

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

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

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

Proprietário-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

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

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Modificação á tarifa especial interna n.º 12 p. v., do Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

A ESTAÇÃO DE VILLA REAL, por J. Fernando de Sousa.....	Páginas
BUENOS AIRES—LISBOA.....	133
PARTE OFICIAL—Decreto de 20 de março, portarias de 21 de abril de 1906 e regulamento para a concessão de caminhos de ferro em estradas.....	134
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	135 e 136
EXCURSÕES EM FRANCA.....	136
BILHETES KILOMETRICOS EM ESPANHA.....	137
NA REGIÃO DO AUDA (ilustrado).....	137
NOTAS DE VIAGEM—XV—Victoria.—O prazer do desembarque. Cidade apreciável.—Tres Vancouver.—A travessia.—Vancouver n.º 3.—A viagem pelo Canadiano.—Vagon d'observação.—Indios e salmões.....	138
SAN FRANCISCO.....	139
EXCURSIONISMO EM PORTUGAL.....	139
COMPANHIA NACIONAL.....	140
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis	140 e 141
CONFESSANDO CULPAS	142
UMA PHANTASIA FERROVIÁRIA.....	142
QUESTÃO MEDICA	142
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	142
UN NOVO GUIA DE PORTUGAL.....	142
POCINHO A VILLA FRANCA DAS NAVES.....	143
LINHAS PORTUGUEZAS—Regoa a Villa Real Linha da Ponte de Sôr Basena sueca Estação de Lisboa Saboia-Monchique—Estação do Barreiro—Estação de Villa Real de Santo Antonio—Estradas de acesso de estações—Edifícios de Villa Real às Pedras Salgadas—Campanhã a S. Bento—Mossamedes—Contomil a Leixões	144
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha—Brazil—Equador—Argentina	144
TRACÇÃO ELÉCTRICA	144
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (Continuação)	144
AVISOS DE SERVIÇO	145
ARREMATAÇÕES	146
AGENDA DO VIAJANTE	146
HORÁRIO DOS COMBOIOS	147
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	148

A estação de Villa Real

A pezar de já estar concluída e aberta á exploração a linha do Sul até Villa Real de Santo Antonio, não foi ainda escolhido definitivamente o local da estação, mercê de rivalidades e divergências políticas que escolhem um problema técnico para campo de batalha. Também não são concordes os pareceres das estações oficiais sobre o assunto, o que levou o ex.^{mo} Ministro das Obras Públicas a confiar esse estudo a uma comissão técnica especial. É d'esperar que não tarde em ser adoptada uma solução definitiva. Não virá, pois, fôr de propósito uma breve notícia, que ponha em relevo a importância da estação e das funcções que é chamada a desempenhar na exploração das linhas ferreas do Algarve.

Villa Real é um centro fabril de alguma importância e um porto com bastante movimento; tem pois vida e tráfego próprios que a nova estação deve servir convenientemente sem tolher a futura expansão da povoação.

Como estação *terminus*, origem ou termo de comboios haverá ali serviços que demandam feixes de linhas de triagem e manobra, instalações para o serviço de tração, oficinas, etc.

Ampla tem, pois, de ser a estação para satisfazer a esses requisitos.

Outra e mais importante função lhe pertence. Defronta com Villa Real a cidade de Ayamonte, havendo relações de cada hora entre as duas povoações. Mais ainda: toda a província do Algarve as tem com a zona vizinha ao sul de Espanha, abrangendo as províncias de Huelva e Andaluzia, às quais concorre para os trabalhos agrícolas grande número de trabalhadores algarvios. O comércio de peixe, as festas e feiras, dão ainda lugar a movimento de valor, que justifica plenamente a construção de um troço de linha ferrea de Gibraleon, ou melhor ainda, de Huelva a Ayamonte.

A grande largura do Guadiana próximo da foz tornaria muito dispendiosa a construção de uma ponte, que deveria ter tramo móvel ou ser construída com altura suficiente para não embaraçar a importante navegação, não só de pequenos barcos, como dos centenares de navios que vão receber minério ao Pomarão.

Uma carreira de vapores entre as duas margens é suficiente para assegurar a continuidade do serviço das duas linhas.

Nem só as relações regionais podem ser assim atendidas. Casos haverá em que seja preferível a viagem de Lisboa para a Andaluzia pelo Algarve, 30 km. mais curta que pela via Badajoz, encurtamento que atingirá perto de 100 km. quando a linha do Sado estiver construída. Não que esse tráfego tenha extraordinária importância, mas junto ao do Algarve justificaria comboios rápidos com material que proporcionasse maiores conveniências, o que determinaria maior concorrência de passageiros.

Todavia são as relações regionais que podem originar tráfego quotidiano de certo valor.

E preciso, portanto, que na estação de Villa Real haja um embarcadouro para passageiros, bagagens e recavações, em transito de ou para Espanha, com acesso fácil das carruagens e fourgons e em condições de ser também utilizado pelas relações entre Ayamonte e Villa Real.

Ha finalmente a importação e exportação marítima, que pode ter grande importância, visto virem anualmente centenares de navios ali para levarem minério, que podem receber outra carga ou trazê-la por baixo frete. As próprias linhas do Estado têm vantagem em receber por aquelle porto boa parte do carvão que consomem. Quer a mercadoria seja directamente carregada ou descarregada para vagão, quer haja d'esperar em armazém o embarque, pode convir trazê-la por caminho de ferro a Villa Real ou importá-la por ali para diversos pontos da província. Deve, pois, haver na estação uma ponte-cais ou estacada, a que os navios possam atracar e onde vão os vagões tomar ou deixar carga, e armazéns para depósito, tudo relacionado com as linhas de triagem e manobra.

O plano da estação tem, portanto de ser suficientemente

vasto para prevêr todas essas multiplas exigencias do trafego, embora haja de ser gradual a sua execução.

Villa Real estende-se de norte a sul ao longo da margem, obedecendo os arruamentos ao plano regular adoptado pelo Marquez de Pombal.

No extremo norte fica uma série de fabricas de conserva, separadas por largas passagens, para as quaes não ha portas.

Cada fabrica tem a sua linha normal á margem para serviço do respectivo desembarcadouro do peixe. O extremo sul vae entestar com as dunas.

O talweg do Guadiana, depois de se inflectir junto do castello de Ayamonte vem oscular a margem direita proximo do extremo sul da povoação, cuja arteria principal é a estrada real que vem incidir perpendicularmente á avenida marginal.

Para o serviço marítimo a ponte a construir seria mais economica ao sul, por ser mais curta; não haveria, porém, no meio das dunas local espacoso para a estação. Poderia a linha contornar a povoação pelo norte para vir a uma estação marginal na frente d'ella, parallela á avenida. Seria, porém, preciso cortar quasi todas as linhas das fabricas e haveria que construir um vasto terrapleno conquistado ao rio, entre o qual e a villa se ia interpôr a estação.

Por detraz da villa e ao norte da estrada estende-se um vasto terreno sem edificações até os sapaes que marginam o esteiro da Carrasqueira, a nascente das fabricas e do cemiterio. Foi esse o local proposto pela Direcção do Sul e Sueste, no qual se estabeleceu a estação provisoria.

A linha da plataforma prolongar-se-hia até o embarcadouro de passageiros com 2 metros d'agua na baixa-mar, aproveitando para isso uma passagem entre duas fabricas.

As carruagens, depois de feito o serviço local iriam empurradas pela cauda até o embarcadouro, cujo accesso era tambem facultado aos habitantes da povoação. Essa linha de pequeno movimento e com diminutas velocidades atravessaria de nível o caminho do cemiterio e a avenida marginal proximo do seu extremo, no qual ha apenas duas fabricas.

Pequena importancia tinham, pois, essas passagens de nível, comparadas com tantas outras que existem nas linhas ferreas, tanto do paiz, como do estrangeiro.

Entre a estação e a villa ficava muito terreno disponivel para construcções.

Contigua ás linhas de serviço ficavam para sul uma linha especial para comboios tramways e outra para mercadorias da povoação, cocheira de carruagens e habitações para o pessoal; para norte ficariam as installações da tracção, o feixe de linhas de triagem, linhas e armazens para mercadorias destinadas a exportação e uma linha de serviço da ponte-caes, ao norte da povoação, com 5 metros de agua na baixa-mar.

Entre as linhas da estação e da ponte-caes ficaria um terreno de pouco valor, cujo accesso se assegurava.

Suscitou este projecto varias objecções, a principal das quaes é a existencia de passagens de nível.

Reputava-se tambem difficult a derivação futura de uma linha ao longo da margem, o que alias seria exequivel sem despendiosas expropriações, empregando-se curvas de 180 metros de raio.

Foi alvitrado o desvio da linha para norte, collocando-se a estação em alinhamento obliquo á direcção geral dos arruamentos e derivando-se para a margem uma linha de serviço dos desembarcadouros de passageiros e mercadorias, que devem ser distinctos para evitar aos primeiros o incommodo da visinhança de descargas de carvão, adubos, etc.

Essa solução tinha o grave inconveniente de fazer cair boa parte das dependencias da estação sem sapaes, não parecendo motivo bastante para adoptar a supressão de passagens de nível do cemiterio, porque a da avenida é inevitável na estrada que lhe sirva de prolongamento.

Terceira solução foi indicada por alguns habitantes de Villa Real, que desejavam a estação ao norte e junto da margem, o que tornaria a sua construcção mais despendiosa, difficultaria o estabelecimento das linhas de triagem e obrigaria a uma passagem de nível cortando a

estação pelo meio e atravessando quasi todas as suas linhas.

A commissão technica, encarregada de confrontar as diversas soluções, e propôr a mais conveniente, já examinou o local. Não tardará pois que o governo se ache habilitado para tomar resolução definitiva, de modo que a estação de Villa Real constitua excepção á lei de ser perdurable entre nós tudo quanto tenha caracter provisorio.

J. Fernando de Sousa.

Buenos Aires-Lisboa

Está definitivamente assente que seja Lisboa o porto de desembarque dos passageiros vindos da Argentina.

O governo d'aquelle republica abriu já o concurso para o estabelecimento de carreiras rapidas entre Buenos-Aires e Lisboa, que deverão começar no proximo dia um de outubro.

Esta deliberação ha de ter como resultado um enorme affluxo de viajantes ás nossas linhas ferreas, e torna-se indispensavel o estabelecimento do *Sud-Express* diario, entre Lisboa e Paris.

Para este efecto bastante tem trabalhado o governo, a Companhia Real, a administração do porto de Lisboa e a Sociedade Propaganda, mas infelizmente este serviço não pôde ser montado com a brevidade que seria para desejar.

Tenta-se resolver a questão por agora, estabelecendo um terceiro serviço de *Sud-Express* á quinta feira, visto quasi todas as carreiras de vapores fixarem a chegada ás quartas feiras.

*

Agora, que a primeira phase da campanha decorreu a nosso favor não devemos adormecer sobre os louros da victoria.

O povo argentino é rico e está habituado a todas as commodidades e confortos da civilização. E' preciso que entre nós encontre o que deseja e tem na sua vida habitual.

Entre nós os hoteis, salvo os de primeira ordem, deixam muito a desejar, principalmente sob o ponto de vista do recrutamento dos criados. Estes em geral parece conservarem eternamente a lembrança de quando andaram pastorando pelas charnecas ou pelos depenhadeiros da sua terra natal.

Um hotel conhecemos nós, e dos mais afreguezados, onde á hora do jantar a concorrença é enorme. O chefe dos criados é quem distribue os logares á mesa; pois este serviço é feito com tal urbanidade que lembra a docura com que um sargento distribue na caserna as camas aos recrutas destinados á sua companhia.

Como este caso, muitos outros se pôdem citar, pouco lisongeiros para nós, e bastante prejudiciaes para os donos dos estabelecimentos, pois que muita gente que não está disposta a aturar grosserias, vae gastar o seu dinheiro a outros estabelecimentos onde seja tratado com um pouco mais de urbanidade.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido Joaquim Lopes do Rosario, proprietario e industrial, residente em Faro, licença para assentamento de uma linha ferrea americana nos troços da estrada distrital n.º 196, compreendido entre Loulé e S. Braz de Alportel e da estrada real n.º

17, compreendido entre S. Braz de Alportel e Faro : hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, conceder ao referido proprietario a licença que sollicita, com as cláusulas e condições seguintes :

1.^a O requerente fará na Caixa Geral de Depositos, em dinheiro ou em titulos do Estado, um deposito não inferior a 100\$000 réis por kilometro de estrada real ou districtal a que se refere o seu pedido, perdendo este deposito se não satisfizer qualquer das condições indicadas neste alvará.

2.^a O concessionario poderá levantar 25 por cento do deposito a que se refere a condição anterior, quando estiver concluída a construcção, ficando os restantes 75 por cento para garantia da conservação da linha.

3.^a O concessionario submeterá á approvação do Governo, dentro do prazo de seis mezes, a contar da data d'este alvará, o projecto, organizado segundo os regulamentos em vigor, das obras necessarias ao estabelecimento e exploração da linha, bem como de quaequer desvios do leito actual das estradas.

4.^a Os trabalhos da construcção da linha ferrea começarão no prazo de dois mezes a começar da data da approvação do respectivo projecto e estarão concluidos e a linha aberta á exploração dentro de dezoito mezes, a contar da mesma data.

5.^a O tipo do carril empregado será o de ranhura, devendo a linha ferrea ser assente ao nível do pavimento da estrada, sem saíencia ou depressão, sobre uma das bermas ou a um dos lados da faixa empedrada.

6.^a A via será simples, podendo comtudo estabelecer-se vias de resguardo nos sitios em que assim convier para o serviço de exploração, augmentando-se a largura da estrada nos pontos em que a actual fôr insuficiente para aquelle fim ; as despesas provenientes dos alargamentos da estrada ficarão a cargo do concessionario.

7.^a Em todos os pontos da estrada ficará pelo menos um espaço livre de 3^m.5 para o transito ordinario e intervallo de 0^m.80 entre a parte mais saliente dos vehiculos da linha ferrea e os edificios muros, vedações ou aresta exterior da berma da estrada, quando não houver construcção.

8.^a A largura da via não será superior a 1 metro.

9.^a Os trabalhos de modificaçao do leito da estrada, a que se refere a condição 3.^a, ficarão sendo de dominio publico.

10.^a Esta concessão entende-se ser feita sem impedimento ou restricção do livre uso publico da estrada e das serventias publicas ou particulares, que o concessionario fica obrigado a manter ou a substituir á sua custa.

11.^a A tracção será mecanica, por sistema approvado pelo Governo.

12.^a A velocidade dos vehiculos não poderá ser superior a 25 kilometros por hora na estrada, e 8 kilometros dentro das povoações.

13.^a Os horarios e as tarifas serão approvadas pelo Governo, que poderá marcar o numero minimo de comboios ordinarios.

14.^a O Governo terá o direito de fiscalizar, pela fôrma que julgar conveniente, tanto a construcção como a exploração da linha.

15.^a O concessionario tomará as providencias necessarias para que durante a execução das obras não sejam prejudicadas a liberdade e a segurança do transito publico.

16.^a O concessionario não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha provierem do transito ordinario da abertura de novas vias de comunicação, de transtorno ou interrupção de serviço motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia, do livre uso da estrada ou de trabalhos nella executados por ordem do Governo, das municipalidades ou de empresas particulares legalmente auctorizadas, e se para qualquer obra do Estado fôr necessário desviar ou modificar a linha ferrea o concessionario fará esse trabalho á sua custa.

17.^a Fica a cargo do Estado a conservação corrente da estrada ocupada pela linha ferrea, mas para o respectivo custeamento e despesas de fiscalização o concessionario pagará annual e adeanadamente ao Estado por cada kilometro de estrada ocupada réis 50\$000.

18.^a Fica por conta do concessionario a indemnização de quaequer prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção e exploração do caminho.

19.^a O caminho não poderá ser aberto á circulação senão depois de ter sido examinado por engenheiros ao serviço do Estado.

20.^a O material circulante será de boa qualidade, as carruagens dos melhores modelos, resguardadas e assentes sobre molas.

21.^a O concessionario obriga-se a manter constantemente em bom estado a linha americana e suas pertenças.

22.^a A compra dos terrenos precisos para assentamento da linha fôra das estradas será feita pelo concessionario nos termos indicados na legislação em vigor, relativa a expropriações por utilidade publica.

23.^a Serão transportadas gratuitamente as malas do correio em todos os comboios de serviço regular que forem assignadas pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos e bem assim o empregado que as acompanhar.

24.^a Serão tambem transportados gratuitamente os funcionaria

rios incumbidos do serviço de fiscalização e pagarão sómente, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas os militares em serviço, viajando em corpo ou isoladamente.

25.^a Os concessionarios ficarão sujeitos ás leis e regulamentos vigentes e que de futuro se promulgarem sobre viação publica, salubridade publica, saneamento e cobrança de impostos ou quaequer outros applicaveis ao objecto da concessão.

26.^a O concessionario fará cumprir, com respeito á linha americana, as leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica.

27.^a As linhas ferreas assentes em virtude d'esta concessão, edificios e material fixo, ficam pertencendo ao Estado para todos os efeitos juridicos.

28.^a A concessão caducará se os concessionarios deixarem de cumprir qualquer das condições do contrato de concessão, e se a exploração, feita nos termos approvados pelo Governo, fôr interrompida por trinta dias consecutivos, ou sessenta intercalados durante doze mezes, e o Governo tomará posse das linhas e suas dependencias, sem obrigaçao de indemnizar os concessionarios revertendo a favor do Estado o deposito de garantia.

29.^a Os concessionarios não poderão transferir para outra qualquer entendidada, sem prévia auctorização do Governo, os direitos e obrigações inherentes á concessão ;

30.^a As questões que se suscitarem com referencia á execução ou interpretação do presente alvará serão decididas pelo Governo, ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

31.^a Do cumprimento d'estas condições fica sendo caução o material fixo e circulante da linha americana.

32.^a A presente concessão é feita pelo prazo de setenta e cinco annos.

Pelo que mando a todas as autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vac por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e o de verba.

Dado no Paço, aos 20 de março de 1906.— EL-REL.— Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

Senhor.—Ninguem hoje discute que as estradas e os caminhos de ferro sejam poderosos instrumentos de riqueza publica.

Vae tambem longe a epoca em que chegou a admittir-se que a viação accelerada viria a prejudicar a viação ordinaria e que á exploração da primeira seriam nocivos os transportes feitos pelos canaes e outras vias navegaveis.

O caminho de ferro tudo submette, tudo sacrificia em geral á velocidade dos transportes, que modernamente e em determinados paizes attingiu proporções que em tempos remotos poderiam dizer-se inconcebiveis.

Mais modesta porém, não menos importante na sua missão especial, a estrada ordinaria é ainda um complemento da viação accelerada.

O aproveitamento, digamos assim, simultaneo d'estes dois valiosos factores de progresso, estabelecendo sobre o leito das estradas vias ferreas de fácil e economica construcção, e de ha muito preconizado e tem sido levado a effeito, com reconhecida vantagem, em diversos paizes cultos, taes como a França a Belgica e em especial a Italia.

Muito propositadamente especializei esta ultima nação, porque neste genero de trabalho é ella um exemplo a seguir.

Esse paiz, que em poucos annos ascendeu de novo a um elevado grau de prosperidade, de civilização e de progresso está actualmente dotado com uma vasta rede de caminhos de ferro construidos sobre estradas, a qual méde no anno corrente a extensão de 3.251 kilometros.

O estabelecimento de vias ferreas nos leitos das estradas tem sido considerado por uns como altamente vantajoso, visto obter-se por este meio, com rapidez e economia, vias de comunicação accelerada de relativa importancia.

Por outros, todavia, é este processo de construcção condemnado por se entender que elle torna por assim dizer inefficaz a missão especial que a cada um dos dois sistemas de viação compete num plano de melhoramentos materiaes devidamente ponderado.

A verdade é que sobre o assunto não é possivel fixar principios inalteraveis.

A estrada cujos traileis forem de inclinação elevada, cujas linhas curvas tiverem pequeno raio, não será decerto a mais adequada para, no seu leito, receber linhas ferreas, especialmente as exploradas pelo vapor.

Acresce ainda que, por vezes, a pequena largura da estrada poderá, com a via ferrea estabelecida no seu pavimento, prejudicar o movimento dos peões e dos vehiculos ordinarios, para que foi especialmente destinada.

Por outro lado o custo pouco avultado das linhas ferreas de que se trata, a facilidade e rapidez da sua construcção levam a procurar executá-las no leito d'aquellas estradas cujas condições de tracção sejam aceitaveis para a exploração das primeiras e cuja

sufficiente largura não contrarie a circulação para que tales estradas foram primitivamente construídas.

Da aplicação das considerações expostas à viação ordinária do nosso paiz logicamente se conclue que a construção de vias ferreas sobre o pavimento de muitas das nossas estradas será, sem a menor contestação, empreendimento de utilidade e conveniência pública, pois que são de tal modo favoráveis as condições de tracção de muitas dessas estradas, que indubitavelmente permitem, com vantagem, a exploração de vias ferreas, desde que sejam cuidadosamente fixadas as condições do estabelecimento destas últimas sobre o pavimento das primeiras.

É por isso que, baseando-me nos trabalhos da comissão nomeada em portaria de 19 de setembro de 1902 para estudar este assunto, sobre o qual foi também ouvida a Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda, entendi dever regulamentá-lo convenientemente, elaborando o presente projecto de decreto, no qual me parece cuidadosamente evitei os pedidos de futuras concessões cujo intuito é duvidoso e que até hoje apenas tiveram servido para ocupar as repartições competentes com trabalhos que, sem a mínima vantagem, se adicionam áquelas que utilmente lhes estão cometidos.

Com efeito, as variadas tentativas deste género de concessões podem quasi dizer-se malogradas até agora, apesar do elevado número dos pedidos feitos.

Para garantir a seriedade destes pedidos julguei opportuno o princípio do concurso, fixando como condição indispensável para este a necessidade de um depósito em dinheiro e a apresentação prévia de um projecto de execução.

Pareceu-me também de inteira justiça premiar as iniciativas do empreendimento, concedendo a opção no concurso áquelas que tiverem vindo sollicitar do Governo a concessão das linhas ferreas.

Este princípio que já se encontra estabelecido em a nossa legislação de obras públicas, designadamente na carta de lei de 21 de julho de 1887, é evidentemente apropriado para estimular aquellas iniciativas em benefício do incremento da viação de que se trata.

Recorrendo ainda a uma salutar disposição consignada em a nossa legislação ferroviária, entendi conveniente estabelecer que as concessões seriam precedidas de um inquérito administrativo.

Estas disposições principais, ajudadas por outras, nascidas das indicações que em circunstâncias analogas a prática sancionou, originaram o projecto de decreto que hoje me cabe a honra de submeter á superior apreciação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negócios de Obras Públicas, Commercio e Industria, em 21 de abril de 1906.—José Gonçalves Pereira dos Santos.

Atendendo ao que me representou o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Commercio e Industria: hei por bem aprovar o regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, que baixa assignado pelo mencionado Ministro e Secretário de Estado e fica fazendo parte integrante deste decreto.

O mesmo Ministro e Secretário de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de abril de 1906.—REI—José Gonçalves Pereira dos Santos.

Regulamento para a concessão de caminhos de ferro nas estradas

1.º Poderá ser feita a qualquer companhia, sociedade, empresa ou particular a concessão de caminhos de ferro assentando em toda a sua extensão no leito das estradas, ou parte em leito próprio e parte em leito de estradas.

2.º Os pedidos de concessão, acompanhados da carta chorográfica com indicação do traçado, deverão designar o número e classificação das estradas a ocupar, localidades servidas, largura da via, sistema de tracção a empregar, extensão aproximada da linha e quaisquer outros esclarecimentos que os requerentes julgarem convenientes.

3.º Para que qualquer pedido de concessão possa ter seguimento, deverá o requerente juntar-lhe documento comprovativo de haver realizado na Caixa Geral de Depósitos, á ordem do Ministério das Obras Públicas, um depósito em dinheiro ou títulos do Estado, pelo seu valor no mercado, de 5\$000 réis por cada quilometro de extensão aproximada da linha. Este depósito não poderá porém ser inferior a 100\$000 réis.

4.º Satisfeito o depósito na condição anterior proceder-se-há a um inquérito administrativo de utilidade pública aberto na Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, por forma a serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida pela linha ferrea e quaisquer outras estações officiais que se entenda ser conveniente consultar.

5.º Tendo em vista o resultado do inquérito, assim como o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, o Governo resolverá fazer ou não a concessão.

No primeiro caso será o requerente avisado de que está autorizado a proceder aos respectivos estudos e à organização do projecto.

Se o Governo resolver não fazer a concessão, será restituído o depósito efectuado em virtude da condição 3.º.

6.º O projecto a que se refere a condição anterior será apresentado no prazo máximo de seis meses, contados da data do aviso mencionado na mesma condição, e deverá compreender:

Planta geral do traçado na escala de 1 : 5.000;

Perfil longitudinal na escala de 1 : 5.000 para os comprimentos e de 1 : 500 para as alturas;

Perfis transversais na escala de 1 : 200;

Planta parcelar dos terrenos a expropriar, escala de 1 : 1.000;

Perfil tipo da via, escala 1 : 50;

Dimensões e espaçamento das travessas, escala 1 : 100;

Perfil do carril, escala 1 : 5;

Desenhos de todas as obras de arte, apparelhos e máquinas necessárias para a construção e exploração da linha, na escala de 1 : 50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, 1 : 100 para os comprimentos de 10 a 100 metros, e de 1 : 200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descritiva e justificativa das diversas peças do projecto, e do material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organizadas, na parte applicável, em conformidade com as disposições que vigorarem para os projectos de estradas.

Quando o caminho se achar, no todo ou em parte, dentro da zona de servidão de alguma praça de guerra, será ouvido sobre o projecto o Ministério da Guerra

§ 1.º Quando forem ordenadas quaisquer modificações a este projecto, serão intimadas ao requerente com indicação do prazo, nunca superior a três meses, em que deverão ser executadas.

§ 2.º Se este prazo ou o fixado para a apresentação do projecto fôr excedido, ou se o projecto não merecer approvação superior, será retirada a concessão para os estudos, revertendo para o Estado o depósito realizado, sem que o requerente tenha direito a qualquer indemnização.

7.º Logo que os estudos e projecto tenham sido aprovados e determinado o seu valor, mediante informação da competente direcção de obras públicas e parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, abrir-se-há concurso público para a concessão da linha ferrea.

8.º O concurso a que se refere a condição anterior terá para base de licitação a quantia que o concessionário deverá pagar annualmente ao Estado por cada quilometro de estrada ocupada, não podendo porém esta quantia ser inferior a 50\$000 réis por quilometro.

§ unico. Ao requerente será conferido o direito de opção em relação á proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar d'esse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceite pelo jury que presidir ao concurso. A declaração da opção deverá ser apresentada na Direcção Geral das Obras Públicas e Minas dentro do prazo de três dias contados d'aquelle em que se tiver realizado o concurso.

9.º No programma do concurso deverá fixar-se a importância do depósito provisório exigido aos concorrentes para serem admitidos, assim como o valor arbitrado ao projecto, para ser pago ao requerente da concessão pelo adjudicatário.

§ unico. Ao requerente da concessão será levado em conta para este depósito provisório a importância d'aquelle a que se refere a condição 3.º e o valor arbitrado ao projecto.

10.º Feita a adjudicação e antes de assignado o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o depósito provisório com a quantia precisa para perfazer a importância do depósito definitivo, que será de 100\$000 réis por cada quilometro de extensão da linha, sujeito ao mínimo de 2:000\$000 réis, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fôr o adjudicatário, a importância do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O depósito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou títulos do Estado pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depósitos abonar a estes depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos títulos, que será entregue ao depositante.

§ unico. Se a adjudicação fôr feita ao requerente da concessão, ser-lhe-há levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisório que porventura tiver feito nos termos da condição 9.º.

(Continua).

TARIFAS DE TRANSPORTE

Modificação da especial n.º 12 do Sul e Sueste.—Vae com este numero este annexo da tarifa que tem por fim aplicar o preço especial do § 2.º ás expedições de á quem do Pinhal Novo para as de Palmella, Setubal e além de S. Marcos, com o mínimo de 60 quilometros, e segundo a tabella 25 annexa á tarifa que aqui démos com o n.º 407 em 1904.

Na mesma rede foram feitas as seguintes modificações de tarifas:

Tarifa n.º 16 de bilhetes de ida e volta do Minho e Douro.—Foi ampliada ás estações do troço de Regoa a Villa Real.

Tarifa especial n.º 8 p. v., do Sul e Sueste.—Foram incluidas a corticite e a marmorina na 1.ª série do 5.º grupo e no § 2.º alinea B da tarifa.

Tarifa P.H.n.º 2 p. v.—Foi aprovada esta tarifa combinada entre as linhas de Salamanca, do Minho e Douro e do Porto à Povoa, com o fim de desenvolver o tráfego de transito nas linhas do Minho e Douro.

Armazenagem de carvão vegetal no Barreiro.—Foi elevado a 8 dias o prazo de armazenagem gratuita de carvão vegetal na estação do Barreiro.

Excursões em França

Approximando se a época das excursões, remetemos hoje aos nossos assinantes que recebem o jornal por distribuição directa, o primoroso folheto de viagens nas redes do Midi e d'Orleans que para esse fim nos foi remetido por esta ultima companhia.

Os srs. assinantes que recebem a folha pelo correio poderão mandar receber o folheto nesta redacção ou requisitá-lo por carta.

Outros folhetos diversos temos ainda aqui á disposição dos nossos leitores, sobre viagens em França, não os distribuindo como aquelles por não serem em numero suficiente.

Bilhetes kilometricos em Espanha

A Espanha simplificou, desde 10 d'abril, a sua tarifa de bilhetes kilometricos, fazendo-lhe varias alterações em geral no sentido de restringir as vantagens que ella oferecia.

Todavia tão beneficiosa era para os viajantes essa tarifa que apesar d'aquellas restrições ella ainda ficou de grande vantagem para quem vai, especialmente em grupo de familia viajar no paiz vizinho, ou sequer apenas atravessá-lo em direcção á França e o mesmo ao regresso.

As modificações consistem em:

Supressão de algumas linhas que entravam na combinação e agora não o fazem. Para as procedencias de Portugal as que interessam e estão neste caso são as de Fronteira a Salamanca e d'ahi a Medina. Só, pois, desde Medina, para os que vão por essa fronteira o bilhete é utilizável.

Supressão tambem da linha de Bobadilla a Algeciras, que interessa aos que pretendam ir a Gibraltar, por passeio, ou para ahi tomarem os paquetes para a India.

A escala kilometrica que principiava em 1.800 kilómetros só começa agora em 2.000, e os grupos de distâncias que subiam de 200 em 200 kilómetros são agora de 600 até 5.000 kilómetros, e d'ahi em diante de 1.000 em 1.000.

Os preços manteem-se os mesmos, pelo que a tarifa continua a ser baratissima para o publico.

Por exemplo: uma familia de 4 pessoas que vai a Milão, pela fronteira de Cerbère e regressar pela de Irun pagaria, por tarifa geral 726,40 pesetas (pelos 4 pessoas) desde e até Medina, e paga pela tarifa kilometrica 386 pesetas.

E' bom notar que tem 7 meses de prazo para realizar a viagem.

Estes bilhetes, assim como todos os demais, circulatorios, ida e volta, etc., podem ser requisitados em Lisboa unicamente nesta redacção, por acordo que temos com a agencia principal das linhas espanholas.

Para o publico, em geral, cobra-se uma pequena comissão que inclue as despesas de portes, que são importantes.

Para os nossos assinantes essa comissão é reduzida, de forma que estes lucram, em varios casos, quasi o importe da sua subscricção.

Temos exemplares da tarifa á disposição dos nossos assinantes que os desejarem e no-los requisitem, e se, como contamos, recebermos quantidade suficiente da-la-hemos a todos os nossos leitores com o proximo numero.

Na região do Aude

Chegou a época das villegiaturas; todos temos direito a uns dias de repouso. Mas qual o ponto que devemos preferir para gozar esse descanso indispensável ao nosso organismo fatigado por um anno de trabalho insano?

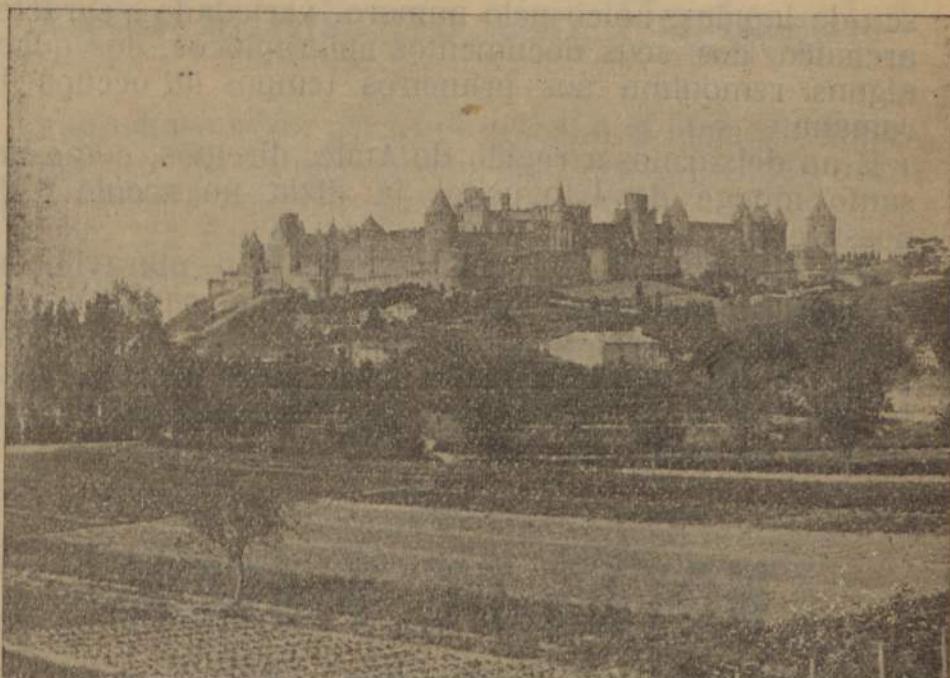
Se preferirmos uma região onde as belas naturaes e as maravilhas artisticas se alliem e harmonizem superiormente, o Aude está naturalmente indicado.

Um grande artista pela alma, Dujardin-Beaumetz, disse que o Aude, pela sua beleza natural, resume todas as belasas da França. E' uma grande verdade.

Com efeito em parte alguma a Naturesa, a Arte, a Historia, e o genio humano, conseguiram reunir um tão grande numero de esplendores naturaes mais grandiosos, de maravilhas artisticas mais emocinantes e arrebatadoras.

No centro da região, a antiga cidade de Carcassonne, monumento unico no mundo, atráe pelo seu prestigio, e detém pela sua beleza milhares e milhares de excursionistas.

No espaço de algumas horas, percorrendo as torres e as muralhas da cidade, reconstitue-se, sob todos os pontos de vista os vinte seculos passados da historia francesa. Immobilizados num qualquer monumento da sua época, surgem-nos aos olhos, aparecem-nos ao espírito, todos os povos que ocuparam a cidade: gaulezes, romanos, visigodos, sarracenos e francos.



Vista panorâmica de Carcassonne

Podemos contemplar todos os generos da architectura civil e militar desde a época romana até o século XV; podemos admirar na basilica de Saint Nazaire, a joia da cidade, que por sua vez é a joia da França, a sua tripla nave romana, seguida d'um coro gótico, construção d'uma elegancia e arrojo incomparáveis; os seus vitraes dos séculos XII e XIV, artisticas maravilhas; as suas estatuas em pedra, reputadas como a obra prima da escultura francesa d'aquella época.

Referindo-se a Carcassonne, Ballif, o presidente do Touring-Club de França, disse: é a cidade mais curiosa da França; é um monumento unico no mundo.

Para o norte, á distancia d'alguns kilómetros que se percorre em tremvia, fica a pittoresca Montanha Negra; seguindo pela estrada da Rigole, chega-se ao reservatório de Lampy, e ao de Saint Ferreol, verdadeiros lagos na montanha, coroados pelas sombras dos bosques

onde milhares de escusos retiros nos convidam ao repouso, sob a sombra amena dos carvalhos frondosos, sobre um tapete de musgos ao murmurar argentino das fontes que filtram das moles gigantescas de granito.



Valle do Aude—Entrada do desfiladeiro de Pierre-Lys

Ao sul, subindo o curso do Aude, ficam Quilland, o desfiladeiro da Pierre Lyx, Axat, as gargantas de Galamus, o valle do Aude, e as gargantas de S. George, que a *Revue du Touring Club* diz ser um dos pontos mais bellos do mundo.

Descendo, voltando á planicie, e entrando em Narbona, experimenta-se uma sensação inegualavel vendo abrir-se perante nós um vastissimo horizonte verdejante de vinhedos, estendendo as ultimas cepas até o infinito azul.

Na cidade de Narbona muito ha que vêr e admirar, salientando-se os seus monumentos antigos, e o seu museu de lapides, unico pelo numero, variedade e caracter archaico dos seus documentos epigraphicos, dos quaes alguns remontam aos primeiros tempos da ocupação romana.

E ao deixarmos a região do Aude, diremos, como um santo monge do Languedoc já dizia no seculo V da nossa era:

«Os possuidores d'aquellas terras tão maravilhosamente entrelaçadas de vinhas, floridas de prados, esmal tadas de culturas, guarnecidias de fructos, refrescadas pelas fontes, sulcadas pelos rios, ensombreadas pelos bosques, bem pôdem dizer-se possuidores não de terras, mas de um delicioso recanto do Paraíso».

NOTAS DE VIAGEM

XV

Victoria.—O prazer do desembarque.—Cidade apreciavel.—

Tres Vancouvers.—A travessia.—Vancouver n.º 3.—A viagem pelo Canadiano.—Vagon d'observação.—Indios e salmões.

Ao voltar-se da pyramidal massada da viagem ao Alaska, o primeiro porto onde o vapor entra tem um nome que se torna symbolico—Victoria.

E' verdadeiramente *victoria!* a exclamação que soltamos, ao vêr que estamos livres d'aquella excursão de doze dias, de repugnante comida sem sal, de camas mal feitas, de falta da commodidade e conforto que deve revestir uma viagem de recreio para sitios pouco agradaveis—apenas curiosos.

Victoria! exclamaram, pois, todos os passageiros que iam desembarcar jali, que iam, no fim de tanto tempo, almoçar rasoavelmente, voltar em breve ás commodida-

des do hotel e do caminho de ferro, incomparavelment maiores que as do vapor.

Ha, porém, que prevenir o viajante, que intente esta excursão, de um meio de economizar uns bellos 3 dollars, o que, sobretudo para quem vae com familia, pôde ser importante.

O vapor, não toca, á volta, em Vancouver, mas a companhia, quando o passageiro previne antes da partida que, ao regresso quer ficar neste ponto, valida-lhe o bilhete para desembarcar em Victoria e dá-lhe um coupon para ir, sem pagamento, no vapor do *Canadian Pacific* a Vancouver. Se o excursionista não prevenir, tem pagar o transporte neste vapor, que são 3 dollars por pessoa.

Eis-nos, pois, em terra, na capital da Columbia Britanica ou província do Canadá, que vae do Oceano Pacifico ás Montanhas Rochosas e do *Pauget Saund* ao Alaska.

Da ponte, onde desembarcamos, um carro nos conduz ao hotel que um amavel companheiro de viagem nos aconselha para irmos almoçar. O carro é gratis... porque o seu preço vae incluido no almoço; todavia este preço não escalda, e só quem tem viajado nestas condições aprecia o que vale, depois de tantos dias de má comida, um bom almoço, como o que, por um dollar, nos serve o hotel Driard, bem feito e apetitoso como num restaurante dos *boulevards* de Paris.

Sentimo-nos bem, parece que remoçâmos, achamos que tudo nos sorri em volta, como se a primavera succedesse rapidamente aos gelos do inverno. E' que Brillat Savarin, o grande phisiologo do paladar, é o nosso padroeiro neste momento.

E' sob estas agradaveis impressões que o excursionista vae fazer a visita da cidade, uma agglomeração de edificios elegantes, modernos, rodeada de campos verdejantes, de bosques e jardins particulares, por entre os quaes se gosam extensos panoramas marítimos para todos os lados, em redor da peninsula da ilha de Vancouver onde Victoria se acha fundada.

O palacio do parlamento é um edificio sumptuoso, o melhor da cidade, como o parque da vivenda do governador, num sitio encantador, pitoresco, poetico como uma balada de Beethoven; é passeio obrigatorio dos visitantes.

Este passeio não se pôde fazer em carro electrico (de que ha um bom serviço em Victoria) tendo que se tomar trem, que custa como de costume o horror de 1 dollar por hora.

Quem não quiser ou não puder demorar-se em Victoria tem na manhã seguinte, e por vezes na mesma tarde, vapor que o traz, da ilha de Vancouver á cidade do mesmo nome, no continente.

E' singular e, até certo ponto, embarracante para o viajante, esta uniformidade de nomes de terras na America. Quem está em Portland (do Oregon) tem a pouca distancia a pequena cidade de Vancouver; o mesmo nome tem a grande ilha de que vimos de tratar, e ainda o mesmo a cidade, continental que lhe fica em frente! E' uma confusão de que o estrangeiro precisa estar bem prevenido, para a questão de correspondencia que deseje receber em qualquer ponto.

A pequena viagem do vapor do *Canadian Pacific* é muito interessante, fazendo-se, na maior parte, por entre as numerosas pequenas ilhas do archipelago vancouverense.

Os vapores, são uns excellentes barcos, commodos, elegantes, profusamente illuminados por electricidade, com luxuosos salões; cabines para os que desejam descansar; bufete para quem quizer jantar em transito; fazem a travessia em 6 horas. O «Princess Victoria» é o principal, mas o «Charmer», embora mais pequeno, é tambem um vapor de primeira ordem.

Partindo neste vapor á 1 da tarde, chega-se ás 7 ao porto, onde se atraca ao caes sem demora, e rapidamente vemos as nossas bagagens em terra e carregadas no *camion* que deve levá-las ao hotel.

Não ha, nem em Victoria nem aqui, verificação da alfandega, nem a menor pergunta ou dificuldade á livre entrada dos passageiros.

Vancouver é uma cidade moderna; apenas ha 20 annos ainda aquelle terreno era uma densa floresta.

Desde então a construcção de edifícios e a população tem crescido tão rapidamente que hoje já conta 45.000 habitantes, tem ruas bem construídas, bairros luxuosos, hoteis sumptuosos, uma extensa rede de tremvias eléctricos e todas as commodidades das grandes aglomerações.

O hotel principal, o «Vancouver Hotel» é de um luxo extraordinario, e de um primoroso gosto de ornamentação. Todavia os seus preços não são de assustar; tres dollars por dia, chega mesmo a ser rasoabilissimo, em tais condições.

Querendo partir pelo Canadiano, e ver, nessa enorme linha o que ha de melhor, o viajante tem que estudar bem qual o comboio por que deve partir; para não percorrer de noute os troços mais interessantes d'essa linha —que são numerosos, sobretudo na passagem das montanhas Rochosas.

Poupamos-lhe esse estudo, avisando-o já de que deve preferir o comboio que parte de manhã, e se chama o Expresso do Atlântico (o da noute é o Imperial) porque lhe permitte ver todo o caminho até quasi á estação de Sicamous, onde deve pernoitar, no hotel.

Mas é preciso que, por telegramma e com a maior antecedencia possível, tenha tomado quarto, aliás arrisca-se a ter que ir ficar numa tabernoria qualquer, muito parecida ás nossas hospedarias da província.

O material do comboio é quasi igual ao dos comboios dos Estados Unidos, sendo, porém, os vagons-camas mais vastos e mais commodos e o serviço do restaurante um pouco mais apurado do que em alguns trens da vizinha república.

Uma novidade ha, porém, muito apreciavel numa linha pittoresca como aquella: o vagon d'observação.

Consta este de uma carroagem toda envidraçada, com bancos longitudinaes, sem cortinas nem qualquer embargo que encubra as altas e largas janellas, carroagem para onde passam todos os passageiros que preferem gosar dos bellos panoramas que a linha offerece, em troca de viajar com menos commodidade do que no vagon de 1.^a classe ou no de luxo.

Outra commodidade é o *Guia annotado* que a companhia distribue a todos os passageiros que o pedem, um livro interessantissimo, com a minuciosa descripção de todo o percurso. E tanto é o interesse que a companhia mostra em bem informar os seus passageiros, que não só lhes dá esse guia gratuitamente, como tem duas edições, uma no sentido oeste-leste, outra no contrario.

Também notamos que, por certo em vista da extensão dos percursos, que obriga muitos a passarem mais de uma até seis noites no comboio, e como sucede na Russia, os vehiculos de infima classe, para os colonos, tem os assentos transformaveis de forma que o passageiro possa ir deitado durante a noute.

Todo o percurso é cheio de interesse. Aqui e ali veem-se pequenas aldeias ou logarejos de indios, ao pé das ribeiras, onde estes se entregam á pesca do salmão, que depois seccam ao ar, produzindo bom efecto, entre a vegetação uberrima que guarnece as margens, as enfias das peixes, de um encarnado vivissimo, sob os raios do sol.

Numerosas pontes que eram de madeira, algumas mesmo de respeitável altura, estão sendo substituidas por outras de ferro.

A linha segue pela margem esquerda do Frazer, até Cisco; deve o passageiro, por isso, buscar lugar á direita da carroagem, até esse ponto, onde se cruza o rio, e então convém ver á esquerda, admirando ahí as gargantas Thompson (Thompson Canon) que se prolongam em phantasticas perspectivas por mais de 12 milhas, formando, ora cavernas da mais variada coloração, ora semelhando templos, torres, castellos, monumentos, ora apresentando formas de animaes, figuras apocalipticas que impressionam, lembrando o ultimo acto da *Damnation de Berlioz*.

E' sob estas impressões que a noute nos surpreende, e em breve o conductor vem dizer-nos que estamos na estação onde queremos parar.

Ha apenas o tempo necessário para dormir, porque, para continuar a ver o caminho, temos que partir de manhã muito cedo, pelo outro comboio, o *Imperial-Limited*.

San Francisco

Com o coração repassado da mais profunda dor escrevemos aqui sentidamente o nome da grandiosa cidade que ha menos de um anno recebeu tão amavelmente quem estas linhas escreve, onde então a vida, a alegria, os folguedos de um dia festivo animavam uma população trabalhadora, activa e a um tempo despreocupada e feliz; e que hoje é, em grande parte, um montão de ruinas e de cadáveres.

Singular paiz aquelle, da America, onde tudo é extraordinario!

Da mesma forma que as cidades nascem, se formam, se engrandecem, se tornam metropoles immensas, os catacismos destroem-as como se aquelles grandiosos edificios fossem de tenue papel de seda!

E tanto mais nos commovem os terramoto de San Francisco, de Oakland, de Barkley, Santa Cruz, Monterey e outros pontos da bella California, quanto é certo que esse estado era habitado por milhares de compatriotas nossos—não menos de 40.000 portuguezes formavam a honrada e honrosa colonia que do archipelago açorian para ali se tem expatriado.

Quantos d'esses, quantos dos que ali recebem portuguezes com a amizade de familia, estarão sob os escombros dos edificios demolidos ou devorados pelo incendio!

Fazemos votos porque as mãos que apertaram a mesma que empunha a penna com que escrevemos, ainda continuem activas no trabalho e possam acariciar aquellas creanças que ali beijámos e que, sorridentes e orgulhosas se diziam portuguezas.

Pelos que desapareceram, vencidos pelo furor dos elementos, enviamos a expressão do nosso mais profundo pesar ao nosso collega a *União Portugueza* com um desejo vehemente de sabermos terem ficado illesos os verdadeiros amigos que compunham a redacção e a propriedade d'esse jornal.

Excursionismo em Portugal

As circunstancias parecem proteger a ideia do desenvolvimento do excursionismo em Portugal, e não devemos perder a occasião para aproveitá-las.

A par da escolha do nosso porto como terminus das carreiras entre Buenos Aires e a Europa, depara-se-nos agora uma outra que bem longe estavamo de esperar.

Difficil se torna á primeira vista correlacionar a conferencia d'Algeciras com o excursionismo em Portugal.

E no entanto essa relação existe.

Todos conhecem o fundo golpe que a triplice alliance sofreu por causa da Italia ter enfileirado com a França e a Inglaterra na questão de Marrocos, abandonando a sua aliada ao odioso das suas exigencias infundadas.

A imprensa allemã tendo á frente a *Gazeta da Alemanha do Norte* tem caido a fundo sobre a Italia para castigar a deserção, e uma das formas como tem procurado prejudicá-la é fazendo uma propaganda energica contra as excursões á Italia, derivando os viajantes allemandes d'aquelle paiz, para assim lhe cercear os interesses e tirar assim uma vingança, embora mesquinha, mas sempre vingança. A exposição de Milão está sendo rigorosamente boycottada pela *Correspondencia económica allemã*.

Ora se nós soubermos aproveitar a occasião poderemos fazer espalhar na Alemanha guias de Portugal, albuns, photographias, bilhetes postaes, reproduzindo os nossos pontos mais pittorescos, os nossos monumentos, os nossos costumes, e chamar assim ao nosso paiz os milhares de allemandes que todos os annos saem em busca do sol e de bellezas que a sua terra não possue.

Desviados da Italia, pela propaganda da sua imprensa, não seria difficult provocá-los a vir a Portugal proporcionando-lhes viagens commodas e rapidas, e fazendo lhes constar os attractivos do nosso paiz, missão de que tão competentemente está encarregada a sociedade *Propaganda de Portugal*.

Companhia Nacional

Renuiu no dia 26 a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, a cujo relatorio nos referimos já, de passagem, no numero anterior.

As conclusões, que foram approvadas por unanimidade são as seguintes:

Que do saldo da conta «ganhos e perdas» do anno, na importancia de 32:428\$497 réis, se separe, de acordo com o artigo 37º dos estatutos: 5% para fundo de reserva, 1:621\$425 réis; 12% para os corpos gerentes, 3:891\$420 réis.

Que do saldo restante, 26:915\$652 réis, se transfira para o fundo de reserva a importancia de 6:967\$272 réis, que no anno de 1905 d'elle saiu, nos termos do artigo 38º dos estatutos.

Que se distribua pelas accções a importancia de 18:687\$300 réis, correspondente a 300 réis por accção, nos termos do art. 39º dos estatutos.

Que o saldo, no total de 5:679\$260 réis, passe a conta nova para 1906.

A companhia instituiu uma caixa de aposentacões e soccorros para o seu pessoal, ao qual proporcionará os seguintes beneficios:

a) Pensão de reforma do empregado ou operario por incapacidade permanente, com sobrevivencia parcial a favor da mulher e dos filhos;

b) Ensino primario e industrial, dispensado em escolas instituidas e subsidiadas pela Caixa, e estabelecimento de bibliotecas, quando os recursos pecuniarios da caixa o permittam;

c) Aluguer ao pessoal de casas de habitação higienicas, por modica renda;

d) Fornecimento de generos de consumo, pagaveis por desconto nos vencimentos ou salarios;

e) Adeantamento de dinheiro a juro modico;

f) Abono de subsídios durante os impedimentos temporarios por doença ou por ferimentos e em circumstancias extraordinariamente precarias;

g) Subsidio para funeral decente aos empregados e operarios fallecidos.

Os fundos da Caixa serão constituidos:

1.º Pelas contribuições dos empregados e operarios (quotas 3% dos ordenados e joias, 1 mez).

2.º Pelo producto de venda dos bilhetes de gare;

3.º Pelo producto das licenças para transitar a pé pelas linhas;

4.º Pelas multas applicadas ao pessoal;

5.º Pelos donativos e subvenções que a direcção, autorizada pela assembleia geral, destinar para esse fim em cada anno;

6.º Pelos donativos ou subsidios que qualquer pessoa ou entidade haja por bem entregar-lhe ou conceder-lhe;

7.º Pelas rendas das casas alugadas ao pessoal;

8.º Pelos lucros provenientes do fornecimento de generos e adeantamentos de dinheiro;

9.º Pelo capital accumulado e respectivo juro.

10.º Pelo producto da affixação d'annuncios nas estações.

Em seguida á assembleia ordinaria reune a extraordinaria, para fazer uma simples reforma nos estatutos, constante da suppressão das accções beneficiarias por motivo da companhia, por um acto de boa administração, as ter adquirido todas.

Esta proposta foi approvada depois de longa discussão, inutil, diga-se em verdade, e com perdão de quem a provocou.

PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

E' convocada para o dia 25 de maio, ás duas horas da tarde, na séde social, a assembleia geral ordinaria d'esta companhia, para os fins do artigo 44º dos estatutos.

Os depositos das accções ao portador effectuam-se até o dia 10 de maio, em Lisboa, na séde da companhia, Rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º-D, e no estrangeiro nos logares que forem oportunamente designados.

Lisboa, 24 de abril de 1906.—O Presidente da Assembleia Geral Francisco da Silveira Vianna.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

São prevenidos os srs. accionistas d'esta companhia, de que em todos os dias desde 30 do corrente até 12 de maio p.º f., excepto ás sextas feiras, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, na séde da companhia em Lisboa, rua de S. Nicolau n.º 88, e no Porto no banco Alliança e na casa Pinto da Fonseca & Irmão, praça de D. Pedro; terá lugar o pagamento de 300 réis por accção, livre do imposto de rendimento.

Depois do dia 12 de maio este pagamento só terá lugar ás quartas feiras para as relações apresentadas para conferencia nos dias anteriores.

Lisboa, 26 de abril de 1906.—O Director de serviço Manoel Maria d'Oliveira Bello.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1906.

Durante a quinzena veio a publico a noticia de que o actual ministro da fazenda tenciona proceder á reforma da contabilidade publica por fórmula a simplificá-la, tornando-a mais clara e porventura mais em harmonia com a verdade, d'onde, a ser exacta a noticia, deveria resultar passar a ser o orçamento um documento tambem claro, facilmente illucidativo, accessivel a todas as intelligencias, que viria substituir esse monstro que todos os annos se publica, cheio de mappas phantasticos, cuja elasticidade é notoria, pois que antes de virem a lume é alterado dezenas de vezes nas varias repartições d'onde proveem, a fim de se amoldarem á composição d'essa phantasia que alguns illustres deputados teem classificado de burla e que os governos chamam orçamento geral do Estado, em que aliás não é muito vulgar encontrar uma verba que seja a expressão da verdade.

De facto, todo o paiz terá interesse em saber em quanto importam ou por quanto lhe saem todas essas festas deslumbrantes que vê ou que conhece pelas descripções dos jornaes, todas as viagens feitas á custa do tesouro sob pretextos variadissimos, as eleições geraes de deputados e camararias, e emfim toda essa série infinda dos mais incalculaveis caprichos custeados pelo dinheiro dos contribuintes.

Mas aquelles, muito poucos por signal, a quem é dado consultar o orçamento, em vão percorrem com a vista as suas 500 ou 800 paginas; acabam como começaram; nada encontram do que queriam ver e nada percebem do que viram.

Pois se o orçamento é feito para ninguem o entender ..

Dá isso sempre lugar a que se façam as mais desencontradas e deprimentes conjecturas sobre a fórmula por que se gastam os dinheiros da nação.

Mas com a reforma da contabilidade publica succede precisamente o mesmo que com a lei de responsabilidade ministerial.

E' um lindo numero de programma governativo, muito preconizado pelas opposições e lançado á publicidade pelos governos em vesperas de periodos eleitoraes.

Oxalá, porém, que d'esta vez a reforma da contabilidade publica, nas condições expressas nos jornaes e a que acima fazemos referencia, venha a constituir um facto, com o que muito teriam a lucrar a moralidade administrativa e as finanças do Estado.

*

O mercado de papeis de credito esteve regularmente movimentado.

Os papeis preferidos pela especulação continuaram sendo : as obrigações da Companhia Real—2º grau — e as da companhia do Caminho de ferro da Beira Alta, bem como as accções das Companhias do Assucar de Moçambique, Phosphores e Gaz.

A liquidação do fim do mez parece não apresentar diffuldades, havendo abundancia de dinheiro para reports.

O mercado cambial correu bastante desanimado durante a quinzena.

O cambio do Rio sobre Londres, que em 15 do corrente havia ficado a 15 19/32, fechou hontem a 15 9/32.

As libras venderam-se a 4\$700 réis.

	EM 30 DE ABRIL		EM 15 DE ABRIL	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	51 3/16	51 1/16	51 1/4	51 1/8
" 90 d.v.....	51 5/8	—	51	—
Paris cheque	559	561	559	561
Berlim "	229	230	228 1/2	—
Amsterdam cheque.....	385 1/2	387	385	387
Madrid cheque.....	810	815	808	813

J. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

ABRIL

BOLSAS	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	-
Lisboa : Inscripções de assent.	44.15	-	-	44	44,15	-	44,10	44,10	44	44	44	44	44 10	-
" coupon ..	44	-	44	43,85	43,95	43,05	-	43,85	43,80	43,80	43,80	43,85	43,85	-
Obrig. 4 % 1888	20 800	-	-	-	20.800	-	20.800	20.800	20.800	-	20.850	20.855	-	-
" 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coupon int	-	62.000	61.600	62.500	-	61.500	-	61.400	61.500	61.400	61.300	-	-	-
" externo 1.ª série	66.500	66.400	66.300	66.200	66.300	66.300	66.400	66.400	66.300	66.300	66.200	66.200	66.300	-
" 3 % 1905	9.500	9.450	9.450	-	9.450	9.450	9.450	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	175.000	-	-	-	-	-	175.100	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial	-	130.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Nac. Ultramarino	-	95.500	95.600	95.700	95.800	96.000	97.200	-	-	98.000	-	98.500	-	-
" " Lisboa & Açores	-	-	-	115.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	103.400	103.400	102.900	102.700	103.800	103.500	-	102.600	-	103.000	-	102.800	102.600	-
" Comp. Phosphoros	-	68.300	-	68.200	68.200	68.400	-	68.300	68.200	68.000	68.000	67.800	67.800	-
" " Real	-	-	-	-	67.500	-	67.100	67.100	67.400	-	67.250	-	-	-
" " Nacional	11.050	-	11.000	-	-	-	-	-	-	-	11.000	11.000	11.000	-
Obrig. prediaes 6 %	92.000	-	-	-	-	-	92.000	-	-	-	91.700	91.500	-	-
" " 5 %	87.800	87.300	87.300	87.650	-	85.000	87.500	-	-	87.500	87.500	-	-	-
" C.ª Beira Alta	36.000	-	35.600	35.300	-	-	-	35.400	35.400	35.200	35.100	-	35.700	-
" " Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	72.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 3 % 2.º "	-	57.400	-	-	57.400	-	57.350	57.250	57.300	-	57.200	57.100	57.000	-
" " Nacional 1.ª série	-	-	-	-	-	-	73.000	73.500	73.500	-	73.500	73.000	-	-
" " Atravez d'Africa	89.200	89.500	89.100	-	-	89.500	89.500	89.500	-	-	89.500	89.600	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	-	70,70	69,90	70	70,15	69,95	69,95	69,90	70,10	70,15	70,10	70	-	-
Acções Comp. Real	-	-	-	-	-	-	360	362	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	44,50	-	-	44,50	44,50	44	43	43	43,50	43	-	-	-
" Madrid-Zaragoza	-	370	368	366	370	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	-	228	-	224	224	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	383	387	-	387	-	380	-	380	380	302	381	-	-
" " 2.º "	-	309,50	-	-	-	-	-	-	303	304	305	307	-	-
" " Beira Alta	-	190,50	190	-	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	141,50	143	140	143	-	138,50	140	142	139,50	-	-	-	-
Londres : 3 % portuguez	-	71	70,25	70,37	70,37	70,37	70,25	70,25	70,37	70,50	70,50	70,87	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	-	-	-	-	95,50	-	-	-	-	94,62	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1906		1905		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1906	1905
COMPANHIA REAL	de a		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis
Antiga rede e nova não garantida	2 8 Abr	693	88.968.000	128.380	693	84.297.402	121.641	1.164.675.000	1.144.461.888
"	9 15 "	"	88.170.000	127.229	"	84.297.42	121.641	1.52.845.000	1.228.759.290
"	16 22 "	"	90.057.000	129.952	"	84.297.402	121.641	1.342.902.000	1.313.056.692
Nova rede garantida	2 8 "	380	13.055.000	34.355	380	11.343.598	29.851	164.483.000	159.349.132
"	9 15 "	"	11.739.000	30.892	"	11.343.598	29.851	176.222.000	170.692.710
"	16 22 "	"	12.386.000	32.594	"	11.343.598	29.851	188.608.000	182.036.308
Vendas Novas	2 8 "	70	1.801.000	25.728	70	1.643.000	23.471	24.734.000	25.811.000
"	9 15 "	"	1.847.000	26.385	"	1.643.000	23.471	26.581.000	27.454.000
"	16 22 "	"	1.430.000	20.428	"	1.643.000	23.471	28.011.000	29.097.000
Sul e Sueste	1 31 Jan	573	95.573.135	166.794	540	91.130.250	168.759	95.573.135	91.130.255
"	1 28 Fev	"	86.775.148	151.440	"	84.206.023	155.937	182.348.283	175.336.278
Minho e Douro	-	343	-	-	343	-	-	-	-
"	5 11 Mar	253	6.726.946	26.588	253	6.080.327	24.032	73.083.528	71.422.144
Beira Alta	12 18 "	"	6.665.526	26.345	"	5.389.554	21.302	79.749.054	76.811.698
"	19 25 "	"	6.985.513	27.610	"	6.012.771	23.765	86.734.567	82.824.469
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança	26 4 "	148	2.187.405	14.778	105	1.900.338	18.098	21.104.619	14.231.244
"	5 11 "	"	2.523.633	17.051	"	1.488.478	14.175	23.628.252	15.719.722
"	12 18 "	"	2.411.205	16.291	"	1.354.368	12.898	26.039.457	17.074.090
Guimarães	11 20 Fev	34	1.934.890	56.908	34	2.069.080	60.805	9.989.340	10.431.295
"	21 28 "	"	2.749.969	80.881	"	1.474.961	43.381	12.739.309	11.9

Confessando culpas

O nosso numero anterior appareceu notavelmente extropiado e faltou dos cuidados que costumam presidir á preparação d'esta folha.

O artigo da secção «Cincocentenario dos caminhos de ferro» referente ao monumento a Fontes veio precedido, e sem signal algum de separação, por outras noticias que, pertencendo á mesma secção nada tinham com aquelle assunto e deviam, portanto, vir no fim.

O nosso director ausente em Villa Real onde foi representar esta *Gazeta* no acto da inauguração da linha do Algarve, mandou d'ali um telegramma á ultima hora, que chegando estropiado induziu em erro quem o recebeu, produzindo uma noticia dos festejos cheia de disparates de marca.

Em logar das palavras telegraphadas «festejos, embandeiramentos e bodo de tarde. A' noite illuminações» apareceu cá «festa, embandeiramento a bordo de tarde á noite illuminações», pelo que se inferiu que houvera passeio fluvial com barcos engalanados e gondolas illuminadas fluctuando no Guadiana. Uma perfeita Veneza em Villa Real e uma perfeita mystificação aos leitores da nossa *Gazeta* que não estão costumados a que lhes sirvamos fantasias de Almocreve das Petas.

A seguir temos a estatística do Commercio Portuguez distanciada da secção devida; depois uma noticia sobre o Portugal Contemporaneo separada da sua secção; interessantes noticias sobre as linhas portuguezas deixaram de aparecer por terem soffrido inexplicavel demora no caminho o original enviado a tempo pelo nosso sollicito redactor effectivo; tambem por esse motivo deixou de vir a noticia explicativa da gravura que illustrava a primeira pagina.

Um numero verdadeiramente infeliz como, felizmente, não há outro na nossa collecção.

Uma phantasia ferroviaria

A titulo de curiosidade, não podemos deixar de referir um projecto singularissimo apresentado em Algeciras, ao tempo da Conferencia, de uma linha ferrea para tornar mais rapidas as communicações entre a America do Sul e o centro da Europa.

O projecto, seja dito de passagem, é de origem espanhola, e todos conhecem de sobejo a ardencia da phantasia do povo espanhol.

A testa da linha seria em Buenos Aires; seguiria depois, sobre o rio da Prata, até Montevideo, d'ahi ao Rio de Janeiro até Pernambuco. Neste porto um paquete tomaria os passageiros levando-os a Dakar, na Guiné, d'onde uma outra linha ferrea partiria através da região equatorial, e do imperio marroquino, indo terminar em Ceuta ou Tetuan.

De qualquer d'estes pontos seguiriam os passageiros para Gibraltar, d'ahi para Madrid e d'esta ultima cidade para a Europa Central.

Como extravagancia de concepção não deixa de ser curioso!

Questão medica

A proposito do congresso de medicina reunido ha pouco, em Lisboa, recebemos o *Journal de la Santé* de 15 de abril, em que nos chamam a attenção para um artigo-protesto firmado pelo dr. Madeuf, secretario da liga contra o *mal de mer*, fazendo graves accusações ao dr. Bouardel, e á commissão organizadora do congresso que ácerca d'uma proposta da referida liga, se limitou a acatar o parecer d'este illustre medico.

Parece que a liga contra o *mal de mer* quiz fretar um navio para o transporte dos congressistas e poder fazer estudos prácticos entre os medicos para o combate do terrível mal que prostra os mais energicos e derruba os mais audazes.

Queixa-se o dr. Madeuf de que, por indicação de Bou-

dardel, a commissão de Lisboa anunciou em todos os jornaes do mundo os navios de empresas commerciaes que traziam a Lisboa os congressistas, e não citar o navio fretado pela liga de que o dr. Madeuf é secretario.

Madeuf e Bouardel são antigos adversarios, e a questão agora levantada a proposito do congresso de Lisboa, é consequencia da velha inimizade, com que nada temos, desinteressando-nos portanto da questão.

Publicações recebidas

Illustriteter Fuhrer Durch Lissabon.—Publicado pelo sr. Ernst George, o sollicito e intelligente representante de diversas empresas de navegação allemãs, recebemos um interessante guia de Lisboa, escrito em allemano. Artísticas photogravuras representando os principaes monumentos de Lisboa e arredores illustram o elegante volume.

E' um valioso contingente para a propaganda do excursionismo em Portugal, e não é este o primeiro serviço que neste genero nos presta o sr. Ernst George.

Graças a elle uma corrente de viajantes allemães teem vindo buscar entre nós impressões curiosas, ficando satisfeitos com o pittoresco do paiz, a amenidade do clima, e urbanidade dos seus habitantes.

E a maneira como procura melhorar e aperfeiçoar o serviço dos paquetes das companhias de que é representante, promette desenvolver cada vez mais essa corrente, tão util para os interesses geraes do paiz.

Agradecemos o exemplar recebido.

Guia illustrada de Lisboa.—E' um elegante e commodo volume, escrito em espanhol, e publicado pela empresa de *Le Touriste*, revista illustrada que se dedica a tornar conhecidas as bellesas naturaes e artisticas de Portugal e Espanha.

Tendo por modelo publicações congêneres do estrangeiro, fornece ao excursionista todos os esclarecimentos que lhe possam ser uteis, como ácerca de hoteis, preços de carruagens, theatros, monumentos, jardins, edificios publicos, etc.

E' um bom serviço prestado ao viajante espanhol, e que apenas custa, apesar do esmero da edição, uma peseta e meia.

Agradecemos os exemplares recebidos.

— Recebemos o Regulamento do Hotel Estrella, montado na Serra da Estrella, para cura de tuberculosos.

O seu proprietario tendo reconhecido por experiecia propria quanto aquelle ponto era apropriado para a cura da tuberculose, empenhou-se em montar ali um hotel onde todos os que soffrem da terrivel doença podem ir, por assim dizer, beber a vida.

O cuidado que ao seu proprietario mereceu o regulamento interno do estabelecimento é garantia segura do esmero e dedicação com que os doentes são ali tratados.

Um novo guia de Portugal

Chega nos ao conhecimento que a Empresa dos Guias Conty, de Paris, acaba de publicar um guia de Portugal.

Ainda não vimos o livro, mas folgamos com que os srs. E. e J. Lebrun, administradores da Empresa tivessem achado oportunidade para tal publicação.

Em tempos, fallando com o sr. Conty em Paris, ácerca da publicação de um guia de Portugal, teve aquelle sr. ensejo de nos mostrar sobejamente que nunca fôra discípulo de Reclus, nem lera as suas obras de geografia.

Aquelle tempo, o sr. Conty apenas conhecia Portugal como uma província de Espanha, e tendo apenas uma industria: a *agua de Portugal*, que só se fabrica em França, e que na opinião d'aquele sr. é muito boa para lavar a cabeça. Não disse, porém, a que classe d'animes.

Desejamos que os novos administradores do guia tenham mais profundos conhecimentos que o seu antigo proprietário sobre a geografia e história de Portugal, e que por isso o novo guia tenha muita venda.

Pocinho a Villa Franca das Naves

Na Epoca, de domingo 22, fazem-se as seguintes considerações ácerca da linha do Pocinho a Villa Franca das Naves.

«Agora, que está em construção a linha do Pocinho a Miranda, e em estudos a de Regoa a Villa Franca das Naves, achamos excelente occasião de olhar bem a sério para a região do Alto Douro.

Quem lançar os olhos para a parte das Beiras que estremam o Douro, vê logo que um caminho de ferro de via reduzida perpendicular ao do Douro, se impõe, ligando as duas linhas da Beira Baixa e da Beira Alta com a do Douro, no momento de menor distância, isto é entre Pocinho e Villa Franca das Naves. Com um caminho de ferro de via reduzida, nascendo no Pocinho e percorrendo os facillimos e fertillissimos vales de Fozcôa, de Longroiva e de Teralhada, obtinha-se um acesso facil ao planalto de Marialva, Trancoso, Chafariz do Vento, etc., descendo em seguida suavemente por outros valles até Villa Franca das Naves.

Facillima construção; travessia de regiões ricas, ferteis, proximidade de muitas povoações desprovidas de viação, taes como Fozcôa com 6 freguesias do seu concelho; Méda, com Fontelouza, Marialva, Ranhados, etc., Trancoso, com Casteição, Terranho, Moreira de Reis e muitas outras povoações fertillissimas, intermediarias até Villa Franca das Naves.

Em Trancoso ou Villa Franca podia entroncar-se o caminho de ferro de Regoa a Naves. Ao Pocinho afluiria o movimento de toda aquella excelente região de todo o baixo distrito de Bragança, de Miranda, etc., encurtar-se-hiam cerca de 7 horas em viagem directa para Lisboa e Sul, evitando-se a grande volta pelo Porto. O Pocinho seria o ponto central da afluencia e confluencia do comércio do Alto Douro.

Os melhoramentos e prosperidades d'aquellas regiões, tomariam grande desenvolvimento e o Estado lucraria muito.

Já hoje de Moncorvo, de Fozcôa, Méda e logares intermédios se faz viagem directa para o Sul e Lisboa, etc., deixando o caminho de ferro do Douro para ir em carro e a cavalo a Villa Franca das Naves, pela estrada real n.º 9, com grande economia de tempo e de dinheiro. Porém, como aquellas regiões teem maior movimento com o Douro e Porto a utilidade seria grande em todos os sentidos.

Uma linha de via reduzida, de 60 kilómetros de extensão, de facilíma construção e que oferece tão grandes vantagens impõe-se com urgencia.

A linha indicada é a ultima que deve ser construída na região.

A comissão técnica que elaborou o plano da rede complementar ao norte do Mondego, entendeu que a não devia incluir nelle. Foi o Conselho Superior de Obras Públicas que a propôz, e foi classificada por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

Figurando no plano uma linha de Villa Franca das Naves por Trancoso, Sernancelhe, Moimenta e Lamego à Regoa, que facilite consideravelmente as relações de toda essa região com o Porto, é essa a linha que merece precedencia sobre outra que serve menos povoações, alonga o percurso para o Porto, tem dificuldades de construção na parte inferior do Massueime e do Côa e affastaria da linha do Douro o movimento da região de Miranda para o Sul.

Figura ainda no mesmo plano a linha de Vizeu a Foz-Tua, que também só se justifica quando outras mais importantes estiverem construídas.

O essencial por agora é levar a linha do Tamega a Cavez, a do Corgo a Chaves, a de Lamego a Villa Franca e a do Pocinho às proximidades de Miranda e Vimioso. São estes os mais importantes afluentes da linha do Douro.

LINHAS PORTUGUEZAS

Regoa a Villa Real. — No dia 1 de abril chegou a Villa Real a primeira máquina, acontecimento muito festejado pelos habitantes da região que há perto de 30 anos esperava ansiosa por tão grande melhoria.

O comboio compunha-se de duas carruagens mixtas duas de terceira classe e um fourgon, chegando às 11 horas da manhã à estação de Villa Real que estava visitosamente embandeirada. Apinhava-se ali enorme multidão e grande numero de philarmonicas.

Estrugiam os vivas, e as detonações dos morteiros. No comboio iam os engenheiros J. G. Povoas, J. Fernando de Sousa, Affonso Cabral e José Moraes Sarmento, que eram aguardados na estação pela comissão dos festejos, governador civil, presidente da câmara e pessoas mais graduadas da localidade, sem distinção de cores políticas.

Causou a melhor impressão o material circulante, comodo, elegante e bem acabado. O comboio era rebocado por uma das machinas-tenders Compound-Mallet, representada na gravura do numero passado e da qual démos ha mezes a descrição.

Foi em seguida oferecido pela grande comissão dos festejos um almoço aos engenheiros, em que foram levantados entusiasticos brindes a todos quantos concorreram por diversos modos para a construção da linha.

As 4 horas da tarde effectuou-se o regresso tomando logar no comboio cerca de 300 pessoas que vieram até a estação da Povoação para regressarem em seguida a Villa Real.

Nos principios de maio abre a linha à exploração, acabando-se até então a balastragem e as estações.

— Trabalha-se activamente no alargamento da estação da Regoa, a fim de poder comportar as linhas sufficientes para o movimento que ali se virá a dar, logo que se realize a abertura do caminho de ferro d'aquella localidade a Villa Real.

Já estão assentes duas linhas reduzidas, na extensão de 300 metros cada uma e bem assim mais duas de via larga na extensão de 150 metros cada uma. Além d'isto também ficou já assente uma ponte giratoria, mixta, para serviço de máquinas de via larga e reduzida.

A estação de Villa Real está quasi concluída. Esperase que a abertura seja em 13 de maio.

— Uma comissão do comércio de Villa Real telegraphou ao sr. ministro da fazenda pedindo que seja quanto antes aberto à exploração aquelle caminho de ferro. O sr. conselheiro Teixeira de Sousa recommendou prontamente, com o maior empenho, aquella pretensão ao seu colega das obras publicas. Pela sua parte este ministro telegraphou logo ao sr. director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, declarando-lhe que o governo tem todo o desejo de que aquelle caminho de ferro abra, sem falta, nos começos de maio; e, por isso, que informe já quando pôde ir a comissão de engenheiros inspecionar a linha. O sr. conselheiro Povoas, respondeu hoje 30, que será carregada a ponte sobre o Corgo, podendo ir a comissão de engenheiros para conhecer da sua resistencia e para em meados da proxima semana ser aberto a exploração o troço do caminho de ferro até Villa Real.

Linha de Ponte de Sôr. — Foram adjudicadas as empreitadas n.º 15, 16 e 17 de terraplenagens e obras de arte que abrangem todo o lanço de Valle do Pôco a Mora, pelas quantias de 19:200\$000, 30:000\$000 e 21:000\$000 réis ficando assim em construção os 67 quilometros de Evora a Mora.

— Foi aprovada uma variante entre perfis 479 e 522 do 3.º lanço da 1.ª secção, na herdade de Valle do Paio.

Bascula sueca. — Vae ser collocada na estação do Barreiro uma bascula sueca para pesagem de vagons a fim de simplificar as manobras a que essa pesagem dá lugar actualmente.

Estação de Lisboa. — Foi mandado colocar um guindaste de mão, no pateo da estação para facilitar a descarga de volumes pesados especialmente de cascos de azeite que de ali são expedidos em quantidade para Seputal.

Saboia-Monchique. — Esta estação da linha do Sul fica chamando-se apenas Saboia, visto não haver estrada para Monchique que fica longe e é servido pela estação de Portimão.

Estação do Barreiro. — Foram autorizadas diversas obras no terrapleno do 1.º lanço do prolongamento do Barreiro a Cacilhas para ser provisoriamente aproveitado

para o serviço de mercadorias, desafogando assim a estação do Barreiro no periodo de maior affluencia de mercadorias.

As obras a fazer importam em 2:405\$000 réis.

Estação de Villa Real de Santo António. — Foram mandadas construir com urgencia casas de habitação para o pessoal.

Estradas de acesso e estações. — Foram adjudicadas as seguintes empreitadas:

Conclusão da estrada da estação de Baleizão, 2:600\$000 réis.

Continuação da do apeadeiro de Meinedo, 1:799\$000 réis.

Ligaçāo da estação de Mosteirō com a E. R. 34, réis 5:500\$000. Ligaçāo com a ponte de Mosteirō na margem esquerda, dois lanços por 2:959\$000 réis e 5:499\$500 réis.

Estrada de acesso da Ferradosa 3:490\$000 réis.

Edifícios de Villa Real ás Pedras Salgadas — Tendo ficado dois concursos desertos e sido apresentadas propostas demasiado altas on terceiro sem base de licitação, foi auctorizada a construcção por tarefas ou por administração.

Campanhā a S. Bento. — Vae tratar-se em breve da conclusão da segunda via entre Campanhā e S. Bento.

Mossamedes. — Vae ser aberto á exploração um troço de 31 kilometros d'esta linha, continuando com a maxima actividade os trabalhos para conclusão de toda a linha.

Contomil a Leixões. — A Camara Municipal de Gondomar sollicitou a construcção de uma linha ferrea que partindo de Leixões vá terminar em Contomil.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi auctorizada a Compañia del ferrocarril de Zomoza a Valmaseda a estabelecer uma segunda via entre St.^a Agueda e Iranregui.

Alguns povos pediram para que em certos pontos seja alterado o traçado para que a linha se aproxime das povoações mais importantes.

Estão já assentes as bases do contrato para a construcção da linha ferrea de Calasparra a Almeria.

*

A Compañia Central de Viscaya vae sollicitar a concessão de uma linha ferrea de Limona a Villaro.

BRAZIL

Trata-se de estudar uma grande linha ferrea, que partindo de Belem, no Pará, vā terminar no Rio de Janeiro, atravessando os Estados do Pará, Maranhão, Goyaz, Minas e Rio de Janeiro, numa extensão de 4.060 kilometros.

A empresa que se abalança ás contingências de uma tão grandiosa construcção é norte americana, e dispõe do capital de setenta milhões e meio de dollars.

EQUADOR

Pôde considerar-se como concluída a construcção da linha através dos Andes, de Guayaquil a Quito, capital da república.

A linha chega já proximo de Ambato, que fica a menos de vinte leguas de Quito, e 2.608 metros acima do nível do mar.

ARGENTINA

Foi aberto provisoriamente ao publico o ramal de Clodomira á Banda, da Companhia Central do Norte.

Tracção electrica

Lisboa

Já se está procedendo á construcção da nova linha do Bairro Camões, que parte da Avenida, desce a rua Alexandre Herculano, passa pelas ruas de Santa Martha e

Conde de Redondo, e vae ligar com a linha da rua Go mes Freire.

Gaya

Foi prolongada mais trescentos metros a linha de Gaya, Porto, seguindo agora os carros até a capella de Santo Ovidio.

Espanha

Foi dada á Empresa de tremvias de Barcelona a Santo André a concessão por sessenta annos para estabelecer uma linha, prolongamento da actual, de Santo André e Badalona á praça de Urequinaona.

Foi feita á Sociedad Nueva Montaña a concessão de uma linha de tremvia, por tracção electrica de Santander a Astillero.

Foi feita a concessão d'uma linha ferrea, por tracção electrica de Lerida a Puigcerdá.

A linha méde 180 kilometros de extensão, entra em França por Bourg-Madome, sem atravessar tunnel algum.

O orçamento oficial para a construcção da linha e aproveitamento de quedas d'agua para producção de energia é de 4.410 contos de réis.

Vae terminar dentro em pouco a construcção da linha ferrea de Olot a Gerona, e do seu prolongamento até S. João das Abadessas.

A tracção a vapor vae ser substituida por tracção electrica.

Italia

Vae ser construida a linha de temvias electricos de Spezia a Pogazzani.

Legislação estrangeira

(Continuado do n^o 440)

3.—Todas as peças laminadas de ferro de fusão serão marcadas de modo apparente com o numero da fundição de que provem. Todas as peças laminadas destinadas a ser empregadas devem figurar numa lista que contenha além d'isso quando se tratar de materiaes de ferro de fusão, a menção do modo de fabricação e o numero da fundição á qual pertence cada peça.

4.—Das peças laminadas apresentadas para a recepção, devem submeter-se 5 por cento ás provas prescriptas. Mas, em principio, é indispensavel submeter ás provas prescriptas um specimen de cada série de laminagens, para as peças de ferro forjado, o de cada série de laminagem de cada fundição, podendo d'isso resultar um augmento do numero total acima indicado para as peças a ensaiar.

As barretas d'ensaio serão feitas quanto possivel com as aparas e restos das peças laminadas.

5.—Quando uma das peças escolhidas não satisfizer ás condições, proceder-se-ha a ensaios complementares. Para este efecto tirar-se-hão novas amostras na mesma série de laminagem quando se trate de ferro forjado, ensaiando-as nas mesmas condições.

Tratando-se de ferro de fusão, far-se-hão igualmente tres ensaios complementares sobre amostras provenientes da mesma fundição e fazendo parte da mesma série de laminagem.

Logo que uma das provas complementares não dê resultados satisfatórios, deve rejeitar-se todas as peças da mesma série de laminagem quando sejam de ferro forjado; todas as peças da mesma série de laminagem provenientes da mesma fundição, quando sejam de ferro de fusão. Mas, neste caso é necessário submeter todas as restantes séries de laminagem d'esta fundição a uma nova prova e rejeitar todas aquellas em que uma barreta dê resultados insuficientes. Do mesmo modo, no ferro forjado, todas as peças d'uma série de laminagem, e, no ferro de fusão, todas as provenientes da mesma fundição, serão rejeitadas se entre as barretas inicialmente escolhidas houver duas que não correspondam aos ensaios.

6.—As barretas de ensaio que devem tirar-se das peças a experimentar, serão cortadas a frio e com os cuidados necessarios para se não alterar a textura do metal. É proibido fazer nellas qualquer trabalho que não seja o de lhes dar a forma propria. Não poderão endireitar-se senão pela pressão e sem novo aquecimento ou calda. O recosimento das barretas para ensaiar a frio não é permitido.

A temperatura das barretas que devam ensaiar-se a frio deve ser compreendida entre 10 e 40° c. abaixo de zero.

B — Provas de ruptura á tracção

8.—Para os ensaios de ruptura á tracção de chapas (tôles), barras, cantoneiras, e outros ferros moldurados, executar-se-hão as barretas d'ensaio necessarias por meio de machinas de enxofrar (fraise) ou de aplaivar, deixando-lhe nas faces maiores as superfícies brutas que vieram da laminação. O ferro em vergalhão para rebites será ensaiado com a superfície bruta de laminação e sem prévia preparação.

9.—Medir-se-ha o alongamento numa barreta cujo comprimento entre mestras seja igual a $V \cdot \frac{80}{F}$, sendo F a secção da barreta que não deve ultrapassar 6 c. q.

10.—As barretas de provas, devem quando fôr pedido, ser graduadas em centímetros em todo o seu comprimento.

11.—Quando uma barreta der, na prova de tracção, um resultado pouco satisfatório que visivelmente se reconheça ser devido a estar mal fabricada ou a não ter sido convenientemente apertada entre as maxilas do apparelho, não se considera essa prova.

12.—Quando se dá a ruptura d'uma barreta fóra do seu terço médio entre as mestras, a prova, se só o alongamento não corresponder às condições será anullada, repetindo-se.

C. — Provas de dobragem de ruptura e provas diversas

13.—As amostras que devem submeter-se intactas ás provas de dobragem, serão sómente arredondadas á lima ligeiramente nas suas arestas longitudinaes.

As provas de dobragem devem fazer-se por meio d'uma prensa ou apparelho analogo. Considera-se sempre como angulo de dobragem o angulo b descripto por uma folha durante a operação da dobragem.

14.—Para se fazerem os ensaios de dobragem, mencionados na alinea 24 d'este §, d'uma peça que deva ser temperada, temperar-se-ha a barreta, aquecida ao rubro nascente mergulhando-a em agua cuja temperatura não ultrapasse 28° centígrados.

As provas a executar são as seguintes :

a) Ferro caldeado ou braçado¹

15. As barras de 50 a 80 mm. de largura, cortadas no sentido da laminagem em chapas, barras ou cantoneiras devem permitir a dobragem a frio num angulo de 180° sobre um mandril cujo raio seja igual ao dobro da espessura da barreta, sem que se produzam fendas na secção de dobragem. A temperatura do rubro cereja, as barras devem poder dobrar-se num angulo de 180° aplicando-se as folhas inteiramente uma contra a outra sem que se produzam gretas na secção de dobragem.

16. As barretas do mesmo genero entalhadas com uma tesoura normalmente á laminagem numa profundidade de 1 a 2^{mm} e dobradas a frio com o entalhe para fóra, deve mostrar uma textura nervosa, não se produzindo ruptura das duas folhas em toda a sua largura quando sejam inteiramente dobradas uma sobre a outra.

17. As barretas tiradas de chapas transversalmente á laminagem, devem supportar a dobragem mencionada na alinea 15 tendo o mandril de dobragem um raio igual a 12 vezes a espessura da barreta na prova a frio e 8 vezes na prova a quente, sem que apresentem principios de rupturas.

18. Uma barra de 30 a 50^{mm}, aquecida ao rubro, batida a malho paralelamente á laminagem, deve poder achatar-se até ficar com uma vez e meia da sua largura inicial sem que haja vestígios de fenda.

19. Virado a frio e dobrado sobre si mesmo a pancadas de malho, o ferro para rebites deve apresentar na dobra um olhal cujo diâmetro interior é igual á metade do diâmetro do vergalhão sem mostrar vestígios de fendas na secção de dobragem. Depois de dobrado num angulo de 45° com um raio de concordância das duas folhas igual ao raio do vergalhão, o ferro para rebites deve poder endireitar-se sem apresentar qualquer vestigio de fendas.

20. Um fragmento de vergalhão com o comprimento igual ao dobro do seu diâmetro deve deixar se recalcar até o terço d'este comprimento sem abrir. As cabeças dos rebites devem poder reduzir-se a chapas planas pela martelagem sem apresentar fundas ou gretas.

b) Ferro de fusão (aço macio)²

21. As barras de 50 a 80^{mm} de largura, intactas, tiradas no sentido da laminagem e transversalmente em chapas, barras, cantoneiras, etc. devem sem se fenderem supportar uma dobragem de 180° sobre um mandril com um diâmetro igual á espessura da barreta nas que se tirarem no sentido da laminagem, e ao dobro da espessura nas tiradas transversalmente.

Além d'isto, as cantoneiras devem supportar o rebatimento das suas folhas no mesmo plano sem se fenderem.

22. Uma barra de 50 a 80^{mm} de largura cortado numa chapa ou barra, ou cantoneira, etc, em que se tenha feito uma incisão de 1^{mm} de profundidade em toda a largura por meio d'um buril, deve sup-

portar uma dobragem sobre um mandril cujo diâmetro seja igual a 5 vezes a espessura da barreta, sem se partir bruscamente enquanto o angulo de dobragem não atinja 90° para os materiaes com uma resistencia á tracção de 4,5 toneladas, 120° para os materiaes com uma resistencia á tracção de 4 ton., pelo menos 150° para os materiaes cuja resistencia á tracção fôr de 3,6 ton. Para os materiaes cuja resistencia á tracção fique intermédia a estas, o angulo de dobragem correspondente será determinado por interpolação rectilínea.

(Continúa).

Avisos de serviço**Caminhos de ferro do Estado****Direcção do Sul e Sueste****Expedição e recepção de remessas**

Faz-se publico, que para regularidade do serviço de transportes, entre as estações d'estas linhas ferreas, a partir do 1.^o de junho proximo futuro se adoptarão as regras seguintes com respeito á expedição e recepção de remessas nas estações expedidoras :

1.^o—Cada remessa só abrange a quantidade de mercadoria que cada expedidor fizer entrar no recinto das estações e pelo respectivo chefe fôr recebida e aceite em cada dia, durante as horas que a estação regularmente está aberta ao serviço da pequena velocidade (Art.º 50.^o do Regulamento de Policia e Exploração dos Caminhos de ferro de 11 de abril de 1868), não devendo ser recebida nem aceite a remessa que ficar por completar, quanto ao numero de volumes designado na nota de expedição.

2.^o—Ao expedidor será porém concedido o prazo de 3 dias para ir juntando na estação as mercadorias necessarias para atingir o minimo da carga do vagon completo e assim poder gozar das vantagens que as tarifas concedem a estes transportes.

Neste caso a estação entregará ao expedidor um recibo por cada parcela de remessa que receber.

Quando o remessa tipo (vagon completo) não possa, por circunstancias imprevistas, ser completada, no prazo fixado de tres dias, contados da entrega da primeira fracção inclusivé, o expedidor deverá, antes que elle finde, substituir a nota de expedição por outra correspondente á mercadoria entrada e não o fazendo será obrigado ao pagamento da armazenagem da mercadoria durante os dias de permanencia.

3.^o—A Administração conservará, sob sua guarda e responsabilidade, tão sómente as remessas entregues e depositadas nas condições da regra n.^o 2 do presente aviso.

Qualquer outro deposito de mercadorias feito no recinto das estações em aterrados alugados, fica inteiramente a cargo dos donos das respectivas mercadorias, não respondendo a Administração por qualquer falta ou avaria. Lisboa, 20 de abril de 1906.

Descarga de adubos

Com o sim de activar a descarga das remessas de adubos e assim conseguir obter melhor aproveitamento do material, se faz publico que, a partir do dia 1 de junho proximo futuro e em harmonia com o disposto na condição 8.^o das condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas de pequena velocidade, a descarga d'estas remessas será feita pelo pessoal d'esta Administração, cobrando-se o respectivo direito de 100 réis por tonelada.

As notas de expedição deverão pois ser preenchidas nesta conformidade.

Lisboa, 20 de abril de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço combinado com as Companhias de osminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal e do Oeste de Espanha e de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Exposição internacional de Milão

Bilhetes directos de ida e volta de Porto-Campanhã e Lisboa a Cerbère, com o seguinte itinerario: Valencia de Alcantara, Madrid, Zaragoza, Caspe e Barcelona, válidos por 60 dias, com a facultadé de paragem em todas as estações do percurso. Primeiro dia de venda, em 1 de abril de 1906; ultimo dia de venda, em 1 de outubro de 1906.

Preços dos bilhetes (incluidos os impostos para os governos portuguez e espanhol), de Lisboa-Rocio ou Porto-Campanhã a

⁽¹⁾ Fer soudé.

⁽²⁾ Fer fondu (acier doux).

Cerbère. ida e volta, 1.^a classe, 36\$260 réis; 2.^a classe, 26\$340 réis.

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

Abertura á exploração do apeadeiro de Carrizo.

Desde 1 de maio de 1906, é aberto ao serviço limitado de passageiros, sem bagagem registada, o apeadeiro de Carrizo, situado ao kilometro 187,853 da linha do Oeste, entre as estações de Guia e Louriçal.

Neste apeadeiro não ha venda de bilhetes, devendo os passageiros que nesse tomarem o comboio, pagar ao revisor o custo da viagem, em troca de recibo.

Os preços a applicar serão os da estação immediata mais distante, conforme o sentido da marcha.—Lisboa, 18 d'abril de 1906.

Apeadeiro de AGUDA

Desde 1 de maio de 1906, o apeadeiro de Arcozello, situado ao kilometro 321,713, entre as estações de Granja e Valladares, passa a denominar-se Aguda. —Lisboa, 24 de abril de 1906.

Caldas de Monchique

Os passageiros que se destinem ás Caldas de Monchique devem

tomar bilhete e despachar suas bagagens para a estação de Portimão, onde encontram transportes para aquella localidade.

Fica por este annullado o Aviso ao publico do anno de 1899.—Lisboa, 24 de abril de 1906.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 50 000 toneladas de carvão meúdo

No dia 7 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 50.000 toneladas, de 1.016 kilos, de carvão meúdo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escritórios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa, 20 de abril de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAMBURGO Sautier & C.^a—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.^a ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 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 nová. Serviço esme ado. Diaria 1\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 600 réis.—Teleg : Higlife — Lisboa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 millimetros.....	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 Maio de 1906

COMPANHIA REAL

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	6-2 m.	5-35 m.	6-1 m.
6-35 m.	7-23 m.	6-45 m.	6-41 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.	8-1 m.
9-15 m.	9-43 m.	8-24 m.	8-59 m.
10-15 m.	10-43 m.	9-55 m.	10-21 m.
11-40 m.	12-8 t.	10-55 m.	11-21 m.
14-10 t.	1-38 t.	12-50 m.	1-16 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-20 t.	2-46 t.
4-53 t.	5-21 t.	3-50 t.	4-16 t.
5-30 t.	5-58 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	6-10 t.	6-36 t.
8-25 n.	8-53 n.	7-40 t.	8-6 n.
10-5 n.	10-33 n.	9-10 n.	9-36 n.
12-30 n.	1-3 m.	10-45 n.	11-11 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.	7-24 m.
7-15 m.	8-6 m.	8-10 m.	8-55 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-25 m.	9-25 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-40 m.	10-30 m.	9-15 m.	10-2 m.
10-10 m.	11-0 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	10-45 m.	11-49 m.
10-50 m.	11-54 m.	a 11-26 m.	12-2 t.
12-20 t.	a 24 t.	11-35 m.	12-37 t.
a 1-40 t.	2-16 t.	1-5 t.	2-7 t.
1-50 t.	2-54 t.	2-26 t.	3-2 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-33 t.	3-37 t.
3-15 t.	4-16 t.	3-16 t.	4-32 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	4-5 t.	5-7 t.
4-50 t.	5-40 t.	4-28 t.	5-45 t.
5-20 t.	6-8 t.	5-26 t.	6-2 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	5-53 t.	6-42 t.
6-13 t.	7-19 t.	6-20 t.	7-24 t.
6-55 t.	7-45 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-30 t.	8-17 n.
7-15 t.	8-49 n.	7-55 t.	8-55 n.
a 9-10 n.	9-46 n.	8-26 n.	9-2 t.
9-20 n.	10-2 t.	9-20 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-32 n.
10-50 n.	11-54 n.	10-50 n.	11-51 n.
12-25 n.	1-15 m.	a 11-26 n.	12-2 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

2-50 m.	10-22 m.	10-36 m.	11-5 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.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.	6-40 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.	6-1 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-39 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.	8-48 m.
a 9-3 m.	10-16 m.	a 8-40 m.	9-15 m.
10-40 m.	11-34 m.	1-3 m.	10-5 m.
a 11-35 m.	1-10 t.	a 10-39 m.	11-10 m.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 m.	12-3 t.
a 1-55 t.	2-15 t.	a 12-40 t.	1-10 t.
2-35 t.	3-38 t.	2-3 t.	2-3 t.
3-48 t.	4-19 t.	a 2-43 t.	3-18 t.
a 4-40 t.	5-10 t.	2-50 t.	3-55 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.	5-3 t.
a 6-45 t.	6-57 t.	4-3 t.	5-4 t.
6-22 t.	7-20 t.	a 5-30 t.	6-5 t.
7-35 t.	8-38 t.	6-19 t.	7-18 t.
8-50 n.	9-53 n.	7-40 t.	8-39 n.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.	10-3 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-34 n.	11-34 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.	12-15 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.	10-24 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-16 m.	11-30 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.	12-24 t.
10-42 m.	11-26 m.	12-40 t.	1-24 t.
11-32 m.	12-26 t.	1-40 t.	2-24 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.	4-19 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-41 t.	5-25 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-29 t.	6-13 t.
a 4-37 t.	5-26 t.	7-5 t.	7-49 n.
4-42 t.	5-26 t.	8-5 n.	8-49 n.
6-42 t.	7-26 t.	11-3 n.	11-50 n.
9-37 n.	10-21 n.	—	—

Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

12-42 t.	1-40 t.	7-22 m.	8-20 m.
8-10 n.	9-8 n.	2-13 t.	3-11 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-42 t.	7-7 t.	c 5-23 m.	p 6-35 m.
c 6-0 t.	p 7-7 t.	5-25 m.	6-48 m.
40-42 n.	42-6 n.	8-28 n.	9-30 n.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
42-30 n.	2-45 m.	c 7-26 m.	p 9-18 m.
—	—	7-26 m.	9-27 m.

Setil Vendas Novas Setil

Setil	Vendas Novas	Setil
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.
8-20 m.	10-12 m.	7-10 m.
6-0 t.	7-32 t.	8-12 n.

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada

</



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 8 de Maio 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 á portuguesa, 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



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vai por allemão **Santos**. Sairá a 4 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rugia**. Sairá a 17 de maio.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Barcelona, **Saint Thomas** 7. Sairá a 15 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



BISSAU e Bolama, vapor portuguez **Guiné**. Sairá a 4 de maio.

Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^º



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 10 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



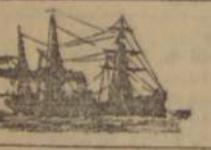
Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Cap Ortegal**. Sairá a 1^o de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Bordeos, vap. francez **Cordillère**. Sairá a 2 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^º



Bordeos, vapor francez **Atlantique**. Espera-se de 16 a 17 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^º



Buenos Aires (directo), vap. allem. **Cap Blanco**. Sairá a 11 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Espera-se a 14 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^º



Dover e Hamburgo, vap. allemão **Meteor**. Sairá a 15 de maio. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



Glasgow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se de 6 a 7 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



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



Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão **Antonina**. Sairá de 2 a 4 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 22 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^º



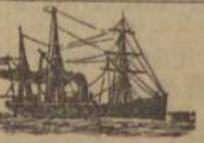
Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sairá a 7 de maio. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **La Plata**. Sairá a 3 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



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



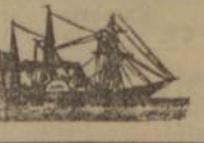
Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vap. allemão **Corrientes**. Sairá a 13 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



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



Pernambuco, Maceió, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bonn**. Sairá a 8 de maio. Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.^º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, por allemão **Tucuman**. Sairá a 9 de maio. 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 maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^º



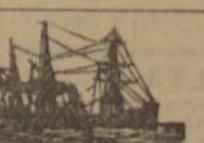
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 2 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 8 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^º



S. Vicente, Rio de Janeiro e Buenos Aires, vap. inglez **Nile**. Sairá a 14 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 34, 1.^º



S. Vicente, Rio de Janeiro Montevideu, Buenos Aires e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Sairá a 16 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Modificação á Tarifa especial interna n.º 12

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 22 de Abril de 1906)

SUMMARIO

O § 2.º—**Preço especial**—da Tarifa especial interna n.º 12 de pequena velocidade, é modificado como segue:

Expedições de qualquer estação para as estações á quem de Pinhal Novo para as de Palmela e Setubal e para as além de S. Marcos:

1.^a e 2.^a séries Por tonelada — Tabela n.º 25

Minimo de percurso: 60 kilometros ou pagando como tal

Lisboa, 20 de Abril de 1906.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.