

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

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.

SUMMARIO

A ESTACÃO DE VILLA REAL, por J. Fernando de Sousa.....	Página 133
BUENOS AIRES—LISBOA.....	134
PARTE OFFICIAL—Decreto de 20 de março, portarias de 21 de abril de 1906 e regulamento para a concessão de caminhos de ferro em estradas.....	135 e 136
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	136
EXCURSOES EM FRANÇA.....	137
BILHETES KILOMETRICOS EM ESPANHA.....	137
NA REGIÃO DO AUDE (illustrado).....	137
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.....	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 — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	140 e 141
CONFESSANDO CULPAS.....	142
UMA PHANTASIA FERROVIARIA.....	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 — Bascula 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 ás Pedras Salgadas — Campanhã a S. Bento — Mossamedes — Contomil a Leixões.....	144
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Brazil — Equador — Argentina.....	144
TRACÇÃO ELECTRICA.....	144
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA (Continuação).....	144
AVISOS DE SERVIÇO.....	145
ARREMAÇAÇÕES.....	146
AGENDA DO VIAJANTE.....	146
HORARIO DOS COMBOIOS.....	147
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	148

A estação de Villa Real

A pesar 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 divergencias politicas que escolhem um problema tecnico para campo de batalha. Também não são concordes os pareceres das estações officiaes sobre o assunto, o que levou o ex.º Ministro das Obras Publicas a confiar esse estudo a uma comissão tecnica especial. E' d'esperar que não tarde em ser adoptada uma solução definitiva. Não virá, pois, fóra de proposito uma breve noticia, que ponha em relevo a importancia da estação e das funções que é chamada a desempenhar na exploração das linhas ferreas do Algarve.

Villa Real é um centro fabril de alguma importancia e um porto com bastante movimento; tem pois vida e trafego proprios que a nova estação deve servir commodamente 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, installações para o serviço de tracção, officinas, etc.

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

Outra e mais importante função lhe pertence. De frente com Villa Real a cidade de Ayamonte, havendo relações de cada hora entre as duas povoações. Mais ainda: toda a provincia do Algarve as tem com a zona visinha ao sul de Espanha, abrangendo as provincias de Huelva e Andaluzia, ás quaes concorre para os trabalhos agricolas grande numero de trabalhadores algarvios. O commercio de peixe, as festas e feiras, dão ainda logar a movimento de valor, que justifica plenamente a construcção de um troço de linha ferrea de Gibraleon, ou melhor ainda, de Huelva a Ayamonte.

A grande largura do Guadiana proximo da foz tornaria muito dispendiosa a construcção de uma ponte, que deveria ter tramo movel ou ser construida com altura sufficiente para não embaraçar a importante navegacão, não só de pequenos barcos, como dos centenares de navios que vão receber minerio ao Pomarão.

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

Nem só as relações regionaes pôdem ser assim attendidas. Casos haverá em que seja preferivel a viagem de Lisboa para a Andaluzia pelo Algarve, 30 kim. mais curta que pela via Badajoz, encurtamento que attingirá perto de 100 kim. quando a linha do Sado estiver construida. Não que esse trafego tenha extraordinaria importancia, mas junto ao do Algarve justificaria comboios rapidos com material que proporcionasse maiores commodidades, o que determinaria maior concorrência de passageiros.

Todavia são as relações regionaes que pôdem originar trafego quotidiano de certo valor.

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

Ha finalmente a importação e exportação maritima, que pôde ter grande importancia, visto virem annualmente centenares de navios ali para levarem minerio, que pôdem receber outra carga ou trazê-la por baixo frete. As proprias linhas do Estado teem vantagem em receber por aquelle porto boa parte do carvão que consomem. Quer a mercadoria seja directamente carregada ou descarregada para vagon, quer haja d'esperar em armazem o embarque, pôde convir trazê-la por caminho de ferro a Villa Real ou importá-la por ali para diversos pontos da provincia. Deve, pois, haver na estação uma ponte-caes ou estacada, a que os navios possam atracar e onde vão os vagon tomar ou deixar carga, e armazens para deposito, tudo relacionado com as linhas de triagem e manobra.

O plano da estação tem, portanto de ser sufficientemente

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 espaçoso 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 ter-
rapleno 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 nivel 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 nivel, 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 nivel.

Reputava-se tambem difficil a derivação futura de uma linha ao longo da margem, o que aliás seria exequível sem dispendiosas expropriações, empregando-se curvas de 180 metros de raio.

Foi alvitado 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 nivel do cemiterio, porque a da avenida é inevitavel 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 dispendiosa, dificultaria o estabelecimento das linhas de triagem e obrigaria a uma passagem de nivel 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 perduravel 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'aquella 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 effeito 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 hotéis, 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 concorrência é enorme. O chefe dos criados é quem distribue os logares á mesa; pois este serviço é feito com tal urbanidade que lembra a doçura com que um sargento distribue na caserna as camas aos recrutas destinados á sua companhia.

Como este caso, muitos outros se podem 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.

PARTE 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 districtal n.º 196, comprehendido 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 clausulas e condições seguintes :

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

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

3.^a O concessionario submeterá á aprovação 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 quaesquer desvios do leito actual das estradas.

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

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

6.^a A via será simples, podendo contudo 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 insufficiente 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 construção.

8.^a A largura da via não será superior a 4 metro.

9.^a Os trabalhos de modificação 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 approved 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 approvedas pelo Governo, que poderá marcar o numero minimo de comboios ordinarios.

14.^a O Governo terá o direito de fiscalizar, pela forma que julgar conveniente, tanto a construção 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 policia, 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 necessario 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 occupada pela linha ferrea, mas para o respectivo custeamento e despesas de fiscalização o concessionario pagará annual e adeantadamente ao Estado por cada kilometro de estrada occupada réis 50\$000.

18.^a Fica por conta do concessionario a indemnização de quaesquer prejuizos resultantes dos trabalhos de construção 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 fóra 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 também transportados gratuitamente os funciona-

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 quaesquer 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 effeitos 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 approveds 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 obrigação de indemnizar os concessionarios revertendo a favor do Estado o depósito de garantia.

29.^a Os concessionarios não poderão transferir para outra qualquer entidade, 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-REI.—Antonio Ferreira Cabral Paes do Amaral.

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

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

O caminho de ferro tudo submete, tudo sacrifica 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 facil e economica construção, 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 propositalmente 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 construção 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 traineis 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 construção levam a procurar executá-las no leito d'aquellas estradas cujas condições de tracção sejam acceitaveis para a exploração das primeiras e cuja

suficiente largura não contrarie a circulação para que taes estradas foram primitivamente construídas.

Da applicação das considerações expostas á viação ordinaria do nosso paiz logicamente se conclue que a construcção de vias ferreas sobre o pavimento de muitas das nossas estradas será, sem a menor contestação, empreendimento de utilidade e conveniencia publica, pois que são de tal modo favoraveis as condições de tracção de muitas d'essas estradas, que indubitavelmente permitem, com vantagem, a exploração de vias ferreas, desde que sejam cuidadosamente fixadas as condições do estabelecimento d'estas ultimas sobre o pavimento das primeiras.

É por isso que, baseando-me nos trabalhos da commissão nomeada em portaria de 19 de setembro de 1902 para estudar este assunto, sobre o qual foi tambem ouvida a Procuradoria Geral da Corôa 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 tem servido para occupar as repartições competentes com trabalhos que, sem a minima vantagem, se addicionam áquelles que utilmente lhes estão commettidos.

Com effeito, as variadas tentativas d'este genero de concessões podem quasi dizer-se mallogradas até agora, apesar do elevado numero dos pedidos feitos.

Para garantir a seriedade d'esses pedidos julguei opportuno o principio do concurso, fixando como condição indispensavel para este a necessidade de um deposito em dinheiro e a apresentação prévia de um projecto de execução.

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

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

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

Estas disposições principaes, ajudadas por outras, nascidas das indicações que em circumstancias analogas a pratica sancionou, originaram o projecto de decreto que hoje me cabe a honra de submeter á superior apreciação de Vossa Magestade.

Secretaria de Estado dos Negocios de Obras Publicas, Commercio e Industria, em 21 de abril de 1906. — *José Gonçalves Pereira dos Santos*.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem approvar o regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, que baixa assignado pelo mencionado Ministro e Secretario de Estado e fica fazendo parte integrante d'este decreto.

O mesmo Ministro e Secretario 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.^a 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 proprio e parte em leito de estradas.

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

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

4.^a Satisfeito o deposito na condição anterior proceder-se-ha a um inquerito administrativo de utilidade publica aberto na Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, por fórma a serem ouvidas as entidades e corporações interessadas da região servida pela linha ferrea e quaesquer outras estações officiaes que se entenda ser conveniente consultar.

5.^a Tendo em vista o resultado do inquerito, assim como o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas 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 á organização do projecto.

Se o Governo resolver não fazer a concessão, será restituído o deposito effectuado em virtude da condição 3.^a.

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

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 transversaes na escala de 1 : 200;

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

Perfil typo 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 machinas necessarias para a construcção 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 descriptiva 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 applicavel, 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 Ministerio da Guerra.

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

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

7.^a Logo que os estudos e projecto tenham sido approvados e determinado o seu valor, mediante informação da competente direcção de obras publicas e parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, abrir-se-ha concurso publico para a concessão da linha ferrea.

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

§ 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 acceite pelo jury que presidir ao concurso. A declaração da opção deverá ser apresentada na Direcção Geral das Obras Publicas e Minas dentro do prazo de tres dias contados d'aquelle em que se tiver realizado o concurso.

9.^a No programma do concurso deverá fixar-se a importancia do deposito provisorio exigido aos concorrentes para serem admitidos, assim como o valor arbitrado ao projecto, para ser pago ao requerente da concessão pelo adjudicatario.

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

10.^a Feita a adjudicação e antes de assignado o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o deposito provisorio com a quantia precisa para perfazer a importancia do deposito definitivo, que será de 100\$000 réis por cada kilometro de extensão da linha, sujeito ao minimo de 2.000\$000 réis, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fór o adjudicatario, a importancia do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

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

§ unico. Se a adjudicação fór feita ao requerente da concessão, ser-lhe-ha levado em conta para o deposito definitivo o primitivo deposito e a parte do provisorio que porventura tiver feito nos termos da condição 9.^a.

(Continúa).

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 applicar o preço especial do § 2.^o ás expedições de áquem do Pinhal Novo para as de Palmella, Setubal e além de S. Marcos, com o minimo de 60 kilometros, e segundo a tabella 25 annexa á tarifa que aqui demos 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 incluídas a corticeira 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 approvada esta tarifa combinada entre as linhas de Salamanca, do Minho e Douro e do Porto á Póvoa, 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, remettemos hoje aos nossos assignantes 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. assignantes 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 sufficiente.

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 offerecia.

Todavia tão benefícciosa era para os viajantes essa tarifa que apesar d'aquellas restricções ella ainda ficou de grande vantagem para quem vae, especialmente em grupo de familia viajar no paiz visinho, 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 utilisavel.

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 kilometros só começa agora em 2.000, e os grupos de distancias que subiam de 200 em 200 kilometros são agora de 600 até 5.000 kilometros, e d'ahi em diante de 1.000 em 1.000.

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

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

E' bom notar que tem 7 mezes 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 accordo que temos com a agencia principal das linhas espanholas.

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

Para os nossos assignantes essa commissão é reduzida, de fôrma que estes lucram, em varios casos, quasi o importe da sua subscrição.

Temos exemplares da tarifa á disposição dos nossos assignantes que os desejarem e no-los requisitem, e se, como contamos, recebermos quantidade sufficiente da-lhe-mos 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 gosar esse descanso indispensavel ao nosso organismo fatigado por um anno de trabalho insano?

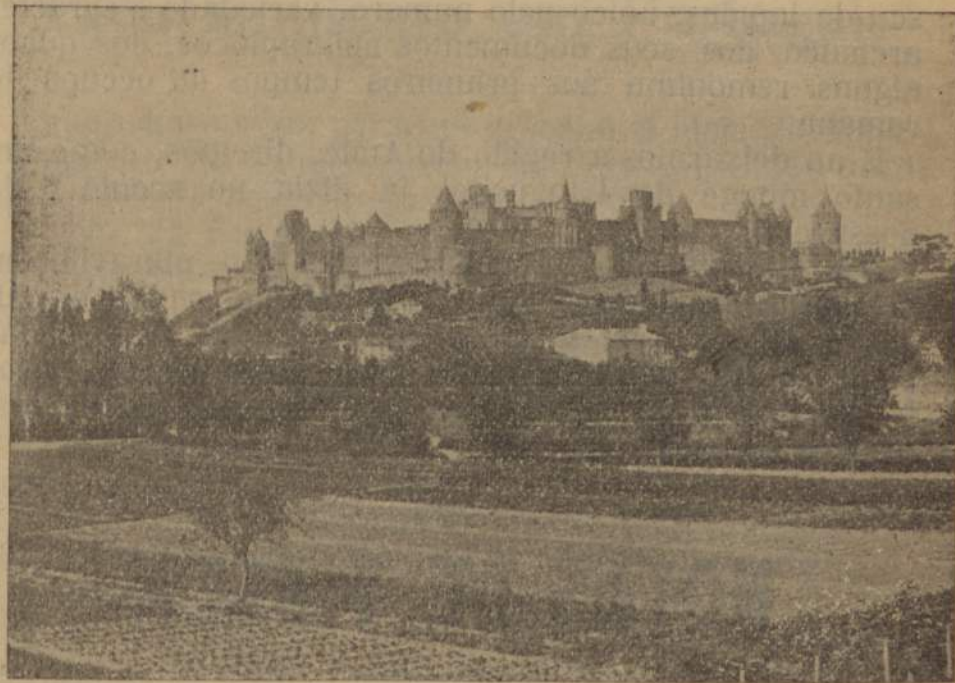
Se preferirmos uma região onde as bellas naturaes e as maravilhas artisticas se alliem e harmonizem superiormente, o Aude está naturalmente indicado.

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

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

No centro da região, a antiga cidade de Carcassone, monumento unico no mundo, atráe pelo seu prestigio, e detem pela sua belleza 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 franceza. Imobilizados num qualquer monumento da sua época, surgem-nos aos olhos, apparecem-nos ao espirito, todos os povos que occuparam a cidade: gaulezes, romanos, visigodos, sarracenos e francos.



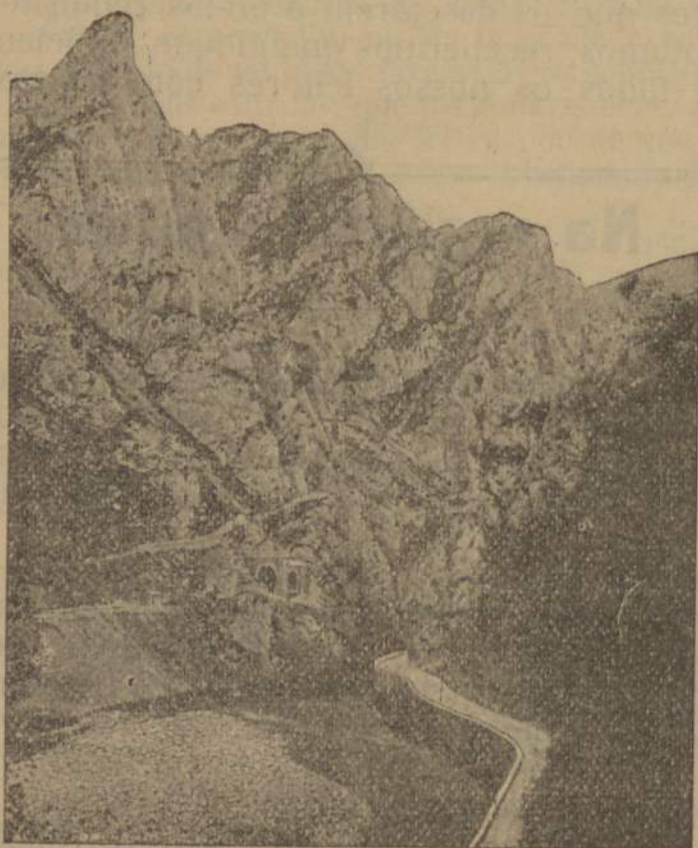
Vista panoramica de Carcassone

Podemos contemplar todos os generos da architectura civil e militar desde a época romana até o seculo XV; podemos admirar na basilica de Saint Nazaire, a joia da cidade, que por sua vez é a joia da França, a sua triplíce nave romana, seguida d'um côro gothico, construcção d'uma elegancia e arrojo incomparaveis; os seus vitraes dos seculos XII e XIV, artisticas maravilhas; as suas estatuas em pedra, reputadas como a obra prima da esculptura franceza d'aquella época.

Referindo-se a Carcassone, 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 kilometros que se percorre em tremvia, fica a pittoresca Montanha Negra; seguindo pela estrada da Rigole, chega-se ao reservatorio 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-Lyx

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 planície, e entrando em Narbona, experimenta-se uma sensação inegualavel vendo abrir-se perante nós um vastissimo horisonte 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 character archaico dos seus documentos epigraphicos, dos quaes alguns remontam aos primeiros tempos da occupação 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, esmaltadas de culturas, guarneçadas 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.—Fres Vancoovers.—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 Alasca, 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 ali, que iam, no fim de tanto tempo, almoçar rasoavelmente, voltar em breve ás commodida-

des do hotel e do caminho de ferro, incomparavelmente 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 provincia do Canadá, que vae do Oceano Pacifico ás Montanhas Rochosas e do *Pauget Sound* ao Alasca.

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 incluído 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 remoçamos, 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 península 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, pittoresco, 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 quizer 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, embaraçante 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 4 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 difficuldade á livre entrada dos passageiros.

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

Desde então a construção de edificios e a população tem crescido tão rapidamente que hoje já conta 45.000 habitantes, tem ruas bem construídas, bairros luxuosos, hotéis sumptuosos, uma extensa rede de tremvias electricas e todas as commodidades das grandes agglomerações.

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 taes 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 Atlantico (o da noute é o Imperial) porque lhe permite ver todo o caminho até quasi á estação de Sicomous, onde deve pernoitar, no hotel.

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

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

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

Consta este de uma carruagem toda envidraçada, com bancos longitudinaes, sem cortinas nem qualquer embaço que encubra as altas e largas janellas, carruagem 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.

Tambem 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 succede 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 effeito, entre a vegetação uberrima que guarnece as margens, as enfiadas de peixes, de um encarnado vivissimo, sob os raios do sol.

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

A linha segue pela margem esquerda do Frazer, até Cisco; deve o passageiro, por isso, buscar logar á direita da carruagem, até esse ponto, onde se cruza o rio, e então convém ver á esquerda, admirando ahi as gargantas Thompson (Thompson Canon) que se prolongam em phantasticas perspectivas por mais de 12 milhas, formando, ora cavernas da mais variada coloração, ora semelhantes templos, torres, castellos, monumentos, ora apresentando formas de animaes, figuras apocalypticas 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 necessario 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 dôr 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 ruínas e de cadaveres.

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 cataclismos destroem-as como se aquelles grandiosos edificios fossem de tenue papel de seda!

E tanto mais nos commovem os terramotos 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 açoriano 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 Portuguesa* 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 circumstancias 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 estavamos 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 alliança soffreu por causa da Italia ter enfileirado com a França e a Inglaterra na questão de Marrocos, abandonando a sua alliada ao odioso das suas exigencias infundadas.

A imprensa allemã tendo á frente a *Gazeta da Allemanha do Norte* tem caído 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 allemães 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 rigosamente boycottada pela *Correspondencia economica allemã*.

Ora se nós soubermos aproveitar a occasião poderemos fazer espalhar na Allemanha 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 allemães que todos os annos saem em busca do sol e de bellezas que a sua terra não possui.

Desviados da Italia, pela propaganda da sua imprensa, não seria difficil 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 accordo com o artigo 37.º 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 38.º dos estatutos.

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

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

A companhia instituiu uma caixa de aposentações 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 bibliothecas, 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 subsidios 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 constituídos:

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 reúne a extraordinaria, para fazer uma simples reforma nos estatutos, constante da suppressão das acções 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.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

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

Os depositos das acções ao portador effectuam-se até o dia 10 de maio, em Lisboa, na sede da companhia, Rua de S. Nicolau n.º 88, 1.º-D, e no estrangeiro nos logares que forem opportunamente 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.º, excepto ás sextas feiras, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde, na sede 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 logar o pagamento de 300 réis por acção, livre do imposto de rendimento.

Depois do dia 12 de maio este pagamento só terá logar 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 simplifica-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 descrições dos jornaes, todas as viagens feitas á custa do thesouro 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 que-riam ver e nada percebem do que viram.

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

Dá isso sempre logar 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 vespuras 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—2.º grau—e as da companhia do Caminho de ferro da Beira Alta, bem como as acções das Companhias do Assucar de Moçambique, Phosphores e Gaz.

A liquidação do fim do mez parece não apresentar difficuldades, 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	815

J. C.

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

		ABRIL													
BOLSAS		16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	—
Lisboa : Inscriptões 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 0/0 1888.....		20.800	—	—	—	20.800	—	20.800	20.800	20.800	—	20.850	20.855	—	—
» 4 0/0 1890 assent.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 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 0/0 1905.....		9.500	9.450	9.450	—	9.450	9.450	9.450	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções 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 0/0.....		92.000	—	—	—	—	—	92.000	—	—	—	91.700	91.500	—	—
» 5 0/0.....		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 0/0 1.º grau.....		—	—	—	—	72.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 3 0/0 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 0/0 portuguez 1.ª série		—	70,70	69,90	70	70,15	69,95	69,95	69,90	70,10	70,15	70,10	70	—	—
Accções 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 0/0 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 espanhoes

Linhas	Período de exploração	1906			1905			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905
COMPANHIA REAL	de 8		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
	2 8 Abr	693	88.968.000	128 380	693	84.297.402	121.641	1.164.675.000	1.144.461.888	20 213.112	—
	9 15 »	»	88.170.000	127.229	»	84.297.402	121.641	1.252.845.000	1.228.759.290	24.085.710	—
	16 22 »	»	90.057.000	129.952	»	84.297.402	121.641	1.342.902.000	1.313.056.692	29 845.308	—
	2 8 »	380	13.055.000	34.355	380	11.343.598	29 851	164.483.000	159.349.132	5.133.868	—
	9 15 »	»	11.739.000	30.892	»	11.343.598	29.851	176.222.000	170.692.710	5.529.290	—
	16 22 »	»	12.386.000	32.594	»	11.343.598	29.851	188.608.000	182.036.308	6.571.692	—
	2 8 »	70	1.801.000	25.728	70	1.643.000	23.471	24.734.000	25.811.000	—	1.077.000
	9 15 »	»	1.847.000	26.385	»	1.643.000	23.471	26.581.000	27.454.000	—	873.000
	16 22 »	»	1.430.000	20.428	»	1.643.000	23.471	28.011.000	29.097.000	—	1.086.000
	13 1 Jan	573	95.573.135	166.794	540	91.130.250	168 759	95.573.135	91.130.255	4.442.880	—
	12 8 Fev	»	86.775.148	151.440	»	84.206.023	155.937	182.348.283	175.336.278	7.012.005	—
	— — —	343	—	—	343	—	—	—	—	—	—
	5 11 Mar	253	6.726.946	26.588	253	6.080.327	24.032	73.083.528	71.422.144	1.661.384	—
	12 18 »	»	6.665.526	26.345	»	5.389.554	21.302	79.749.054	76.811.698	2.937.356	—
	19 25 »	»	6.985.513	27.610	»	6.012.771	23.765	86.734.567	82.824.469	3.910.098	—
	26 4 »	148	2.187.405	14.778	105	1.900.338	18.098	21.104.619	14.231.244	6.873.375	—
	5 11 »	»	2.523.633	17.051	»	1.488.478	14.175	23.628.252	15.719.722	7.908.530	—
12 18 »	»	2.411.205	16.291	»	1.354.368	12.898	26.039.457	17.074.090	8.965.367	—	
11 20 Fev	34	1.934.890	56.908	34	2.069.080	60.855	9.989.340	10.431.295	—	441.955	
21 28 »	»	2.749.969	80.881	»	1.474.961	43.381	12.739.309	11.906.256	833.053	—	
12 8 »	64	10.271.822	160.497	64	8.826.953	137.921	20.786.719	20.531.689	255.030	—	
25 31 Mar	3681 Ps.	2.064.830	560	3681 Ps.	1.921.404	521 Ps.	26.418.865	26.049.636	369.229	—	
1 7 Abr	»	2.074.073	563	»	2.042.508	555	28.492.939	28.092.144	400.795	—	
2 8 Abr	3650	1.966.147	538	3650	1.857.779	508	27.214.001	25.748.715	1.465.286	—	
9 15 »	»	1.903.744	521	»	1.871.242	512	29.117.745	27.619.958	1.497.787	—	
26 1 Abr	1067	371.333	348	1067	388.594	364	4.883.066	5.022.741	—	139.675	
2 8 »	»	360.919	338	»	359.965	337	5.243.985	5.382.706	—	138.721	
2 8 Abr	777	154.453	198	777	138.128	168	1.935.936	1.796.510	139.426	—	
9 15 »	»	155.716	200	»	146.159	188	2.091.652	1.942.670	148.982	—	
16 22 »	»	156.487	201	»	132.293	170	2.248.139	2.074.963	173.176	—	
2 8 »	180	57.126	317	180	49.984	277	861.733	633.732	228.001	—	
9 15 »	»	54.652	303	»	46.286	257	916.385	680.018	236.367	—	

Confessando culpas

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

O artigo da secção «Cincoentenário 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 estropeado induziu em erro quem o recebeu, produzindo uma noticia dos festejos cheia de disparates de marca.

Em lugar das palavras telegraphadas «festejos, embandeiramentos e bodo de tarde. A' noite illuminações» appareceu 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 apparecer 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 tomara 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 práticos entre os medicos para o combate do terrivel 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 annunciou em todos os jornaes do mundo os navios de empresas commerciaes que traziam a Li-boa 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

Illustrieter 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 allemão. 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 satisfeitißimos 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, promete 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 bellas naturaes e artisticas de Portugal e Espanha.

Tendo por modelo publicações congeneres 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 pseta 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 experiencia 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 pódem 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 discipulo de Reclus, nem lera as suas obras de geografia.

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

Desejamos que os novos administradores do guia tenham mais profundos conhecimentos que o seu antigo proprietario sobre a geografia e historia 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 excellente 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 distancia, 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 Terralhada, obtinha-se um accesso 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 freguezias do seu concelho; Mèda, com Fontelouza, Marialva, Ranhados, etc., Trancoso, com Casteigão, Terranho, Moreira de Reis e muitas outras povoações fertillissimas, intermedias até Villa Franca das Naves.

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

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

Já hoje de Moncorvo, de Fozcôa, Mèda 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 cavallo 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 kilometros de extensão, de facilima construção e que offerece tão grandes vantagens impõe-se com urgencia.

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

A commissão technica que elaborou o plano da rede complementar ao norte do Mondego, entendeu que a não devia incluir nelle. Foi o Conselho Superior de Obras Publicas que a propoz, 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 á 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 difficuldades 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 tambem só se justifica quando outras mais importantes estiverem construidas.

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 ás proximidades de Miranda e Vimioso. São estes os mais importantes affluentes da linha do Douro.

LINHAS PORTUGUEZAS

Regoa a Villa Real.—No dia 1 de abril chegou a Villa Real a primeira machina, acontecimento muito festejado pelos habitantes da região que ha perto de 30 annos espera anciosa por tão grande melhoramento.

O comboio compunha-se de duas carruagens mixtas duas de terceira classe e um fourgon, chegando ás 11 horas da manhã á estação de Villa Real que estava vistosamente 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 commissão dos festejos, governador civil, presidente da camara e pessoas mais graduadas da localidade, sem distincção de côres politicas.

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 demos ha mezes a descripção.

Foi em seguida offerecido pela grande commissão 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 á 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 tambem ficou já assente uma ponte giratoria, mixta, para serviço de machinas de via larga e reduzida.

A estação de Villa Real está quasi concluida. Espera-se que a abertura seja em 13 de maio.

—Uma commissão do commercio de Villa Real telegraphou ao sr. ministro da fazenda pedindo que seja quanto antes aberto á exploração aquelle caminho de ferro. O sr. conselheiro Teixeira de Sousa recommendou prontamente, com o maior empenho, aquella pretensão ao seu collega 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 póde ir a commissão de engenheiros inspecionar a linha. O sr. conselheiro Povoas, respondeu hoje 30, que será carregada a ponte sobre o Corgo, podendo ir a commissão 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 reis ficando assim em construção os 67 kilometros de Evora a Mora.

—Foi approvada 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 vagona a fim de simplificar as manobras a que essa pesagem dá logar actualmente.

Estação de Lisboa.—Foi mandado collocar 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 Setubal.

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 auctorizadas 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 período de maior affluencia de mercadorias.

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

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

Estradas de acesso de 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.

Ligação da estação de Mosteiró com a E. R. 34, réis 5:500\$000. Ligação com a ponte de Mosteiró 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 autorizada a construção por tarefas ou por administração.

Campanhã a S. Bento. — Vae tratar-se em breve da conclusão da segunda via entre Campanhã 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 construção de uma linha ferrea que partindo de Leixões vá terminar em Contomil.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Foi autorizada a Compañia del ferrocarril de Zomoza a Val maseda 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 construção 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, vá 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 contingencias de uma tão grandiosa construção é norte americana, e dispõe do capital de setenta milhões e meio de dollars.

EQUADOR

Póde considerar-se como concluida a construção da linha através dos Andes, de Guayaquil a Quito, capital da republica.

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

ARGENTINA

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

Tracção electrica

Lisboa

Já se está procedendo á construção 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 Gomes 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 official para a construção 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 construção 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 effeito 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 satisfatorios, deve regeitar-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 necessario submeter todas as restantes séries de laminagem d'esta fundição a uma nova prova e regeitar todas aquellas em que uma barreta dê resultados insufficientes. 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 regeitadas 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. E' prohibido 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 nunca permittido.

A temperatura das barretas que devam ensaiar-se a frio deve ser comprehendida 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 necessárias por meio de machinas de enxofrar (fraiser) ou de aplainar, 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 $V \sqrt{F}$, 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 satisfactorio que visivelmente se reconheça ser devido a estar mal fabricada ou a não ter sido convenientemente apertada entre as maxilas do aparelho, 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 ás condições será annullada, 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 aparelho 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 braçado ¹

15. As barras de 50 a 80 mm. de largura, cortadas no sentido da laminação em chapas, barras ou cantoneiras devem permitir a dobragem a frio num angulo de 150° 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° applicando-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 laminação 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 laminação, 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 parallelamente á laminação, 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 diametro interior é igual á metade do diametro do vergalhão sem mostrar vestígios de falhas na secção de dobragem. Depois de dobrado num angulo de 45° com um raio de concordancia 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 diametro 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 laminação e transversalmente em chapas, barras, cantoneiras, etc. devem sem se fenderem supportar uma dobragem de 180° sobre um mandril com um diametro igual á espessura da barreta nas que se tirarem no sentido da laminação, 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 diametro seja igual a 5 vezes a espessura da barreta, sem se partir bruscamente emquanto 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 rectilinea.

(Continúa).

Aviões 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 abrangerá 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 attin- gir o minimo da carga do vagon completo e assim poder gosar das vantagens que as tarifas concedem a estes transportes.

Neste caso a estação entregará ao expedidor um recibo por cada parcella 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 fim 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.ª 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 caminhos de ferro de Madrid-Caceres-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 Cerbere, com o seguinte itinerario: Valencia de Alcantara, Madrid, Zaragoza, Caspe e Barcelona, válidos por 60 dias, com a faculdade de paragem em todas as estações do percurso. Primeiro dia de venda, em 1 de abril de 1906; ultimo dia de venda, em 1 de outubro de 1906.

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

Abertura á exploração do apeadeiro de Carriço.

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

Neste apeadeiro não ha venda de bilhetes, devendo os passageiros que nelle 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 commissão 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 escritorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

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

ALCOBAÇA

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

BILBAU

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

GUIMARAES

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

HAMBURGU

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

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

PARIS

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

PORTALEGRE

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

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

SETUBAL

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

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
5-30 m.	6-2 m.	5-35 m.
6-55 m.	7-23 m.	6-45 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.
9-15 m.	9-43 m.	8-24 m.
10-15 m.	10-43 m.	9-55 m.
11-40 m.	12-8 t.	10-55 m.
4-10 t.	1-38 t.	12-50 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-20 t.
4-53 t.	5-11 t.	3-50 t.
5-30 t.	5-58 t.	5-31 t.
7-0 t.	7-28 t.	6-10 t.
8-15 n.	8-53 n.	7-40 t.
10-5 n.	10-33 n.	9-10 n.
12-30 n.	1-3 m.	10-15 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	7-19 m.	6-20 m.
7-15 m.	8-6 m.	8-10 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-25 m.
a 9-40 m.	9-46 m.	a 8-56 m.
9-40 m.	10-30 m.	a 9-56 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 10-45 m.
10-50 m.	11-54 m.	a 11-26 m.
12-20 t.	1-24 t.	11-35 m.
a 4-40 t.	2-16 t.	a 1-5 t.
1-50 t.	2-54 t.	a 2-26 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	a 2-35 t.
3-15 t.	4-15 t.	a 3-16 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	a 4-5 t.
4-50 t.	5-40 t.	a 4-28 t.
a 5-20 t.	6-8 t.	a 5-26 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	a 5-55 t.
6-15 t.	7-17 t.	6-20 t.
a 6-55 t.	7-45 t.	a 6-56 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	a 7-30 t.
7-45 t.	8-49 n.	7-35 t.
a 9-10 n.	9-46 n.	a 8-26 n.
a 9-20 n.	10-2 n.	a 9-20 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.
10-50 n.	11-54 n.	a 10-50 n.
12-25 n.	1-45 m.	a 11-26 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-50 m.	10-22 m.	10-36 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-53 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.
4-50 t.	5-22 t.	6-9 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-55 m.
a 9-30 m.	10-16 m.	a 8-40 m.
10-50 m.	11-34 m.	a 9-3 m.
a 11-50 m.	1-10 t.	a 10-29 m.
12-50 t.	1-54 t.	11-1 m.
a 1-55 t.	2-15 t.	a 12-40 t.
2-55 t.	3-38 t.	1-4 t.
3-48 t.	4-19 t.	a 2-45 t.
a 4-30 t.	5-10 t.	a 2-56 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
a 6-15 t.	6-57 t.	a 4-39 t.
6-22 t.	7-26 t.	a 5-30 t.
7-35 t.	8-28 t.	6-19 t.
8-50 m.	9-54 m.	7-40 t.
9-50 m.	10-55 m.	9-4 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-34 n.
1-20 n.	1-24 m.	11-25 n.

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-42 m.	8-26 m.	9-40 m.
8-35 m.	9-19 m.	10-16 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-40 m.
10-42 m.	11-26 m.	12-10 t.
11-42 m.	12-26 t.	1-40 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-35 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-41 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-29 t.
a 4-37 t.	5-26 t.	7-5 t.
4-42 t.	5-26 t.	8-5 n.
6-42 t.	7-26 t.	11-5 n.
9-37 n.	10-21 n.	—

Lisboa-Rocio	Povoas	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-42 t.	1-40 t.	7-22 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.
10-42 n.	12-6 n.	8-28 n.	9-50 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	
12-30 n.	2-45 m.	c 7-26 m.	
		p 9-18 m.	
		7-26 m.	9-27 m.

Setil	Vendas	Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-15 m.	7-40 m.	4-5 m.	7-10 m.
8-20 m.	10-12 m.	11-0 m.	2-0 t.
6-0 t.	7-32 t.	8-12 n.	9-45 n.

Lisboa-Rocio	Santarem	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
4-36 t.	6-57 t.	8-20 n.
		11-27 n.

Lisboa-R.	Entroncamento	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	9-20 m.	9-15 m.
		12-42 t.

Setil	Entroncamento	Setil
Partida	Chegada	Partida
2-40 t.	4-19 t.	5-39 m.
		7-15 m.

Lisboa Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
a 9-40 m.	k 3-16 t.	5-20 m.
p 9-35 m.	11-3 n.	8-9 m.
11-45 m.		11-0 m.
5-30 t.	11-17 n.	1-50 t.
7-5 t.	12-0 m.	a 4-24 t.
9-30 n.	7-23 m.	8-20 n.

Alfarellos	Porto	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
2-0 t.	6-58 t.	—

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-32 m.	8-35 m.
11-44 m.	2-20 t.	6-32 t.

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
7-35 m.	9-16 m.	10-30 m.
2-59 t.	4-42 t.	3-20 t.
5-45 t.	7-27 t.	4-50 t.
6-55 t.	8-34 n.	11-35 n.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
h 4-48 m.	q 6-0 m.	d 3-0 t.
		4-15 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-5 m.	8-4 m.	5-50 m.
9-45 m.	10-47 m.	6-54 m.
4-53 t.	5-58 t.	12-32 t.
8-55 n.	9-57 n.	7-30 t.
11-39 n.	12-30 m.	10-0 n.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	8-41 m.	a 5-10 m.
1-20 t.	2-49 t.	7-43 m.
7-45 t.	9-17 n.	11-45 m.
		12-51 t.

Lisboa	Badajoz	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
p 9-30 m.	8-43 n.	5-35 m.
11-15 m.		p 5-45 t.
9-30 n.	6-30 m.	6-40 t.

Lisboa	V. Alcantara	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
p 9-30 m.	6-30 t.	8-45 m.
11-15 m.		p 3-30 t.
7-5 t.	7-3 m.	5-25 t.

Lisboa	Guarda	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
p 9-30 m.	3-23 m.	4-5 t.
11-15 m.		5-14 m.
7-5 t.	9-46 m.	12-10 n.

Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	1-41 t.	4-40 m.
10-5 m.	6-30 t.	5-10 t.
6-50 t.	6-21 m.	7-30 t.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-34 m.	2-3 m.
10-45 m.	11-58 m.	9-45 m.
5-40 t.	5-49 t.	3-45 t.
12-50 n.	1-27 m.	6-10 t.

Figueira	Amieira	Figueira
Partida	Chegada	Partida
12-50 t.	12-51 t.	—

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	8-0 m.	8-50 m.
4-15 t.	6-10 t.	6-40 t.

Pampilhosa Mangualde Pampilhosa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-55 t.	10-10 n.	4-45 m.	7-50 t.

Pampilhosa	Guarda	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
5-0 m.	11-55 m.	3-30 t.
		10-10 n.

Pampilhosa	F. Oñoro	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
8-35 m.	4-25 t.	10-10 m.
1-25 t.	7-10 t.	1-55 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Barreiro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	5-50 m.	5-33 m.
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.
9-15 m.	9-50 m.	9-15 m.
10-50 m.	11-25 m.	11-5 m.
1-45 t.	2-20 t.	12-25 t.
3-0 t.	3-55 t.	3-10 t.
4-20 t.	4-55 t.	4-15 t.
5-25 t.	6-0 t.	7-28 t.
c 8-30 n.	9-5 n.	9-42 n.
h 12-30 n.	1-5 n.	—

Lisboa	Setubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	7-15 m.	4-20 m.
8-0 m.	9-33 m.	8-5 m.
10-50 m.	12-36 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	3-19 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-25 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 n.

Pinhel Novo	Setubal	Pinhel Novo
Partida	Chegada	Partida
9-5 n.	9-27 n.	6-15 m.
		6-36 m.
		6-0 t.

Lisboa	Evora	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	10-38 m.	5-25 t.
		10-20 n.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
6-40 t.	7-30 t.	7-59 t.
		8-55 n.

Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-32 t.	5-35 m.
5-25 t.	12-25 n.	10-44 n.

Lisboa	Moura	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-0 m.	3-48 t.	5-10 m.
5-25 t.	3-19 m.	8-30 n.

Casa Branca	Beja	Casa Branca
Partida	Chegada	Partida
2-12 m.	5-44 m.	—

Lisboa	Villa Real	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	12-15 n.	5-21 m.
5-25 t.	7-0 m.	4-12 t.

Beja	Faro	Beja
Partida	Chegada	Partida
9-19 m.	6-30 t.	12-0 t.
		9-25 m.

Lisboa	Portimão	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-15 m.	9-31 n.	8-15 m.
5-25 t.	4-37 m.	6-40 t.

Tunes	Portimão	Tunes
Partida	Chegada	Partida
9-55 m.	11-10 m.	10-0 n.
		11-8 n.

Portimão	Villa Real	Portimão
Partida	Chegada	Partida
6-15 m.	12-0 t.	1-5 t.
		6-58 t.

Faro	Villa Real	Faro
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	8-50 m.	9-35 m.
4-35 t.	7-3 t.	7-20 t.

MINHO E DOURO

Porto	Famalicão	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-30 m.	11-4 m.	4-58 m.
2-20 t.	3-48 t.	2-1 t.
q 5-30 t.	n 6-59 t.	n 4-4 t.

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	7-21 m.	6-0 m.
b 7-0 m.	8-55 m.	7-53 m.
7-50 t.	10-29 t.	a 11-0 m.
a 12-10 t.	1-6 t.	4-45 t.
4-10 t.	6-2 n.	c 7-30 t.
5-40 t.	8-50 n.	b 9-5 n.
		b 9-18 n.

Nine	Braga	Nine
Partida	Chegada	Partida
8-26 m.	8-55 m.	9-14 m.
11-37 m.	12-8 t.	12-50 t.
5-31 t.	6-2 t.	7-30 t.
b 10-0 n.	10-28 n.	—

Porto Vianna Porto

Partida	Chegada	Partida	Chegada
c 4-45 m.	8-33 m.	c 7-3 m.	



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 portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor 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, Certe e Marselha, vapor allemão **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 Ortegat**. Sairá a 1 de maio. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vap. francez **Cordillere**. 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, Montevideo 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, Principe, 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, vapor 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, Montevideo, 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, Montevideo 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, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro Montevideo, 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

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

SUMMARY

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 áquem de Pinhal Novo para as de Palmella e Setubal e para as além de S. Marcos:

1.^a e 2.^a séries Por tonelada — *Tabella 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.