros por segundo
200 " " "	15 " " "
300 " " " e superior...	18 " " "

c) Nas linhas de bitola de 760^{mm} com a sobrecarga normal n.º 3 em curvas de:

50 metros de raio.....	7 metros por segundo
100 " " " e acima.....	10 " " "

Os valores intermédios calcular-se-hão por interpoção rectilinea.

O augmento de carga de alguns eixos das locomotoras póde ser empregado.

22. Os effeitos dos esforços horizontaes produzidos pelas oscillações lateraes ou pressões lateraes do material circulante sobre as pontes com vias em alinhamento recto ou em curva, serão avaliados por cada via em 0^m.05 das acções verticaes dos eixos da locomotora do comboio que fôr a carga normal correspondente. Suppõe-se que os pontos de applicação d'estes esforços horizontaes estão collocados ao nivel dos carris e para o seu calculo não é necessario augmentar a carga de alguns eixos da locomotora.

23. Nas pontes situadas em secções cuja declividade ultrapassa 10^{mm} por metro, ou nas estações e apeadeiros, ou em secções adjacentes percorridas com os freios apertados, entrará nos calculos o effeito dos freios com 10 por 100 do peso do comboio.

C.—Sobrecarga das pontes das vias ferreas existentes

24. As administrações das vias ferreas deverão verificar todas as suas pontes construidas antes de entrar em vigor o presente regulamento adoptando como base dos calculos, para cada via, um comboio formado por duas locomotoras cuja acção fôr a mais desfavoravel e por dois dos vagons de mercadorias mais pesados atrelados d'um dos lados, e adicionar-se-hão as outras cargas mencionadas nas alíneas 5, 6, 7, 8, 21 (sob a reserva de se não contarem senão as velocidades maximas que se attingem realmente), 22 e 23 d'este §. Será licito admittir que os effeitos se não produzem simultaneamente com os das oscillações ou pressões lateraes, e, por consequencia, poderão entrar sómente em linha de conta as mais importantes d'estas acções.

25. Nas linhas de via normal, o peso maximo dos vehiculos será de 3,1 tonelladas por metro linear. Nas outras os calculos de verificação serão baseados sobre os vagons de mercadorias mais pesados que realmente ali circularem.

26. Nas linhas de via estreita com serviço de trucs transbordadores, far-se-ha tambem entrar o peso d'estes trucs nos calculos de verificação, tendo em consideração as prescrições concernentes á formação dos comboios.

27. Nas vigas que se prolongam sobre mais de dois apoios e nas vigas de cintas curvas só se attenderão as hypotheses de sobrecarga que forem possiveis sem divisão do comboio; mas neste caso far-se-ha entrar em linha de conta, nos pontos que theoricamente não deveriam ser carregados, vagons com uma tonellada de peso por metro de comprimento entre tampões, se as linhas forem de via normal, e com 0,7 tonelladas de peso se forem de 760^{mm}.

28. A verificação dos passeios e passadeiras executar-se-ha segundo as prescrições das alíneas 18 e 20 d'este §.

29. Quando existam já calculos dos taboleiros de ponte baseados em sobrecargas mais desfavoraveis do que as de que se trata acima, e assim parecer certo que os taboleiros continuam sempre a satisfazer as prescrições do § 8—F, poder-se-hão dispensar novos calculos de verificação. Todavia deve provar-se em cada caso, que o effeito das sobrecargas que se suppozeram é mais desfavoravel do que o das sobrecargas que effectivamente se produzem.

D.—Sobrecargas das pontes-estradas novas

30. A inscripção das pontes-estradas, dos passadiços e dos passeios das pontes de vias ferreas numa das classes acima, e bem assim a deliberação sobre os agravamentos impostos ou as atenuações pedidas, em casos excepcionaes, para as sobrecargas previstas nas alíneas 33, 34 e 35, são geralmente effectuadas durante os inqueritos officiaes ou outros estudos.

31. Serão geralmente calculados os maximos esforços devidos à sobrecarga, tomando-se por base as sobrecargas fortuitas seguintes:

a) Na hypothese da reunião simultanea do maior numero possivel de pessoas e vehiculos na estrada e de pessoas na parte livre da calçada;

b) Na hypothese d'uma reunião de pessoas tanto nos passeios como na calçada;

c) Para a classe de pontes de que tratam as alíneas 33 e 34, na hypothese da existencia d'um cilindro a vapor, sendo o resto da superficie da ponte occupada como se diz em a).

D'estes modos de sobrecarga considerar-se-ha, em cada caso particular e para cada elemento do taboleiro o que fór mais desfavoravel.

32. As pontes-estradas, compreendendo nellas os passadiços e os caminhos para peões sobre pontes de vias ferreas, são divididas em 3 categorias ás quaes se applicarão, salvo disposições excepcionaes em casos especiaes, as normas de sobrecarga indicadas nos artigos 33, 34 e 35.

33. Pontes da primeira categoria:

a) Galeras de 4 rodas, cada uma, com o peso total de 12 tonelladas, tendo 7^m.7 de comprimento (não compreendendo a lança) 2^m.5 de largura, 3^m.8 de distancia entre os eixos, 1^m.6 de espalho, atreladas a duas parelhas de cavallos com o peso total de 3 tonelladas sobre 7^m.2 de comprimento;

b) Uma carga humana de 460 kilogrammas por metro quadrado;

c) Um cilindro compressor a vapor com o peso total de 18 tonelladas (sendo 8 tonelladas no rôlo da frente, 5 tonelladas em cada um dos dois rôlos de traz) de 6^m.10 de comprimento, 2^m.50 de largura total, 3^m.5 de embasamento, 1^m.3 de espalho entre os rôlos de traz, 1^m.4 de largura do rôlo da frente e 0^m.5 de largura de cada rôlo de traz.

(Continúa).

A herança Camarido

O assunto não é dos da especialidade d'esta publicação, mas em vista da sua excepcional importancia sejamos licito tratar d'elle, pois que é um caso de interesse geral e que imprensa alguma deve deixar passar sem reparo attenta a sua magnitude.

Mais de uma vez os jornaes da capital, ainda em vida da condessa de Camarido, tornaram publicos os manejos d'uma ordem estrangeira, sobrepticamente introduzida em Portugal, para se apoderarem da immensa fortuna d'aquella senhora, explorando o seu terror pelas penas infernaes e a sua fraqueza de espirito, que a tornaram facil presa d'aquelles corvos sempre á caça de fortunas a expoliar.

Um padre espanhol conseguira apoderar-se do animo da bondosa senhora. Qual outro Tartufo, era elle o dono da casa onde fôra albergado. Dispunha dos trens, dos creados, da fortuna da sua confessada. Indicava-lhe as pessoas que devia receber, as esmolas que havia de dar, determinava-lhe os mais insignificantes actos da sua vida, aterrorizando-a com as penas da Eternidade.

E a pobre victima da rapacidade fradesca, em detrimento dos seus parentes necessitados, fez passar para as mãos do tal padre espanhol e dos seus apasiguados quantias superiores a seiscentos contos de réis.

Só o padre, que para casa da condessa entrara por esmola, quando morreu era possuidor de noventa contos de réis.

Mas como o bôlo era grande, e o padre precisasse de appoio, chamou para o ajudarem na sua obra de expolição os frades francezes do Espirito Santo.

Foi então um saque organizado. Dominando o espirito da fraca senhora, subtraíram-lhe arditamente grossas quantias para a fundação de asylos e para a construção de uma igreja! Por manejos inconfessaveis obtiveram doação de importantes propriedades que a boa senhora muito estimava, mas de que as manobras fradescas a levaram a desapossar-se em beneficio dos escroques de sotaina.

Mas tudo era pouco para a voracidade dos rapaces tonsurados. O que ella lhes dera em vida não os satisfiz. O terreno era facil de ensementar; passaram a cultivá-lo intensivamente.

E tanto martyrizaram, tanto torturaram os ultimos momentos da bondosa fidalga que a levaram a fazer-lhes testamento, deixando na miseria parentes necessitados que estimava, não tendo uma lembrança para as pessoas amigas, uma esmola para as nossas instituições de caridade.

Da immensa fortuna da condessa de Camarido, mil e duzentos contos, nem a Assistencia aos Tuberculosos, nem o Albergue das creanças abandonadas, nem a Misericórdia de Lisboa, nem as cosinhas economicas, nem o hospital de S. José, nem a Casa Pia, nem os asylos, nem estabelecimento algum de caridade, receberam a mais pequena esmola.

Em compensação a fortuna foi applicada a:

Tres mil cento e trinta missas;

Um palacete ao Papa Leão XIII;

A casa de Coimbra ao sr. dr. Pinto Coelho, advogado dos padres;

Todo o remanescente que orça por mil e duzentos contos a tres padres francezes e tres suppostas freiras da mesma nação.

Os parentes, porém, é que não deixaram de boa mente expoliar-se e agora intentam um processo aos frades do Espirito Santo por captação de herança.

Ha em França uma outra comunidade, que não sabemos se alguma relação tem com esta, a Assumpção, useira e veseira em proezas d'esta ordem. Chegaram uma vez os assumpcionistas a extorquir uns mil contos a uma senhora de espirito fraco, como a condessa de Camarido. Eram seiscentos mil francos em cheques.

Um genro d'essa senhora intentou processo contra os astutos frades, e o dinheiro foi entregue fielmente para evitar o escandalo.

Uma outra senhora que possuia grande fortuna, graças aos manejos dos assumpcionistas desherdou, em favor d'estes, um sobrinho que vivia pobrememente.

Este, por morte d'ella, confiou o caso a um eminente politico francez, e distincto advogado. Ameaçados os frades d'um processo por captação de herança, quarenta e oito horas depois faziam entrega de tudo quanto tinham arditamente subtraído á credula senhora.

Em Portugal talvez não temam o escandalo os frades do Espirito Santo; mas os tribunaes saberão, fazendo justiça aos espoliados, obrigar os abutres estrangeiros a entregar, se não o que em vida da condessa receberam, pelo menos aquillo com que por sua morte se locupletaram.

Decididamente, os peiores inimigos da religião do Christo são os seus falsos apostolos.

A rede telephonica de Portugal

Limitada por emquanto á linha de Lisboa a Coimbra e ao Porto e respectivos arredores, vae em breve alastrar-se por quasi todo paiz.

Vianna do Castello, Setubal, Covilhã e Santarem vão em breve ser dotadas com tão util melhoramento.

Os Açores vão tambem ter a sua rede telephonica começando por estabelecê-la em Ponta Delgada.

O estudo da rede telephonica em Portugal está feito de

modo a ligar entre si todas as principaes cidades do reino, principiando pelas capitaes do districto.

Por enquanto apenas está determinada a ligação entre as cidades acima apontadas. Mais tarde, á medida que as condições do Estado o permittam irão as restantes sendo tambem enlaçadas pela rede geral.

Automobilismo

Vae constituir-se na ilha de S. Miguel, em Ponta Delgada, uma companhia para a exploração de carreiras de automoveis-omnibus, destinados a transporte de passageiros e de cargas.

O trajecto será feito entre Ponta Delgada, Capellas, Ribeira Grande, tendo paragem nas freguezias intermédias.

Outro itinerario será estabelecido entre Ponta Delgada e Valle das Furnas, com paragens nas diferentes freguezias.

LINHAS PORTUGUEZAS

Valle do Vouga.—Está já assegurada a construcção da linha do Valle do Vouga. O contrato foi já assignado com a *Société Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de fer à l'Etranger*, cuja sede é em Paris, rua de Londres, 21 e de que é principal figura mr. de Le Chatellier, presidente da *Société Française de Construction Mécanique*, sucessora da antiga e bem conhecida casa Cail.

O capital affecto á construcção da linha do Vouga foi fixado em 2.500.000 francos em 5.000 acções.

Daremos mais pormenorizada noticia sobre esta linha, e da companhia de construcção e exploração.

Passagens d'estudantes.—Foi deferida a pretensão da academia de Coimbra para que lhe seja concedida redução de 50 por cento nas suas passagens nos caminhos de ferro do Estado.

Egual pedido vae ser feito ás companhias onde naturalmente não encontrará tão facil acolhimento porque não ha razão alguma para conceder abatimento de preço a individuos que só raras vezes no anno, por occasião das ferias, podem servir-se do caminho de ferro e para viagens em grupos e bilhetes d'assignatura já gosam de tarifas reduzidas.

Emfim! o thesouro é rico!

Louzã a Coimbra.—O aterro da linha ferrea de Coimbra á Louzã chega já á rampa que conduz ao porto dos Bentos.

Os trabalhos entre a Portella e Louzã estão muito adeantados, mas ainda assim parece que a inauguração d'esta linha ferrea se não fará antes de maio.

Mossamedes.—A commissão do concurso para o segundo fornecimento do material circulante, destinado áquelle caminho de ferro, enviou ao sr. ministro da marinha o respectivo relatorio.

Foram 4 as propostas, sendo preferidas, segundo o parecer da commissão, a da casa allemã Koppel e a da casa franceza Decauville.

Estação da Ponte.—Foi determinado que a estação da Ponte no troço de Villa Real ás Pedras Salgadas seja construida áquem do lugar escolhido no projecto e junto da passagem de nivel da estrada real de Villa Real para Bragança, suprimindo-se o apeadeiro de Mathaes.

Apeadeiro das Avelledas.—Foi mandado construir o caminho de serventia d'este apeadeiro no troço de Regoa a Villa Real.

Valença a Monsão.—Foi adjudicada a empreitada de terraplenagens, obras de arte e edificios dos primeiros 7.300 metros a partir de Valença, por 33:850\$000 réis. Houve 11 concorrentes.

Alfandega de Leixões.—Foi enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas uma variante entre a Arrabida e o Ouro do projecto ultimamente elaborado d'aquelle prolongamento, que reduz consideravelmente o custo.

Estação de Villa Real de Santo Antonio.—Foi enviado ao Conselho Superior d'Obras Publicas o plano definitivo da estação.

S. Pedro da Torre.—Foi mandada incluir esta estação na tarifa especial n.º 3 g. do Minho e Douro de bilhetes de ida e volta.

Despacho de projecteis.—Foi prohibido o despacho de projecteis e sua sucata nas estações de Sul e Sueste a distancia inferior de Vendas Novas, não o podendo ser feito outro senão pela Escola Pratica de Artilharia ou com o seu visto na nota d'expedição.

Villa Nova de Gaia a Sobrado de Paiva.—Foi enviado ao Conselho Superior de Obras Publicas o processo do inquerito de utilidade publica feito pela Direcção do Minho e Douro ácerca da classificação d'aquella linha de via reduzida cuja concessão foi requerida por Augusto Cesar da Cunha Moraes. O resultado do inquerito foi favoravel á classificação.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi pedido que se activassem os trabalhos para o estabelecimento d'uma linha ferrea entre Cadiz e Baires, unindo-se tambem Cadiz por meio d'um outro caminho de ferro com o Trocadero.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura ao publico do entroncamento do porto de Morlaix, da Companhia dos Caminhos de ferro de Oeste. Esta linha tem a extensão de 4.835 metros; é de via normal e simples, tendo um terceiro carril intercalado que permite a circulação do material de via reduzida.

ITALIA

Estão já terminados os estudos para a construcção de uma linha ligando Bellune com Cadore.

Terminaram tambem os estudos para a construcção da linha Ugento-Nardò-Francavilla.

Na ultima secção, de Nardò a Francavilla já começaram os trabalhos de construcção.

Notas varias

O metropolitano subterraneo de Nova York.—Terminou o seu primeiro anno de existencia, tendo durante este tempo transportado 106 milhões de passageiros, ou, em média, tresentos mil passageiros por dia.

A extensão total da linha é de 33,5 kilometros. Custou quarenta milhões de dollars e os trabalhos de construcção duraram quatro annos e sete mezes.

O preço da passagem, seja qual for o percurso a fazer é de cinco centimos de dollar.

Aviões de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Classificação geral de mercadorias

Desde 1 de março de 1906 são incluídas na classificação geral de mercadorias de pequena velocidade a corticite e a marmorina correspondendo a qualquer d'ellas a 2.ª classe da tarifa geral e a tarifa especial interna n.º 8.—Lisboa, 17 de fevereiro de 1906.

Tarifa especial interna n.º 8, pequena velocidade

Desde 1 de março de 1906 são incluídas na classificação da tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade a corticite e a marmorina, correspondendo a qualquer d'ellas a 1.ª série, grupo 5.º, preços especiais A.—Lisboa, 17 de fevereiro de 1906.

Arrematações**Caminhos de ferro do Estado****Direcção do Sul e Sueste****Empreitadas na linha de Ponte de Sôr**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 de março de 1906, pelas doze horas do dia, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção das empreitadas n.ºs 15, 16, e 17 de construcção de terraplenagens e obras de arte compreendidas respectivamente entre os perfis n.ºs 496 e 721, 722 e 803, 806 e 1.180 no lango de Valle do Poço a Mora, da linha da Evora a Ponte de Sôr.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de réis 514\$250 para a empreitada n.º 15 de 836\$750 réis para a n.º 16 e de 628\$500 réis para a n.º 17.

As bases de licitação são respectivamente 20:570\$000 réis, de 34:270\$000 réis e de 25:140\$000 réis.

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.—Lisboa, 17 de fevereiro de 1906.

Construcção de estradas

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 3 do proximo mez de março, pelas 12 horas do d'a, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação da empreitada n.º 8 de construcção de pavimento e servidões, no lango da estrada de serviço de Bordeira ao apeadeiro de Almalal, da linha do Sul, entre Santa Barbara de Nexe e ao mesmo apeadeiro.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de vinte e tres mil setecentos e cincoenta réis. A base de licitação é de 950\$000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5% da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da Direcção, em que foi feito o deposito provisorio e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste largo de S. Roque, 22) onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde.—Lisboa, 23 de fevereiro de 1906.

Direcção do Minho e Douro**Caminho de ferro da Regoa a Chaves 2.ª Secção
Villa Real a Pedras Salgadas—Empreitada M**

Pelo presente se faz publico que, no dia 15 de março do corrente anno, 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 das seguintes obras para as estações da secção acima mencionada:—Construcção de dois edificios de passageiros em duas estações de 2.ª classe; de quatro em quatro estações de 4.ª classe e um em apeadeiro, duas retretes de 1.ª classe; cinco retretes de 2.ª classe; dois caes cobertos; tres caes descobertos; oito casas de guarda; doze guaritas para agulheiro; plataforma, pateo,

vedação e avenida de acesso nas duas estações de 2.ª classe; vedação e obras accessorias em duas estações de 4.ª classe; uma cerca de carga; uma cocheira de carruagens; uma cocheira de machinas e um caes de carvão.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante será de 1:250\$000 réis e poderá ser feito até as 3 horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Minho e Douro e Sul e Sueste.

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

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

As condições de arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã, rua da Estação, 106, e em Lisboa, na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste Porto, 12 de fevereiro de 1906.

**Caminho de ferro do Pocinho a Miranda
1.ª Secção—Pocinho—Carviçães—Empreitada D**

1.º lango—Pocinho—Moncorvo (Estação de Moncorvo e dependencias e duas casas de guarda)—2.º lango: Moncorvo—Carviçães (Terraplenagens, obras de arte correntes, serventias, estações e dependencias entre perfis 0 kilometro 1 e 36 kilometro 20—Extensão 19,720)

Pelo presente se faz publico que no dia 17 de março de 1906, pela uma hora 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 1:311\$400 réis, e poderá ser feito até as tres horas da tarde da vespera do concurso nas thesourarias de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como os respectivos desenhos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, Rua da Estação n.º 106, e em Lisboa na Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste. Porto, 15 de fevereiro de 1906.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes****Leilão**

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia annuncia-se que no dia 3 de março proximo futuro será vendida em hasta publica, na estação de destino, a remessa de pequena velocidade n.º 1023 d'Alcantara-Mar a Penamacôr, constante d'um vagon de sal a granel, peso 9.900 kilos, expedida em 26 de dezembro de 1905 pela Companhia do Sal de Portugal, á consignação do sr. Manuel Martins.—Lisboa, 16 de fevereiro de 1906.

Fornecimento de ferramentas e ferragens

No dia 5 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de ferramentas e ferragens.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 17 de fevereiro de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CASTELLO BRANCO

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

CINTRA

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

CINTRA

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

ESPINHU

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

GUIMARAES

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

HAMBURGU

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

High-life Pension — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço esmerado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis. — Teleg : Higlife — Lisboa.

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

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

PARIS

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

PORTALEGRE

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

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente a Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO

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

PORTO

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

SETUBAL

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.



Vias Aéreas

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

Carris aereos substituindo vantajosamente as vias portateis-sistema Decauville.

Planos inclinados para explorações de minas e pedreiras.

Funiculares para transporte de pessoas.

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

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

Representantes exclusivos para Espanha e Portugal

CASA FUNDADA EM 1854

RIVIÈRE

Ronda de San Pedro, 58 — BARCELONA

CATALOGOS E PROPOSTAS GRATIS

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

	3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 millímetros	11\$000	11\$800	12\$600	13\$400
De 5 e 5 1/2 "	11\$400	12\$200	13\$000	13\$800
De 6 e 6 1/2 "	11\$800	12\$600	13\$400	14\$200
De 7 e 7 1/2 "	13\$000	14\$200	15\$400	16\$600
De 8 a 9 "	14\$200	15\$400	16\$600	17\$800
De 9 1/2 e 10 "	15\$400	16\$600	17\$800	19\$000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.		
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.		
6-55 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.		
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.		
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.		
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.		
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.		
9-35 m.	9-49 m.	10-50 m.	10-45 m.		
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.		
10-25 m.	10-39 m.	11-15 m.	11-30 m.		
11-5 m.	11-19 m.	12-0 m.	12-15 m.		
11-30 m.	11-44 m.	12-23 m.	12-38 m.		
11-50 m.	12-4 m.	12-45 m.	1-0 t.		
12-35 m.	12-49 m.	1-30 t.	1-45 t.		
1-0 t.	1-14 t.	1-51 t.	2-8 t.		
1-30 t.	1-44 t.	2-15 t.	2-30 t.		
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.		
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.		
2-50 t.	3-4 m.	3-45 t.	4-0 t.		
3-35 t.	3-49 m.	4-30 t.	4-45 t.		
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.		
4-20 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 t.		
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.		
5-50 t.	6-4 m.	6-23 t.	6-38 t.		
6-25 t.	6-39 t.	6-50 t.	7-5 t.		
6-55 t.	7-9 t.	7-30 t.	7-45 t.		
7-20 t.	7-34 t.	8-15 m.	8-30 m.		
8-5 m.	8-19 m.	9-0 m.	9-15 m.		
8-30 m.	8-44 m.	9-23 m.	9-38 m.		
8-50 m.	9-4 m.	9-45 m.	10-0 m.		
9-35 m.	9-49 m.	10-33 m.	10-48 m.		
10-0 m.	10-14 m.	10-51 m.	11-8 m.		
11-30 m.	11-44 m.	12-23 m.	12-38 m.		

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

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

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.		
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.		
9-10 m.	9-46 m.	8-26 m.	9-2 m.		
9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.		
10-40 m.	11-16 m.	9-58 m.	10-32 m.		
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.		
12-15 t.	1-20 t.	11-26 m.	12-2 t.		
1-40 t.	2-16 t.	12-18 t.	1-24 t.		
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.		
2-10 t.	3-44 t.	2-38 t.	3-42 t.		
2-35 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.		
3-10 t.	5-16 t.	4-36 t.	5-42 t.		
3-45 t.	6-50 t.	5-48 t.	6-54 t.		
4-20 t.	7-5 t.	6-26 t.	7-2 t.		
4-50 t.	8-46 t.	7-18 t.	7-24 t.		
5-10 t.	9-20 t.	8-50 t.	8-54 m.		
5-45 t.	10-30 m.	9-18 m.	10-24 m.		
6-20 t.	11-16 m.	9-56 m.	10-32 m.		
6-50 t.	12-30 m.	10-48 m.	11-54 m.		
7-25 m.	1-15 m.	11-26 m.	12-2 m.		

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

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
6-35 m.	7-38 m.	5-0 m.	5-52 m.		
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.		
8-50 m.	9-54 m.	7-53 m.	8-50 m.		
10-35 m.	11-39 m.	9-5 m.	10-3 m.		
11-21 m.	12-1 t.	11-0 m.	12-3 t.		
12-50 m.	1-50 t.	1-4 t.	2-3 t.		
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.		
4-35 t.	5-32 t.	4-40 t.	5-15 t.		
5-25 t.	6-18 t.	5-45 t.	6-55 t.		
6-29 t.	7-24 t.	6-44 t.	7-36 t.		
8-50 m.	9-48 m.	8-40 t.	9-32 t.		
1-0 m.	12-1 m.	9-40 m.	10-3 m.		
2-20 m.	1-24 m.	10-45 m.	11-37 m.		

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	7-54 m.	9-40 m.	10-24 m.		
8-15 m.	8-59 m.	10-30 m.	11-14 m.		
9-42 m.	10-26 m.	11-44 m.	12-28 t.		
10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.	1-24 t.		
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.		
1-12 t.	2-26 t.	3-40 t.	4-24 t.		
2-12 t.	3-26 t.	4-40 t.	5-24 t.		
3-12 t.	4-26 t.	5-24 t.	6-11 t.		
4-12 t.	5-26 t.	6-11 t.	7-24 t.		
5-12 t.	6-26 t.	7-24 t.	8-11 t.		
6-12 t.	7-26 t.	8-11 t.	9-24 t.		
7-12 t.	8-26 t.	9-24 t.	10-11 m.		
8-12 t.	9-26 t.	10-11 m.	11-50 m.		

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

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-37 t.	6-6 t.	5-45 m.	6-35 m.		
4-42 t.	6-6 t.	5-45 m.	6-48 m.		
5-12 t.	7-7 t.	6-26 t.	7-24 t.		
6-0 t.	7-7 t.	6-24 t.	7-47 t.		
10-42 m.	12-6 m.	8-0 m.	9-23 m.		

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-30 m.	2-45 m.	7-8 m.	8-58 m.		

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

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-30 t.	5-4 t.	8-40 m.	11-0 m.		
12-30 m.	3-44 m.				

Lisboa-R.		Entroncamento		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-20 m.	9-18 m.	5-10 m.	9-9 m.		
		9-13 m.	12-12 t.		

Setil		Entronc.		Santarem	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-20 t.	4-27 t.	7-35 m.	8-9 m.		

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

Lisboa Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-59 t.	4-38 m.	5-42 t.		
9-20 m.	12-11 m.	10-59 m.	11-57 m.		
11-15 m.	12-26 m.	1-50 t.	5-14 m.		
4-30 t.	11-33 m.	4-20 t.	10-25 m.		
7-5 t.	7-22 m.	8-5 m.	5-49 m.		

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-39 m.	7-4 m.	9-45 m.		
10-15 m.	1-2 t.	6-6 t.	8-44 m.		
4-43 t.	7-59 t.				

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-17 m.	10-11 m.	11-57 m.		
2-10 t.	3-56 t.	4-41 t.	6-38 t.		
7-6 t.	8-56 m.	12-34 m.	2-21 m.		

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

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	8-7 m.	5-41 m.	6-44 m.		
9-50 m.	10-57 m.	8-21 m.	9-24 m.		
1-40 t.	2-48 t.	11-54 m.	12-58 t.		
4-35 t.	5-39 t.	3-6 t.	4-17 t.		
8-40 m.	9-47 m.	7-16 t.	8-9 m.		
11-30 m.	12-33 m.	9-23 m.	10-34 m.		

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-34 m.		
9-30 m.	10-41 m.	7-53 m.	9-39 m.		
1-25 t.	3-15 t.	11-0 m.	12-36 t.		
		12-30 t.	3-5 t.		
		10-0 m.	11-40 m.		

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-40 m.	8-43 m.	5-35 m.	3-42 t.		
11-15 m.	7-5 t.	6-40 t.	5-14 m.		
2-30 m.	6-30 m.				

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-42 t.		
11-15 m.	1-45 m.	1-54 m.	5-45 t.		
7-5 t.	7-3 m.	5-25 t.	5-14 m.		
9-30 m.					

Lisboa		Guarda		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	2-59 m.	4-5 t.	5-14 m.		
11-15 m.	7-5 t.		3-42 t.		
7-5 t.	9-46 m.	12-20 m.	5-45 t.		
9-30 m.					

Lisboa		Caldas		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-5 m.	1-39 t.	4-50 m.	8-41 m.		

Caldas		Figueira	
--------	--	----------	--



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 13 de Março sairá o paquete **Clyde** para

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

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
 { No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Africa Oriental (via Suez), vapor allemão Kronprinz . Sairá a 12 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Madeira , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Crefeld . Sairá a 2 de março. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2. ^o
	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão San Nicolas . Sairá a 19 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Madeira , S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez Loanda . Sairá a 7 de março. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 83, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Atlantique . Sairá a 7 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Malta , Pyreo, Smyrna, Constantinopla e Odessa, vapor allemão Enos . Sairá a 6 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Bremen , vapor allemão Achilles . Sairá a 6 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão Rio Negro . Sairá a 3 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Corunha , La Pallice e Liverpool, vapor inglez Gallie . Sairá a 6 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Obidense . Sairá a 7 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Dakar , Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez Maggellan . Sairá a 5 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1. ^o		Para , Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão Antonina . Sairá a 13 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Genova , Leorne, Napoles e Sicilia, vapor allemão Leda . Sairá a 3 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Anselm . Sairá a 17 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Gibraltar , Genova, Leorne, Napoles, Bari, Ancona, Brindisi, Trieste, Fiume e Veneza, vapor inglez Flamanian . Sairá a 4 de março. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o		Pernambuco e Cabedello , vap. inglez Navigato r. Sairá a 2 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Glasgow , vap. inglez Baron Kelvin . Espera-se de 3 a 4 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Prinz Sigismund . Sairá a 14 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Hamburgo , vapor allemão Stahleck . Sairá a 3 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco e Maceió , vapor inglez Explorer . Sairá a 16 de março. Agentes Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Hamburgo , vap. allemão Petropolis . Sairá a 6 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		S. Miguel , Terceira, Graciosa (St. ^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez Funchal . Sairá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Hamburgo , vapor allemão Prinz Waldemar . Sairá a 12 de março. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Panamá . Sairá a 7 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão Mendoza . Sairá a 8 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Clyde . Sairá a 13 de março. Agentes, James Rawes & C. ^a Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Liverpool , vapor espanhol Alicante . Sairá a 1 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com a Companhia dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal

TARIFA ESPECIAL B. S. N.º 6—PEQUENA VELOCIDADE

PARA O TRANSPORTE DE

CARVÃO VEGETAL

Por wagon completo de 8.000 kilos ou pagando como tal

Applicavel desde 15 de Março de 1906

Preços por 1.000 kilogrammas incluídas as despesas accessorias

DAS ESTAÇÕES SEGUINTE ÀS À FRENTE OU VICE-VERSA	Ciudad-Rodrigo		Fuentes S. Esteban	
	Beira Alta	S. F. P.	Beira Alta	S. F. P.
	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas
Figueira da Foz	3.240	3,50	3.240	7,00
Pampilhosa	2.630	3,50	2.630	7,00
Mangualde	1.860	3,50	1.860	7,00

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE. — Os preços d'esta tarifa deverão ser satisfeitos na moeda do paiz em que o pagamento se fizer, devendo os particípes das Companhias estrangeiras ser calculados ao cambio corrente.

Este cambio será indicado por um aviso periodico affixado nas estações e revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

CONDIÇÕES

1.ª—Os preços acima indicados não comprehendem:

- I Os direitos de guia, registro e sello nas remessas procedentes de Portugal.
- II Os direitos de alfandega e outras despesas na fronteira Portuguesa ou hespanhola.
- III Os impostos para o Governo hespanhol.

2.ª—As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e consignatarios respectivamente.

Em Hespanha devem essas operações ser verificadas dentro das 8 horas uteis seguintes áquella em que o material, vazio ou carregado, haja sido posto á disposição dos remittentes ou dos destinatarios.

Findo este praso de 8 horas sem que os interessados tenham feito as operações que lhes incumbem, conforme esta condição, a companhia hespanhola cobrará, pela paralyção do material, 0,25 por wagon e hora effectiva de demora, quer de dia quer de noite, reservando-se ainda assim o direito de mandar proceder á carga ou descarga das remessas, por conta dos expedidores ou consignatarios, ao preço de 0,60 por tonelada por cada uma d'estas operações.

Em Portugal, para cada uma d'estas operações, é concedido um praso de 24 horas que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos pela estação á disposição dos interessados.

Quando a carga ou descarga não fór effectuada no praso fixado, a companhia reserva-se o direito de

fazer estas operações á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo caso a taxa de estacionamento diário por cada wagon, segundo a tarifa de despesas accessorias em vigor.

- 3.^a—As remessas internacionaes procedentes ou destinadas a quaesquer estações intermediarias não comprehendidas na presente tarifa, poderão disfructar o beneficio da sua applicação como se procedessem da estação anterior ou se destinassem á posterior n'ella comprehendida, sempre que o expedidor assim o prefira e da sua applicação não resulte um preço mais caro que o das demais tarifas applicaveis ao transporte.
- 4.^a—As companhias reservam-se o direito de exceder em cinco dias os prazos regulamentares de expedição, transporte e entrega, sem que por esse motivo lhes possa ser feita reclamação alguma.
- 5.^a—Quando as mercadorias facturadas por esta tarifa cheguem ao seu destino com atraso, isto é, depois de decorridos os prazos regulamentares e os de ampliação que se indicam na condição precedente, e sempre que a causa d'esse atraso não seja devida a casos fortuitos ou de força maior, as companhias ficam obrigadas a abonar, por unica indemnisação, uma quantia que não poderá exceder 50 % dos portes da remessa, segundo os preços d'esta tarifa, sujeitos á seguinte escala :

Por um atraso de um ou dois dias, indemnisação de 10 %			
» » » »	trez	» »	15 »
» » » »	quatro	» »	20 »
» » » »	cinco	» »	25 »
» » » »	seis	» »	50 »

Para os calculos que precedem desprezar-se-ha toda a fracção de dia que não chegue a 12 horas, contando-se como dia completo quando essa fracção passe de 12 horas.

Se o atraso exceder de 6 dias, os consignatarios poderão fazer uso do direio que a lei lhes faculta.

- 6.^a—Os preços d'esta tarifa applicar se-hão d'officio, quando resultem ser mais baratos e os expedidores não solicitem, por escripto na nota d'expedição, a applicação d'outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.
- 7.^a—Ficam em vigor todas as condições da tarifa geral de cada uma das linhas, em tudo que não sejam contrarias ás prescripções da presente.
- 8.^a—A presente annulla e substitue a tarifa especial B. S. n.º 6 p. v., de 10 de fevereiro de 1888.

Operações aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão da conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida, que se produza ou suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.

As companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que possam occorrer nas Alfandegas portugueza e hespanhola em consequencia de idicações incompletas ou irregulares contidas nos documentos, que devam servir para o cumprimento das operações e formalidades aduaneiras.

Em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro

Os agentes aduaneiros das companhias da Beira Alta e de Salamanca á fronteira, em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro, encarregam-se dos despachos da mercadoria nas Alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de commissão por operações aduaneiras. Entretanto, os expedidores poderão, se assim o entenderem, tomar a seu cargo as operações e formalidades aduaneiras n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer caso devem fazer, na respectiva nota de expedição, a declaração seguinte :

Todas as operações e formalidades da Alfandega nas fronteiras portugueza e hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao Sr..... residente em.....

O agente indicado pelo expedidor, effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, por sua conta e risco, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira em que se effectuam as referidas operações sem que estas estejam completamente terminadas.

As companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á Alfandega.

Quando na nota de expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas, de conformidade com a respectiva tarifa, pelos agentes das companhias, afim de evitar os prejuizos da detenção da mercadoria.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1906.

O Engenheiro Director da Companhia

Marquez de Gouvêa.