

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

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 Bcna

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Modificação ás condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas e 4.ª ampliação da especial interna n.º 8 p. v., do Sul e Sueste.

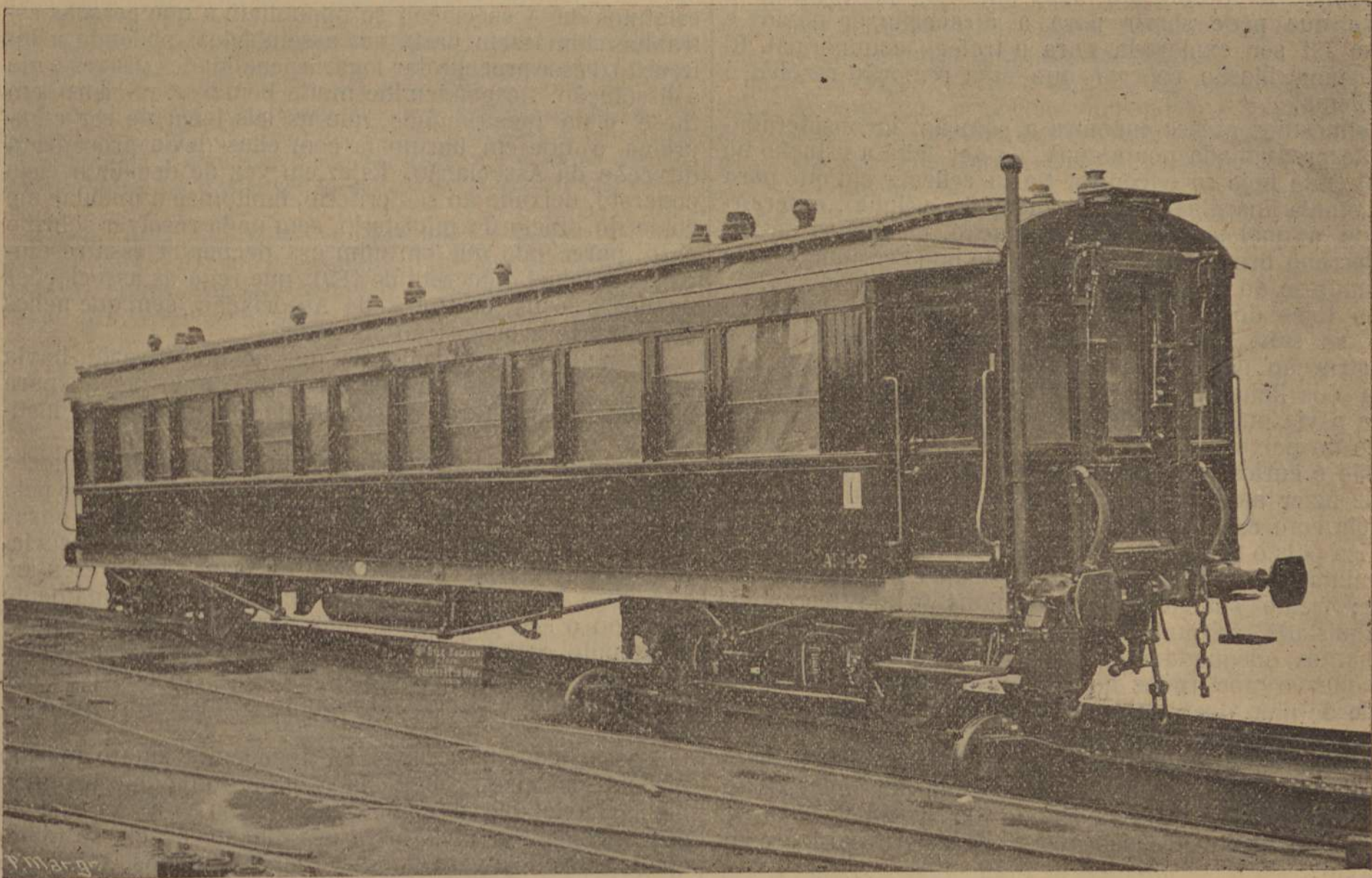
SUMMARIO

AINDA A ESTAÇÃO DO SUL, por J. Fernando de Sousa.....
VIAÇÃO AUTOMOVEL.....
PARTE OFFICIAL — Portarias de 8 e 10 de agosto e decreto de 14 de agosto do Ministerio das Obras Publicas.....

Pagina

265
268
269

AS NOVAS CARRUAGENS DA COMPANHIA REAL.....	270
LISBOA CAES DA EUROPA.....	270
NOTAS DE VIAGEM — I — Madrid — Burgos — S. Sebastião — Bayonna — S. Jean Pied de Port — Dax — Agen.....	271
EXCURSOES EM FRANÇA.....	272
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	272 e 273
O CANAL DE PANAMA.....	274
AUTOMOBILISMO.....	274
TRACÇÃO ELECTRICA.....	274
LINHAS PORTUGUEZAS — Paragem de tramways — Locomotivas do Minho e Douro — Guindaste movel — Linha de Ponte de Sôr — Guimarães.....	275
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Austria.....	275
NOTAS VARIAS.....	275
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração (continuação).....	275
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES.....	276
CONCURSOS.....	277
AGENDA DO VIAJANTE.....	278
HORARIO DOS COMBOIOS.....	279
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	280



Uma das novas carruagens da Companhia Real (vidê pag. 270)

Ainda a estação do Sul!

Num paiz regularmente administrado não se admitiria a possibilidade de ser postergado o cumprimento de uma resolução governativa, baseada no parecer concorde das estações competentes e tomada em harmonia no interesse geral.

Nesta boa terra os governos são como os atuns, que uma rede fraquissima da armação faz parar... de medo. Basta a gritaria de uma duzia de sujeitos, que se arvoreem em representantes de uma classe, para suggerir o commodo expediente do addiamento das resoluções necessarias para evitar difficuldades minuscultas, que o amor egoista da paz leva a exagerar. E isto é pecha de todos os governos.

Escusado é adduzir argumentos para provar a razão

que assiste aos que reclamam a construção de uma estação definitiva para o Sul e Sueste em frente da Alfandega. Conhecem-os os leitores da *Gazeta* por lhes terem sido expostos em mais de um artigo. Bastará avivar-lhes a memória, recordando-os rapidamente.

Um tráfego de 500.000 passageiros, na maior parte suburbano, e de 50.000 toneladas de mercadorias em grande e pequena velocidade, susceptível de considerável e rápido incremento, carece de uma estação fluvial condigna, com frente bastante para a atracação dos barcos, em condições de rapidez, commodidade e independência dos diversos serviços e num sitio central, o que limita a zona aproveitável.

Poderão em rigor, instalar-se em locais distintos e afastados os serviços de grande e pequena velocidade, comtanto que os primeiros fiquem nas condições indicadas, embora seja preferível a sua justaposição.

Não se devem destinar a esses serviços terraplenos com muros acostáveis a grandes navios para não sacrificar o tráfego do porto.

Fica pois excluída toda a zona entre a Alfandega e Santa Apolonia, onde convém augmentar a extensão de caes acostáveis, não só pelo aproveitamento da recrava do desembarcadouro da Fundição, como pela construção de muro acostável e terrapleno desde o entreposto de Santa Apolonia até a ponte da Companhia Real. O terreno conquistado ahi seria precioso, junto de um entreposto, que precisa ser ampliado, e de uma estação de mercadorias, pela qual se faz o commercio de transito, susceptível de se desenvolver.

Escusado é pensar em local a jusante do Caes do Sodré.

Ainda quando se removesse o Arsenal, pelo que não pôde esperar a estação, não se obteria local para esta, porque seria preciso conquistá-lo na integra ao rio, no sitio onde as obras são mais difficeis, sacrificando a ponte que pôde servir para a atracação de navios e como tal ser explorada para o tráfego commercial. E' pois uma illusão esperar que essa remoção resolva o problema.

Os mesmos obices encontra a solução, inconsideradamente propugnada por alguns, de ser feita a estação no local onde hoje se encontra. Basta reflectir em que para a avenida marginal de 30^m (avenida e linha), exteriormente á qual tem de ficar a estação, ha menos de 20^m de terreno firme, tendo todo o resto que ser conquistado e dando-se do mesmo modo a inutilização da ponte.

Do Caes do Sodré seria preciso remover a Parceria, não se sabe bem para onde, gastar bastante com a construção da estação em mau terreno e deixá-la isolada das linhas da Companhia Real, das quaes a separava a via publica, indispensavel para o serviço do mercado do peixe.

Não é curioso que, exaetamente ao lugar onde se não pôde fazer uma estação commum, se queira dar preferencia com esse argumento?

Fica pois o terrapleno em frente da Alfandega, com as seguintes vantagens: excellentes accessos por terra e por mar; frente sufficiente; aproveitamento de terreno já conquistado, restando apenas fazer edificações ligeiras e elegantes adequadas ao local e o desembarcadouro fluctuante, o que reduz ao minimo o dispendio; proximidade de uma doca para abrigo de lanchões; ligação facil com as linhas da Companhia Real.

Contra essa escolha de local, conforme com o plano geral das obras do porto e approvada por todos os technicos que se tem occupado do assunto, pôde ser objectado algum prejuizo que d'ella derive para o commercio?

De modo algum. Desde que as pontes da Alfandega foram inutilizadas que ali não ha serviço. No safaro terrapleno reconstituído vegeta a custo a herva, apesar de não ser tolhida no crescimento pela faina aduaneira.

A labuta, pouco activa aliás, acha-se circumscrita a uma estreita faixa ao longo do edificio da Alfandega e da doca. O molhe occidental d'esta permanece desaproveitado.

Os guindastes da doca pouco trabalham. As zorras, empurradas a braço, estão a maior parte do tempo quietas.

Desde que o projecto da estação foi subordinado á divisão de terrenos definida pela portaria de 1905 e que por esta se assegurou a conservação do serviço actual da Alfandega nas condições da mais inteira independência do da estação, parece que nenhuma reluctancia devia haver contra um melhoramento indispensavel e da maxima utilidade para o commercio.

Não o entenderam assim os promotores de uma representação, que agora é reiterada com a intervenção da Associação Commercial, complicando-se, porém, o assunto com o seguinte episodio assás curioso:

Apesar de ser ao Ministerio das Obras Publicas que compete mandar elaborar os projectos das obras no porto, appareceu, feito, por ordem da Alfandega, por um conductor em serviço ali, um projecto de estacada acostavel em frente do terrapleno, construindo-se vastos armazens sobre este e pondo-se ao lado um pequeno desembarcadouro fluctuante para passageiros.

Todos supporiam que o projecto fosse enviado ao Ministerio das Obras Publicas para ser apreciado pela estação technica competente, que é o Conselho superior.

Pois não succedeu assim.

Foi d'elle distribuido, pela Associação Commercial, um extracto, abrangendo a memoria e alguns desenhos, e fez-se-lhe largo reclamo nos jornaes, declarando-se que o commercio se devia impôr para a execução de aquellas obras, sem saber se eram ou não exequiveis.

Foi convocada uma assembleia da Associação.

Pedi auctorização para ir lá, não para tomar parte na discussão, mas para esclarecer o assunto, que era essencialmente technico e interessava sobremaneira aos caminhos de ferro do Estado. Respondeu-me o presidente da Associação que de boa vontade accederia ao meu pedido, se o sr. Ministro das Obras Publicas o auctorizasse.

A este pedira auctorização, allegando, porém, previamente, que a lei organica das associações de classe e os estatutos da Associação se oppunham a que pessoas estranhas tomassem parte nas assembleias; podendo a infracção d'esse preceito dar logar a penalidades graves e até a dissolução. Respondeu-lhe muito bem o sr. ministro, em these e na generalidade, que as leis tem de ser cumpridas e que em harmonia com ellas devia proceder a direcção da Associação. Esta, em vez de decidir o caso concreto, deixado ao seu criterio, limitou-se a mandar-me copia do officio do ministerio, sem nada resolver sobre o caso, parecendo que em mim era declinada essa resolução. Examinei o decreto de 1891, que rege as associações de classe, e os estatutos da Associação, sem que nelles encontrasse a disposição allegada.

Apesar de convencido de que nenhuma razão havia para os receios da direcção, retirei o meu pedido para não fazer periclitare a existencia de tão prestimosa instituição.

Reuniu a Associação dos engenheiros civis portuguezes para apreciar a alteração que, segundo era publico pela imprensa, se pretendia introduzir no plano geral das obras do porto. Foi por isso convidada a direcção da Associação Commercial a comparecer ou fazer-se representar, não para dar conta dos seus actos, como erradamente affirmou o seu presidente, mas para cooperar no estudo do assunto, esclarecendo-o sob o ponto de vista commercial.

O convite extendia-se a qualquer socio que pelo seu conhecimento especial do assunto o quizesse e podesse versar.

A este convite amavel foi respondido que o mesmo respeito da lei que, impedia a direcção de deferir o meu pedido, a inhibia de comparecer. Como se a Associação dos engenheiros civis fosse associação de classe (dado que a estas seja vedado ouvir esclarecimentos sobre um assunto, dados por quem nelle tem officialmente de intervir) e se a sua direcção não soubesse o que fazia!

Um commerciante illustrado e intelligente, o sr. Alfredo da Silva foi á reunião dos engenheiros civis, ouviu attentamente as considerações ali feitas, usou da palavra com muito bom senso e conhecimento pratico do assunto, protestando contra o injustificado prejuizo que se pretendia infligir ás provincias do sul.

No dia seguinte reuniu a Associação Commercial. Como presidente da Associação dos engenheiros civis, officiei-lhe, transmittindo as seguintes conclusões, que resumiam

a opinião unanimemente manifestada na vespera pela Associação dos engenheiros civis:

1.º que a Associação dos engenheiros civis portugueses, abstenendo-se de analysar meudamente um projecto que não foi publicado na integra, tem contudo elementos bastantes para julgar tecnicamente condemnável e prejudicial aos bem entendidos interesses do commercio uma alteração tão profunda do plano das obras, como seria a construção de uma estacada avançada sobre o muro do caes da Alfandega;

2.º que não tem até hoje havido divergencias a este respeito, não só no parecer dos technicos, como no das commissões mixtas em que o commercio de Lisboa foi dignamente representado, desde a que em 1884 propoz o plano geral das obras e de que faziam parte os srs. Carlos Santos, E. Pinto Basto e Gomes Neto, até as de 1903 a que pertenceram os srs. conselheiro Schröeter e Pedro Gomes da Silva;

3.º que o unico local julgado conveniente para a estação do sul é o terrapleno em frente da Alfandega, com o que não é prejudicado o commercio, nem mesmo no periodo transitorio da falta de obras complementares do porto de Lisboa, por quanto a Alfandega fica utilizando a sua doca e armazens, exactamente como hoje, e pôde aproveitar o desembarcadouro da estação para passageiros, ou ter um, privativo, na frente do muro, junto da doca;

4.º que não se deve sacrificar o plano das obras a circumstancias transitorias, como é a falta de armazens em boas condições de resguardar as mercadorias nos diversos interpostos, devendo-se pelo contrario construir os junto dos caes acostaveis, o que é facil e pouco dispendioso, sendo para lamentar que permaneça desaproveitado para atracação de navios o molhe occidental da doca d'Alfandega, com 125^m de frente e que fica quasi tão longe dos armazens actuaes como a estacada projectada;

5.º que os encargos e embaraços que tolhem a nossa expansão commercial veem, em grande parte, da má organização e da centralização dos serviços fiscaes e da falta de camionagem do porto, regular e economicamente organizada e feita pela exploração do porto, quer pela via fluvial, quer pela linha marginal, cujos troços extremos não estão ligados;

6.º que seria para desejar que a classe commercial se empenhasse com a sua influencia e prestigio para que o regimen aduaneiro e d'exploração do porto seja racionalmente reorganizado e que quanto antes se façam as obras mais necessarias;

7.º que a Associação, que nenhum capricho move e que obedece apenas ao nunca desmentido empenho de contribuir com o seu estudo imparcial, desinteressado e consciencioso para o progresso economico do paiz, põe-se á disposição da Associação commercial de Lisboa para o estudo, numa commissão mixta, do assunto em litigio, de modo que todas as duvidas e apreensões se esclareçam e desfaçam e que se chegue a conclusões seguras e irrecusaveis sob o ponto de vista tecnico e commercial.

Foram, pois, baldadas as diligencias feitas para um exame consciencioso do assunto, feito em commum, sob o duplo ponto de vista tecnico e commercial. Havia o firme proposito de appellar para a paixão, levando-se os presentes a pronunciarem-se.

Eram estes uma fracção minima da Associação, e entre elles não faltou quem confessasse, depois da sessão, que lhe era indifferente o caso, mas que se tinham pronunciado, por assim lhes pedirem.

Houve quem julgasse prematura a intervenção da Associação dos engenheiros civis, a meu vêr sem razão.

Era conhecido nos suas linhas geraes o projecto perfilhado pela Associação Commercial. Sabia-se que a direcção d'esta ia procurar levar o governo a mandá-lo executar. Na discussão que se ia travar na respectiva Associação podia lançar alguma luz o conhecimento da opinião dos technicos.

A Associação não ia discutir esse projecto, que não conhecia pormenorizadamente. Sabia porém que se tratava de construir uma estacada de 190^m de comprimento, avançando perto de 40^m sobre a linha, já avançada, dos caes. A commissão de 1883, que formulára o plano geral das obras do porto, condemnára as estacadas ou pontes-caes e adoptára os muros continuos para maior facilidade do trafego e regularidade da corrente.

Não era admissivel uma tal alteração d'esse plano pela construção de uma obra, cujo projecto não resiste á critica e cuja indispensabilidade se não prova. Naquelle local, com 16^m de lodo, que vae á cota de 30^m abaixo de zero, e onde não convém perturbar o equilibrio estabelecido depois da submersão do muro, seria imprudencia grave fazer construcções aleatorias. Para mais, a uma estacada tendo na frente uma fileira de cylindros de 1^m,20 de diametro e cerca de 36^m de altura, tendo por unico

amparo desde o extremo inferior cerca de 16^m de lodo, pouco consistente por detraz algumas fileiras d'estacas Mitchell, cravadas no mesmo lodo, mal se compreende como possa atracar um navio. A estacada não tem, para resistir ao embate inevitavel, quer a massa, quer a elasticidade necessarias. Se ás antigas pontes da Alfandega não atracavam navios, o mesmo succederia á estacada proposta. Basta lembrar que cylindros de igual diametro na ponte do Sul e Sueste teem sido já quebrados por mais de uma vez com o encosto dos pequenos vapores que ali atracam.

E essa obra inutil seria ao mesmo tempo uma obra carissima, para a qual ha nesta occasião um elemento seguro de comparação, que é a ponte-caes do Barreiro, em construção. Vae-se lá apenas á cota—25^m com 9^m de agua na baixa mar atravessando terrenos mais consistentes e cravando apenas 8 cylindros de 1^m,80 de diametro. Todo o resto são estacas Mitchell, cravadas quasi todas numa camada resistente de saibro e conchas, cascalheira, por baixo da qual se encontra lodo compacto.

Tem essa ponte 1.200^m² e custa cerca de 120 contos. Pois a estacada da Alfandega e as respectivas pontes de ligação com uma superficie quasi tripla estão orçadas em 208 contos!!

Quanto á cravação de cylindros delgados e de pouco peso através de 16^m de lodo por meio de um excavador, é operação bem difficil e aleatoria para se conseguir a sua verticalidade.

Entre a estacada pedida para o aproveitamento dos armazens pombalinos e estes projectam-se 8.000^m² de novos armazens e 1.040^m² de telheiros.

Nessa proporção as superficies cobertas correspondentes á extensão dos caes do porto de Lisboa attingiria proporções fabulosas. Como ponderou espirotuosamente o sr. Alfredo da Silva, parece que os armazens foram profusamente sementeados no projecto, só para occupar todo o terrapleno. Por entre elles foram desenhadas linhas em profusão, quasi isoladas dos actuaes armazens que eram o pretexto da obra.

Para passageiros conta-se com um desembarcadouro insignificante em peregrinas condições. Servem de guia á *passerelle* quatro estacas cravadas no lodo. A atracação é normal á corrente, forte ali, não se sabendo bem como é que na vasante se atracará. Na sua frente e a poucos metros encontrariam os barcos o extremo da muralha, contra o qual iriam de encontro á menor mareta do sul. Só poderiam largar recuando.

*

A que attribuir esta insistente campanha de um grupo que procura arrastar o commercio a imposições censuraveis?

Ponhamos de parte motivos pessoaes, que no animo de alguns podem imperar, como é o aproveitamento da questão para conquistar influencias, ou alardear serviços.

A obstinação em fugir á discussão e exame do assunto, e outros factos, que é ocioso referir, não são de molde a provar a sua confiança na bondade da causa por que pugnam.

No animo dos que de boa fé se manifestam impéra principalmente o receio de que qualquer alteração no *statu quo* tenha por consequencia a perda da armazenagem gratuita nos armazens reaes, que se mantem a despeito da lei, ha muitos annos, por mera tolerancia. Receia-se tambem que a collocação da estação em frente da Alfandega tenha por consequencia o aproveitamento dos armazens d'esta para o caminho de ferro.

Debalde se lhes affiança formalmente que nunca em tal se pensou; que o trafego da estação occupará armazens construidos em frente dos caes, deixando a Alfandega livre e independente nas suas relações com a doca e o mar. Contra a teimosia d'essas opiniões não ha argumentos que valham. E' caso para os poderes publicos lhes applicarem o conhecido verso de Dante:

Non ragionam di lor, ma guarda e passa

E em vez de se utilizar para atracação de navios o molhe occidental da doca, com 125 metros de comprimento, absolutamente desaproveitado hoje; em vez de se projectarem telheiros para abrigo das zorras na faixa de 50 metros que á Alfandega é deixada no topo da doca; em vez de se dragar esta, de se mobilizarem as zorras, de se utilizarem os guindastes, de se utilizar convenientemente o terrapleno ao longo da doca, de se activar o somnolento trafego da Alfandega; em vez de se fazer a reforma, tão facil, dos serviços da exploração do porto, de modo que haja camionagem terrestre e fluvial indispensaveis, mas bem organizadas e baratas, em vez de usar para isso o commercio da sua força e prestigio, querem levá-lo a impôr-se, sem razão nem motivo, para obstar a um melhoramento, que é elle o primeiro a utilizar. Quebram-se lanças por uma obra cara e absurda, contraria aos principios em que se baseia o plano do porto de Lisboa. Procura-se impedir a continuação da avenida e linha marginaes, pretendendo tornar definitiva uma situação transitoria que, por demais, se tem prolongado.

Aponta-se como ideal ao commercio a concentração anachronica dos serviços aduaneiros na Alfandega de Lisboa, como se o commercio de Lisboa não podesse ter maiores ensanchas que as que permite uma problematica estacada de 190 metros, de cuja construção escreveu a serio um ingenuo commerciante, que devia abrir uma nova era de prosperidade para o paiz!

E que de absurdas e ridiculas opiniões e alvitres ácerca da estação do Sul e Sueste por ahí teem porejado!

«Se não ha outro local, além do terrapleno da Alfandega, fique onde está!» — regouga um Demosthenes de chafarica.

«Substitua-se a actual estação por um elegante pavilhão pombalino, aproveitando parte do existente, levem-se as mercadorias para Santa Apollonia e despachem-se as bagagens no Barreiro.» — opina outro sentenciosamente.

«O problema é simples» — pondera um terceiro — «Suprime-se a estação, que ficará sendo no Barreiro, e quem quizer ir ao sul arranje-se e vá lá ter, enquanto se não faz uma ponte fluctuante sobre o Tejo.»

Outro ainda vem negacear com uma ponte colossal, feita de graça, sobre o Tejo, entre Almada e a Lapa ou Santa Catharina, para peões, carros, automoveis, electricos, caminhos de ferro. Está ahí já á espera de resposta o americano, pronto para tomar a concessão. Quanto a saber onde se fará a estação, e como ligá-la com as outras linhas, isso é minudencia de que não curam esses pretores que, embevecidos na miragem da megalomania, vem ajudar a travar o que é util, pratico e urgente realizar.

De perna trocada, de animo leve, sem sciencia, sem exame attento das condições do problema, discreateia-se sobre um serviço publico, desdenhando do estudo demorado dos competentes, do parecer unanime dos technicos, e quer-se levar o commercio de Lisboa á deprimente situação de esgrimir com os moinhos, de quebrar lanças por pretenções absurdas, em vez de usar da sua auctoridade para que se resolvam sensatamente os problemas instantes da economia nacional!

Andará por aquí mysterioso influxo da extraordinaria importação de burros hespanhoes, denunciada em tempos por Marianno de Carvalho?

Praza a Deus que, ao menos, tenhamos quem mostre neste caso, saber e querer governar!

J. Fernando de Souza.

Viação automovel

As nossas estradas são, em geral, pouco propicias para a viação moderna em automoveis de grande velocidade.

Demasiado estreitas, mal conservadas, com pavimento de calcareo brando muitas d'ellas, cortadas ou sulcadas pelas cintas das rodas dos vehiculos carregados, com rampas e declives fortes e frequentes, sem grandes ali-

nhamentos rectos, tendo repetidas curvas de sentidos diferentes e de pequeno raio, são quasi todas perigosas para a locomoção de vehiculos com velocidades consideraveis.

A irregularidade do pavimento, a falta do devido cuidado na sua conservação prejudicam os pneumaticos e os carros, tornando fatigantes e incommodas as excursões com prejuizo do publico e da região onde se fazem.

Ha districtos em que os chefes de conservação, vigiados pelos engenheiros das direcções d'obras publicas, cumprem com o seu dever e o fazem cumprir a seu turno. Os cantoneiros trabalham, percorrem os seus cantões, limpam as valletas, tiram os montes de lama, e lançam algumas pás de cascalho nas covas e subrodas.

Ha outros que abandonam por completo os lanços entregues aos seus cuidados. Conhecem-se bem. Basta examinar a herva que cresce nas bermas.

A conservação padece mais por falta dos cantoneiros e dos «chefes de conservação», do que pela falta de verba orçamental, a não ser em determinados pontos de trafego intenso, como são os de serventia de povoações importantes para as estações ferroviarias respectivas.

Um bom cantoneiro sabe encontrar recursos para a conservação, certo de que, quanto mais bem se conserva, menos exige para se conservar.

Todas as recommendações que se fizessem e todas as exigencias impostas com o fim de se conseguir uma razoavel conservação das nossas estradas reaes, districtaes e municipaes, traduzia-se por um bom serviço e por uma grande economia.

O empedramento feito com pedra branda é um erro dispendioso. Se a primeira installação pôde ficar mais cara, a duração é pequena. Seria um bello serviço publico tambem, baixar uma ordem circular prohibindo, em termos claros, insophismaveis, a utilização de calcareos brandos como queijo, só proprios para se resolverem em lama no inverno, em pó no estio, prejudicando os passageiros, prejudicando os proprietarios agricolas ou urbanos marginaes, prejudicando os vehiculos, tornando quasi impossivel a circulação.

Uma fiscalização rigorosa com penalidades severas para os abusos de se receber pedra analoga á que se tem applicado no lanço de Thomar a Payalvo, devia prevenir estes males.

Antes reparar numa extensão menor, do que lançar cascalho ou brita friavel em maior comprimento.

O cascalho de seixo garante uma duração do pavimento, pelo menos, sete vezes superior á que dá o cascalho de calcareo commum.

Tem boa compensação, portanto, o augmento de custo. Não deve hesitar-se.

Tambem devia ser regulado severamente o serviço dos cantoneiros, no que respeita á collocação dos montes de cascalho destinado ás reparações.

Geralmente collocam-se nas bermas da estrada, mas se essa collocação se faz dos dois lados, estrangula-se por tal sorte a faixa livre que, nas estradas estreitas, se torna difficil o cruzamento de vehiculos.

Acontece tambem que, pouco a pouco, os montes de cascalho alastram e occupam uma parte consideravel da faixa de rolagem difficultando-se extremamente o transito.

Não deve permittir-se esta pratica nociva, principalmente nas curvas e em lanços de estrada muito torturados em planta ou em perfil.

Succedem-se com triste frequencia os desastres em automoveis ou produzidos por automoveis, colisões de vehiculos uns com os outros, choques contra obstaculos, despenhamentos e outros accidentes que causam numerosas victimas.

Urge que se tomem algumas precauções com que se consiga diminuir estes males, que nem sempre são devidos apenas á falta de prudencia dos conductores ou á sua impericia.

As estradas não foram feitas para os modernos vehiculos com as grandes velocidades de que são animados, mas podem tornar-se menos perigosas se se adoptarem algumas precauções.

Não deve desdenhar-se a arborização dos aterros al-

tos com o que se consegue diminuir os riscos, consolidar as terras e crear uma riqueza.

E' essencial tambem fazer percorrer as estradas, mais habitualmente seguidas pelos excursionistas em automoveis, por peritos competentes que reconheçam os pontos em que houver perigo ou em que se torne essencial afrouxar a velocidade, para se marcarem depois esses pontos por signaes apparentes e convencionaes, como os que se empregam nas vias ferreas para uso dos machinistas das locomotivas.

Devia nomear-se umas commissões especiaes de profissionais e de technicos destinadas a desempenhar este importante serviço de protecção automobilista e de protecção ao publico, e devia fixar-se a fôrma, a côr e as dimensões dos signaes especiaes a collocar nos pontos perigosos, para instrucção e guarda dos transeuntes.

Não seria grande a despesa a fazer e teriamos tomado umas precauções que, se não eliminavam completamente desastres, como os que ainda ultimamente em Villa Real e Cascaes sobresaltaram a opinião publica, haviam de contribuir para diminuir a sua frequencia ou a sua gravidade.

Para estradas estreitas, contorcidas em curvas multiplicadas, em que transitam carros diversos, são essenciaes cuidados especiaes. Não bastam as trompas dos automoveis para afugentar o perigo, é necessario que os fogueiros, com antecipação, saibam que devem moderar a velocidade ou tem de prevenir-se contra a eventualidade d'um perigo.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente a proposta da Administração dos Caminhos de ferro do Estado de 4 de junho ultimo para que a empresa que explorar o projectado caminho de ferro de Ayamonte-Huelva seja assegurado, no contrato de serviço combinado com aquella administração, um *bonus* sobre o partcipe das linhas do Sul e Sueste no trafego combinado;

Considerando quanto importa favorecer as importantes relações regionaes já hoje existentes entre o Algarve e as provincias do sul de Espanha, susceptiveis de dar largo incremento ao trafego das linhas do Sul e Sueste;

Considerando que é proposito do Governo estabelecer o serviço fluvial entre Villa Real de Santo Antonio e Ayamonte como complemento do da linha do sul;

Considerando que sem a construcção da linha de Aymonte a Huelva o trafego internacional não pôde assumir as proporções de que é susceptível, convido portanto estimular essa construcção pela equiparação da respectiva empresa exploradora a uma agência de trafego, ás quaes é uso conceder determinadas participações na receita angariada;

Ha por bem auctorizar a Administração dos Caminhos de ferro do Estado a tomar os seguintes compromissos no contrato de serviço combinado que venha a celebrar com a empresa que explorar a linha de Ayamonte a Huelva:

1.º Será concedido a essa empresa o *bonus* de 10 por cento sobre a importancia do partcipe das linhas do sul e sueste do serviço combinado, fazendo parte d'este a receita da via fluvial entre Villa Real e Ayamonte para o trafego procedente da linha de Ayamonte a Huelva ou que a ella se destine;

2.º Essa percentagem de *bonus* irá diminuindo á medida que o partcipe crescer, mantendo-se de 10 por cento enquanto esse partcipe não fôr equivalente a 300.000 pesetas e diminuindo 1 por cento por cada 20 000 pesetas de augmento de partcipe;

3.º Da concessão do *bonus* não deriva o minimo direito de ingerencia de cada uma das partes contratantes na escrituração, contabilidade, regime tarifario, organização de horarios ou de serviços da outra;

4.º O serviço fluvial será feito pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado a cargo da qual ficará a respectiva installação em Ayamonte sendo de conta da outra parte contratante as obras necessarias para a lição directa ali do serviço do camiuh de ferro com o fluvial;

5.º A concessão do *bonus* é subordinada á hypothese de ser de via larga a linha de Ayamonte a Huelva.

Paço, em 8 de agosto de 1906. — José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o processo para a expropriação por utilidade publica de diversas parcelas de terreno necessarias para os trabalhos de construcção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda: ha por bem, conformando-se com o parecer da Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 19 de julho proximo passado, approvar como planta cadastral do projecto do segundo lanço da 1.ª secção do referido caminho de ferro, approvado por portaria de 15 de abril de 1905, as plantas parcelares relativas ás parcelas n.ºs 32 e 33, de Eduardo Lopes Pereira, perfis 18 a 28 do kilometro 7; n.ºs 13 a 13^v, perfil 30 do kilometro 2 ao perfil 41 do kilometro 3; n.º 38 a 38^v e perfil 0 a perfil 40 do kilometro 8 e perfil 31 do kilometro 9 a perfil 7 do kilometro X; n.ºs 59 e 60, perfis 41 a 49 do kilometro 13; n.º 56, perfis 4 a 7 do kilometro 12; n.º 62 entre os perfis 1 e 3 do kilometro 14, e n.º 114 entre perfis 26 e 28 do kilometro 19.

Paço, em 10 de agosto de 1906. — José Malheiro Reymão.

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para execução dos trabalhos de construcção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica das parcelas de terreno abaixo enumeradas, todas sitas no districto de Bragança, concelho de Moncorvo, com as confrontações indicadas nas respectivas plantas:

Parcela n.º 1, com 2.375 metros quadrados, pertencente a Cesar Augusto Ribeiro, freguesia de Moncorvo.

Parcela n.º 2, com 791^m2,6, pertencente ao dr. Antonio Joaquim Ferreira Margarido, freguesia de Moncorvo.

Parcelas: n.º 3 com 385^m2,9; n.º 3' com 561^m2,4, pertencentes a Adriano Lopes, freguesia de Moncorvo.

Parcelas: n.º 5 com 421 metros quadrados; n.º 6 com 571^m2,75; n.ºs 11 e 11' com 986 metros quadrados; n.º 11'' com 823 metros quadrados, pertencentes a D. Constança de Jesus, freguesia de Moncorvo.

Parcelas: n.º 7 com 2.637^m2,9; n.º 9 com 437^m2,6; n.º 9' com 292 metros quadrados; n.º 9'' com 2.749^m2,7, no freguesia de Moncorvo; e n.º 32 com 624^m2,3; n.º 33 com 963^m2,5, na freguesia de Larinho, pertencentes a Eduardo Lopes Pereira.

Parcela n.º 6' com 815^m2,25, pertencente a Manuel Antonio Teixeira, freguesia de Moncorvo.

Parcelas: n.º 10 com 1.645^m2,8; n.º 10' com 755^m2,5; n.º 10'' com 2.532 metros quadrados; n.º 10''' com 1.699 metros quadrados; n.º 12 com 1.182 metros quadrados; n.º 14 com 729 metros quadrados, pertencentes a Joaquim Antonio do Silva, freguesia de Moncorvo.

Parcelas: n.º 13 com 1.049^m2,4; n.º 13' com 642^m2,7; n.º 13'' com 3.869^m2,6; n.º 13''' com 1.549 metros quadrados; n.º 13'''' com 1.004^m2,7, pertencentes ao dr. José Braz Ribeiro, freguesia de Moncorvo.

Parcelas: n.º 38 com 337 metros quadrados; n.º 38' com 1.308^m2,4; n.º 38'' com 372 metros quadrados; n.º 38''' com 2.056 metros quadrados; n.º 38^{iv} com 1.165 metros quadrados; n.º 38^v com 450 metros quadrados; n.º 38^{vi} com 632 metros quadrados; n.º 38^{vii} com 2.839 metros quadrados na freguesia de Larinho; n.º 39 com 1.048^m2,2 na freguesia de Felgar, pertencentes a Benjamin Paulo Cordeiro.

Parcela n.º 41 com 1.959^m2,55, pertencente a Luiz Bernardo Reino, freguesia de Felgar.

Parcelas: n.º 43 com 2.682^m2,54; n.º 43' com 2.938^m2,75, pertencentes a João da Costa Afonso Areosa, freguesia de Felgar.

Parcelas: n.º 42 com 1.891^m2,10; n.º 50 com 146 metros quadrados; n.ºs 59 e 60 com 1.501^m2,6; n.º 67 com 769 metros quadrados, pertencentes a Domingos Manoel Salgado, freguesia de Felgar.

Parcelas: n.º 56 com 999^m2,12; n.º 62 com 1.798 metros quadrados, na freguesia de Felgar e n.º 100 com 780 metros quadrados; n.º 114 com 365 metros quadrados; n.º 116 com 238 metros quadrados, na freguesia de Carviães, pertencentes a Antonio José Carneiro Neves.

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

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 19 de julho do corrente anno, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações das mencionadas parcelas de terreno marcadas nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de agosto de 1906. — REI. — José Malheiro Reymão.

As novas carruagens da Companhia Real

A Companhia Real estudou e fez construir pela Société Dyle et Bacalan com sede em Paris e nas officinas de la Dyle (Belgica) 10 carruagens, uma das quaes reproduzimos em photogravura, montadas sobre bogies, 5 de 1.^a classe e 5 de 2.^a classe. Estas carruagens pela sua montagem, acabamento e conforto rivalizam com as carruagens ultimamente construidas e postas em serviço nas grandes linhas do estrangeiro.

São especialmente destinadas ao serviço dos comboios rapidos entre Lisboa e Porto, permitindo supprimir as paragens para trasbordo dos passageiros para o restaurante, visto que são dotadas das pontes e foles de inter-communicação do typo internacional.

As caixas são revestidas exteriormente de téca envernizada com grandes caixilhos envidraçados moveis e fixos, d'um bello aspecto.

Interiormente teem um corredor lateral correndo a todo o comprimento da carruagem e para o qual abrem as portas de serventia dos compartimentos. Num dos topos está installado um toilette amplo e bem arejado.

Compartimentos, corredores e plataformas são illuminados a gaz por incandescencia.

Este sistema de illuminação está sendo empregado com vantagem em substituição da illuminação electrica nas carruagens das grandes linhas do estrangeiro.

O aquecimento é obtido por meio d'um thermo-siphão de agua quente tanto nos compartimentos como no corredor dando uma temperatura perfeitamente igual em toda a carruagem.

Mereceu especialmente a attenção da Companhia Real o estudo da ventilação das carruagens, sendo o resultado obtido plenamente satisfatorio.

Grandes cones duplos installados sobre os tejadilhos captam o ar fresco do exterior que é dirigido para um grande deposito central que corre a todo o comprimento da carruagem e d'onde por meio de canalizações especiaes desce aos compartimentos, passando por grandes caixas de zinco, munidas de chicanas que distribuem o ar assim purificado, por baixo dos bancos das carruagens.

O ar viciado passa por ventiladores especiaes dos compartimentos para o corredor d'onde é aspirado por meio de torpedos de grande tiragem, completando assim a circulação methodica do ar, dentro da carruagem.

A suspensão obtida por triples molas permite as marchas a grandes velocidades, sem incommodo algum para os passageiros; as caixas assentes sobre o leito, por intermédio de espessas folhas de feltro destinadas a amortecer as vibrações, dão um rolamento sem ruido.

A maior largura de via e gabarit permittiu augmentar muito a largura das carruagens e fazer compartimentos de 8 logares em vez de 6, lotação que não póde ser excedida no estrangeiro, onde as vias são muito mais estreitas.

Obteve-se assim uma lotação de 55 logares de 1.^a classe e 71 de 2.^a classe.

As paredes interiores das carruagens de 1.^a classe são revestidas de téca envernizada até a altura dos parapeitos das janellas, e de lincrusta clara nas partes superiores. Os tectos são revestidos de lincrusta branca.

Nos compartimentos a decoração é completada por espelhos e photographias de Portugal e do estrangeiro, e por elegantes candieiros a gaz. Em cada compartimento existem 2 rédes para malas e 4 rédes para bengalas e guarda chuvas, uma mesa movel e 2 cinzeiros.

Os encostos e bancos estofados são do typo prescripto pelo comité de hygiene de França e ali já tornado regulamentar.

Uma disposição engenhosa permite fazer avançar os bancos que podem ser postos quasi em contacto e abater os encostos por fôrma a obter 4 boas camas por compartimento.

Por esta ligeira descripção se vê o cuidado que mereceu á Companhia Real, o estudo do seu novo material

e a diversidade de problemas por ella encarados com o fim de dotar as suas carruagens de todos os melhoramentos introduzidos ultimamente no material de passageiros.

Lisboa caes da Europa

Até agora, apenas a questão da linha de Buenos Aires-Lisboa tem preocupado os animos dos que se interessam pelo engrandecimento material do paiz.

Não devemos, porém, limitar a tão pouco os nossos esforços; não basta chamar ao nosso porto os paquetes da America do Sul. Para termos direito á denominação de *caes da Europa* — em quanto não fôr o *caes do Mundo* — é preciso tambem que em Lisboa venham tocar os paquetes da America do norte e os da Africa do Sul.

Além do desenvolvimento que estão tomando as nossas colonias africanas, o que póde garantir aos vapores grande contingente de passageiros e mercadorias, succede que os paquetes que vão do Cabo da Boa Esperança á Europa devem ter toda a conveniencia em tocar em Lisboa para o transporte de correspondencia e passageiros para a Europa Central, desde que podessemos garantir-lhes combinação immediata com as linhas ferreas.

O mesmo aconteceria em relação aos vapores que fazem as viagens entre Nova York e os portos do norte da Europa, que no inverno teriam toda a vantagem em dirigir-se a Lisboa, evitando o mau tempo e os nevoeiros dos portos de Southampton e Cherburgo, e o encontro dos blocos de gelo vindos da Terra Nova, que em certas epocas põem em sérios perigos ainda os grandes paquetes, além dos passageiros, que fogem aos rigores dos climas do norte. Assim poderiam disfructar do clima abençoado do nosso paiz, estabelecendo nós magnificas estações de inverno no Estoril, Cascaes, e talvez até, em Cintra e no Bussaco.

Então sim, que poderíamos chamar a Lisboa um verdadeiro *Caes da Europa*, porque, com o tempo, quando essas correntes de passageiros ricos garantissem o desenvolvimento da nossa capital e seus arredores, para ahí se dirigiria tambem a navegação do extremo-orient, que actualmente segue de Gibraltar para os portos da Inglaterra, passando ao largo por Lisboa.

Existem no ministerio dos negocios estrangeiros planos e relatorios sobre este assunto, elaborados por um dos nossos mais prestimosos membros do corpo consular; tambem a Associação Commercial publicou no seu ultimo relatorio um bello trabalho a este respeito. No entanto estes trabalhos não teem sido aproveitados quando poderíamos, sem despesa para o Estado, fomentar o estreitamento de relações com os portos sul-africanos e toda a costa oriental da America quer do norte quer do sul.

Quanto á navegação da Argentina já se conseguiu dar golpe de morte na famosa lei Luro e nas pretensões dos espanhoes, assegurando-se situação privilegiada para o nosso porto, e o proprio governo argentino está hoje disposto a voltar á primeira ideia de pôr de parte essa lei, contentando-se com as combinações que garantam viagens em 14 dias de Buenos Aires directamente a Lisboa e de 15 a 16 dias com escala no Rio de Janeiro.

Mas, por nossa parte, torna-se indispensavel fazer concessões ás companhias francezas, inglezas e allemãs como a isenção de direitos do porto aos vapores que façam viagens de Buenos Aires a Lisboa com escala pelo Rio de Janeiro, o que é para nós muito importante, em quatorze a quatorze dias e meio, devendo a viagem do Rio a Lisboa durar sómente dez a dez dias e meio.

E estas medidas devem ser tomadas com a maxima rapidez possivel, porque de contrario emquanto nós perdemos o tempo entregando-nos a uma indesculpavel incuria os nossos rivaes continuam trabalhando com assombrosa energia e proveito, sem desanimarem pelo facto de até agora terem perdido as partidas.

NOTAS DE VIAGEM

I

Madrid—Burgos—S. Sebastião—Bayonna—S. Jean Pied de Port—Dax—Agen

Começamos hoje nova descrição de viagens, tratando de uma digressão, ainda em curso, que, embora não prometta as sensações extraordinárias d'uma viagem ao oriente ou aos paizes do novo mundo, tem todo o interesse de dar a conhecer novas regiões onde não é vulgar virem espárecer os portugueses.

E' que estes, com raras excepções entre os que annualmente saem do paiz, procuram, de preferencia, os pontos já sabidos e visitados por outros que lh'as recommendaram, ou as estações d'aguas que os seus medicos lhes indicam, e, á ida ou á volta, como unica distracção, deixam-se captar pela encantadora voragem da capital franceza, que para elles resume o supremo attractivo e o absoluto meio de conhecer a França.

Paris, Bordeus, os Pyreneus, Vichy, Marselha, e pouco mais, eis o que o nosso compatriota conhece.

Que em verdade, tambem o proprio francez, em geral, não conhecia até ha pouco tantas bellezas que tem no seu proprio paiz, e raramente um ou outro as visitava; mesmo porque nessas regiões não encontrava as commodidades necessarias para as fazer constituir ponto de digressão, de prazer.

Eram terrenos que pertenciam aos caixeiros viajantes; as bagagens que ali enchiam os *fourgons* eram tudo mostruários; apenas uma ou outra malla descia do comboio quando o seu dono tinha negocio a tratar ou era forçado a ficar a noute esperando o trem do dia seguinte.

Foram os caminhos de ferro que principiaram a chamar a attenção para esses pontos, lembrando aos viajantes de recreio que não só na Suissa e nos Pyreneos ha mantanhas, que o macisso central tem pontos admiraveis, rios caudalosos, panoramas de extraordinaria belleza, planicies de vastidão enorme onde o olhar se perde e se confunde, como ao longe se mesclam as ultimas arvores com as ultimas nuvens.

E' enthusiasmado por estes encantos que principiamos hoje esta nova série de *Notas*, e esse enthusiasmo nos ia tirando a calma necessaria para a começar methodicamente, como é principio adoptado nestes artigos.

Para ir de Portugal á França, todos sabem que o caminho mais natural e o mais curto e o comboio mais commodo é o *Sud* ou o *America-Express*. A viagem por Madrid repugna a muitos, por ser mais longa e considerada menos commoda.

Depois, Madrid, teve, nos ultimos annos, uma certa paralyzação de desenvolvimento que a prejudicou á vista de estrangeiros.

Ir ahí um anno era ver a mesma cousa que se vira tres ou cinco annos antes.

Comboios de marcha lenta e com poucas commodidades; e além de Madrid sempre havia que tomar o *Sud-Express*, porque não havia outro comboio confortavel.

Hoje as cousas melhoraram muito; a villa coroada vae-se reconstruindo com edificios modernos, de boa architectura, os hoteis vão melhorando; o comboio da linha de Madrid-Caceres, para o qual trasbordam em Valencia de Alcantara os passageiros que não tomaram a carruagem leito (que diga-se a verdade, no verão é insupportavel de calor) tem bellas carruagens de corredor, com lavabo e toilette, onde se vae bem.

Chega-se bem disposto, e Madrid agrada-nos.

Para o percurso do Norte de Espanha tem esta companhia um trem de primeira ordem que parte todos os dias de semana, pela manhã, e chega a Hendaya ás 11 horas da noute.

As carruagens são longos vehiculos de inter-communicação e salões, com todas as commodidades; bom vagon-restaurante bem servido; marcha rapida igual á do *Sud-Express*.

Neste comboio se póde chegar a Burgos ás 5 horas da tarde, hora muito boa para descansar e tomar alojamento. No dia seguinte vae-se ver a cathedral, faz-se um passeio de trem á *Cartuja*, passeio muito agradável pelo pittoresco do caminho, quasi todo sob arvoredos, e de tarde á mesma hora, toma-se o mesmo comboio para S. Sebastião que é ponto que não deve passar sem paragem quem não tenha absoluta necessidade de seguir além rapidamente.

A bella cidadesinha onde, no verão, se reúne toda a sociedade elegante de Espanha, está cada vez mais bella e mais commoda.

Apesar dos seus requintes de estação balnear da corte, S. Sebastião não tem exigencias de grande luxo nem de despesas extraordinarias para um viajante.

Os hoteis são commodos e pouco mais caros que os de Madrid e entre esses citaremos o que este anno se abriu, e que por isso, novo, como está, limpo, como poucos, offerece todo o conforto para a permanencia de alguns dias. E' o hotel Arana no qual se junta ás commodidades da casa a agradabilidade do seu proprietario e familia.

De entre os passeios que de S. Sebastião se podem fazer, o principal, o mais deliciosamente impressionante, é o que se realiza em carro electrico ao monte Uliá, a uma altitude de 300 metros, de onde o panorama é esplendido, vendo-se a nossos pés toda a cidade, o oceano e a planicie em extensão enorme. Lá no alto um restaurante bem fornecido offerece ensejo para se almoçar e passar agradávelmente as horas de calor. Seguindo-se a pé uma estrada no alto da montanha, o que se faz sem fadiga porque o piso é bom, a rampa suave, e ha frequentemente bancos para descansar, chega-se a um mirante d'onde se goza a vista das duas bahias — a de S. Sebastião e a de Passages — vendo-se os contrafortes dos Pyreneus francezes, Hendaya, S. Jean de Luz — um panorama maravilhoso.

Outros passeios se fazem em carro electrico a Reuteria e a Hernani, duas pequenas cidades antigas e curiosas da Gasconha muito interessantes a admirar pelo estylo typico das suas construcções.

Qualquer comboio nos leva em meia hora a Hendaya e mais convém os da manhã para quem quizer ir almoçar a Bayonna de onde se vae ao obrigatorio passeio de Biarritz.

Mas o nosso fim, nesta viagem, desde a entrada em França, é ver cousas novas, pouco conhecidas, para que algum interesse tenham estas descripções; por isso tomaremos em Bayonna o pequeno comboio que nos leva, para a direita, em 1 hora e 45 minutos a S. Jean Pied de Port.

A linha já de si é muito apreciavel, seguindo o valle da Neve sobre o qual se ergue Cambo e o pico de Mondarrain em posição pittoresca.

S. Jean é uma cidade da Baixa Navarra que conservou todos os seus caracteristicos da velha dominação espanhola. As casas de grandes alpendres, as ruas estreitissimas e em forte rampa, o castello que domina toda a casaria, as velhas egrejas, tudo constitue um conjunto especial bem digno de ver-se, o que facilmente se consegue no intervallo de 3 horas, entre dois comboios.

Voltemos, pois, a Bayonna de onde um comboio, pela linha, já tão conhecida, liga a fronteira a Paris, seguiremos até Dax onde tem que ficar quem quizer seguir (e ver o caminho) para o leste, por essa rede de malhas apertadas que se estende entre a margem oeste e o centro da França.

Dax é uma estação d'aguas assás modesta posto que muito antiga e rasoavelmente frequentada pelas populações dos arredores. As aguas são a uma temperatura elevadissima, 65° centigrados e brotam num grande tanque ao centro da cidade, saindo por torneiras em chafarizes a que o povo vae buscá-las para todos os usos domesticos.

Outras numerosas nascentes abastecem varios estabelecimentos, para todas as classes de frequentadores.

A parte isto, Dax nada tem de interessante ou que mereça especial menção. Os seus hoteis são como, em geral, os de provincia; o do Norte é pelo menos limpo e com boa meza.

Para seguir para Agen ha que fazer tres trasbordos, em Mont Marsan, Nerac e Port Sainte Marie, a menos que não se tome a via Bordeus, muito mais extensa e ainda assim menos demorada porque se aproveitam os expressos das grandes linhas Hendaya, Bordeus e Bordeus Toulouse.

Nesse caso seguir-se-hia (para continuar a viagem que nos dispuzemos fazer) até Montanhan. Mas isso seria ir por terreno conhecido; portanto sigamos pelos pequenos ramaes que, para o caso, mais nos interessam.

Para este fim, a quem resolver fazer esta excursão, aconselhamos tomar a primeira classe.

Não ha duvida que, em França, as carruagens de 2.^a são commodas e por isso utilizadas mesmo por muita gente de boa posição; a classe média toma logar nas 3.^{as} que nas grandes linhas são modestas mas commodas.

Mas nas pequenas linhas, as companhias utilizam o material antigo e portanto inferior em commodidades, e além d'isso quem tem que fazer trasbordos muito melhor viaja em 1.^a onde tem sempre a certeza de ter bom logar justamente por ser menor a concorrência.

Como a marcha dos comboios nestas linhas é lenta, por só haver comboios mixtos, partindo-se de manhã às 8 horas só pelas 4 horas da tarde se chega a Agen, isto é 8 horas para 200 kilometros, não porque os comboios andem só a 25 kilometros á hora, mas por causa das demoras nos tres entroncamentos.

Desde Port Sainte Marie a linha segue ao lado da Garonne, offerecendo uma agradável sensação de frescura.

Agen é uma cidade moderna com as commodidades inherentes á população que tem de 23.000 habitantes. Ahi ficaremos até o proximo artigo — e póde-se ficar, porque ha bons hotéis e conforto para uma permanencia, embora pequena. Além de que, uma viagem de recreio precisa de que o viajante descanse. E' o que fazemos.

Excursões em França

A Companhia dos Caminhos de ferro de Orleans e Sul da França publicou um elegantissimo album com deliciosas photographuras reproduzindo os pontos mais pittorescos das localidades dignas de serem visitadas que são servidas pelas suas linhas.

Não é para extranhar que as companhias ferroviarias francezas conhecendo o grande proveito que tiram da publicidade não se poupem a despesas publicando frequentemente estes albums e cartazes artisticos que fazem espalhar por todos os paizes.

O que torna, porém, curioso este album é serem as noticias ácerca das localidades mais interessantes a visitar, e itinerarios, escritos em portuguez,

Trata da Touraine, da Bretanha, do Auvergne e dos Pyreneos.

As photographuras, deliciosas como já dissémos, fazem nascer o desejo de vêr os pontos reproduzidos, e a prosa, digna de lêr-se, devida a Monmarché, mais avoluma esse desejo pelas maravilhosas côres com que pinta as paisagens e pela maneira como descreve as curiosidades historicas d'aquellas regiões.

E' um exemplo a seguir.

Se as nossas municipalidades, á maneira do que se faz na Suissa, se resolvessem a fazer publicar albums em que reproduzissem os pontos mais pittorescos existentes na sua jurisdição, e com uma noticia bem feita dos seus monumentos e edificios historicos, veriam que muitos viajantes nacionaes e estrangeiros iriam visitá-los.

A Companhia de Orleans tendo agora organizado um serviço de comboios a preços reduzidos para excursões na Touraine, no Auvergne, nos Pyreneos, e banhos nas praias da Bretanha, tratou de fazer publicar este album chamando assim a concorrência de excursionistas. E o facto d'estes albums serem publicados tambem em portuguez prova tambem que nós já somos considerados como excursionistas, e que já convém chamar a nossa attenção para o que ha lá fóra digno de ser visto e visitado.

Estes albums vamos mandá-los, como interessante brinde, aos nossos assignantes de Lisboa; aos das provincias enviá-los-hemos logo que no-los requisitem.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1906.

Tem corrido com insistencia na praça o boato, de que já se fez echo a imprensa periodica, de que o sr. ministro da fazenda pensa em proceder á conversão da divida interna portugueza.

E' uma medida de saneamento que ha muito se impõe, sendo até de admirar que, conseguida a conversão da divida externa, não se tenha ainda levado a effeito a da divida interna.

Mais se diz que da operação projectada resultará um pequeno augmento de juro, o que aliás está longe de ser favor, porquanto é justo ter em conta, não diremos já os incalculaveis prejuizos soffridos pelos portadores da divida portugueza, mas ao menos a aproximação tanto quanto possível dos credores internos dos externos pelo que respeita a beneficios e compensações que, para regularização da situação equivoca em que se encontra o thesouro para com os seus crédores, elle não póde de fôrma alguma esquivar-se a conceder-lhes.

E' certo que os crédores internos não tem a diplomacia europeia a defender-lhes os interesses e a apoiar-lhes as reclamações, mas para que a operação que se diz projectada reuna todas as condições de viabilidade, de justiça e de lisura, é necessario attender a que os mesmos crédores, acceitando a sua nova situação desistem dos seus antigos direitos, aliás consignados em leis e até muito solemnemente nos proprios titulos, direitos de que só a titulo provisorio foram esbulhados.

Por outro lado é forçoso attender tambem a que o nominal dos actuaes titulos é muito superior á importancia effectiva que o Estado realmente recebeu, de fôrma que para este é conveniente a regularização da sua situação sob mais este aspecto.

No interesse dos crédores e no do proprio Estado a conversão da divida portugueza é uma medida que precisa e deve ser levada por diante, em condições rasoaveis e equitativas.

*

O mercado cambial continuou a estar fornecido por fôrma a satisfazer todas as necessidades do commercio, proseguindo a baixa dos preços das differentes dividas, como se vê do mappa que abaixo publicamos.

O cambio sobre Londres fechou hoje a 53 o que é seguro indicador da melhora da nossa situação cambial.

O mercado bolsista continuou bastante desanimado, principalmente em operações a praso.

A nota que segue refere-se ás oscilações que sofreram os differentes valores em operações a contado.

Inscrições: de 1:000\$000, ass. venderam-se a 42,80 e 42,85; de 100\$000 ass. a 42,95 e 43,10 e 43,30, coupon a 42,66 e 42,70.

Obrigações do empréstimo de 4 1/2 % 1888-89 ass. a 61\$500 e 62\$000; coupon 61\$100 e 61\$200 réis.

Obrigações de 3 % ext. 1.^a série a 64\$800 e 64\$600.—2.^a série a 65\$000 réis.

Acções do Banco de Portugal a 177\$000 réis.

Acções do Banco Commercial houve procura a 133\$500 réis.

Acções do Banco Nacional Ultramarino—venderam-se a 97\$800.

Acções do Banco Lisboa & Açores—venderam-se a 113\$000 e 113\$150 réis.

Acções da Companhia do Gaz coupon, venderam-se a 75\$800.

Acções da Companhia Real venderam-se a 73\$300 réis.

Acções da Companhia dos Tabacos, ass. 107\$000 réis c/d—coupon a 100\$000, 100\$400 e 100\$500 réis.

Acções da Companhia do Assucar de Moçambique a 59\$100, 60\$000 e 61\$000 réis.

Acções da Companhia de Moçambique a 4\$050 réis.

Acções da Companhia dos Fosforos, coupon, a 68\$000 e 68\$100

Acções da Companhia da Zambesia a 3\$950 réis.

Acções da Companhia Nacional a 11\$800, 11\$900 e a 11\$950.

Obrigações da Companhia das Aguas de Lisboa a 86\$500.

Obrigações prediaes de 6 % a 91\$000, 91\$200 e 91\$650 réis;—de 5 % a 86\$800 réis.

Obrigações da Companhia Atravez d'Africa a 87\$000 réis.

Obrigações da Companhia Real — 2.^o grau a 57\$700 réis, com tendencia para subirem.

Obrigações da Companhia da Beira Alta a 37\$400 e 37\$500.

	EM 15 DE AGOSTO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	52 5/16	52 3/11	53 1/8	53
" 90 d/v	52 3/4	—	53 5/8	—
Paris cheque	546	548 1/2	538	540
Berlim "	224	225	220 1/2	221 1/2
Amsterdam cheque	379	380	374	376
Madrid cheque	815	825	805	815
				A. C.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscriptões de assent.	42,80	42,80	42,80	42,65	43	42,85	42,85	42,85	42,85	—	—	42,80	—	42,75
» coupon ..	42,62	42,85	42,60	—	42,70	42,65	42,65	43,70	42,65	42,65	42,50	42,45	42,40	42,30
Obrig. 4 0/0 1888.....	—	20.600	20.550	—	20.550	—	—	20.650	—	20.600	20.600	20.600	20.650	20.700
» 4 0/0 1890 assent.....	—	—	—	—	—	54.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	—	—	—	53.500	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	—	61.500	62.000	—	—	62.300	62.000	62.000	—	62.000	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	61.200	61.200	—	61.200	—	—	61.500	—	—	—	—	61.500	—	—
» externo 1.ª série.....	—	65.200	—	65.000	65.100	65.100	65.300	65.100	64.800	64.800	64.600	64.400	64.100	64.000
» 3 0/0 1905.....	—	9.450	9.450	—	—	—	9.450	—	—	—	9.450	9.450	9.450	9.450
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	177.000	—	—	—	—	177.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Commercial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino ..	—	—	—	97.600	97.500	—	98.000	97.800	97.800	97.800	—	—	—	98.000
» » Lisboa & Açores ..	113.150	—	—	—	113.000	—	—	113.000	—	—	—	—	—	113.000
» Tabacos coupon	—	—	106.200	—	106.400	107.000	107.000	107.000	107.000	100.400	106.800	100.000	100.600	101.600
» Comp. Phosphoros... ..	68.000	—	—	—	—	—	68.100	—	—	68.100	—	68.000	—	—
» » Real	—	—	72.300	72.300	72.400	—	72.800	—	—	73.300	—	75.800	—	76.300
» » Nacional	—	11.800	11.850	—	11.600	11.900	—	11.950	11.950	11.950	—	—	11.850	—
Obrig. prediaes 6 0/0	91.200	91.200	91.200	—	91.400	91.500	—	91.650	—	—	91.500	91.500	91.500	—
» » 5 0/0	—	—	86.800	86.800	—	86.600	86.800	—	—	—	—	86.600	86.500	86.500
» C.ª Beira Alta	37.400	—	—	—	—	38.000	37.600	—	—	—	—	37.500	—	37.700
» » Real 3 0/0 1.º grau ..	—	—	69.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 0/0 2.º »	57.700	—	57.700	—	—	—	—	—	—	—	—	57.800	57.800	57.800
» » Nacional 1.ª série ..	—	70.500	—	—	—	70.500	—	—	—	—	—	70.500	—	—
» » Atravez d'Africa... ..	87.000	86.800	—	—	87.000	87.000	87.000	87.000	86.800	87.000	—	86.800	86.500	86.500
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª série	70,45	70,80	70,70	70,50	70,95	70,65	70,95	70,90	—	70,60	70,45	—	—	—
Acções Comp. Real	—	—	—	—	—	—	—	401	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	53,50	52	—	50,25	53	50,25	—	—	50,25	—	51	—	50,25	—
» Madrid-Zaragoza.....	409	408	409	415	416	413	416	414	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes	235,50	239	238	238	238	235	235	239	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau ..	378,25	—	380	—	—	—	—	—	379	380	380	378	380	—
» » 2.º »	315	315,25	316	—	—	—	—	—	—	318	318	318	322	—
» » Beira Alta	205	205	207	210	208	205	210	208	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	154	150	151	154	153	153	152	154	153,50	151	153,50	152	153,50	—
Londres : 3 0/0 portuguez.....	71	71,12	—	71,25	71,12	71,12	71,12	71,12	71,12	71	71	—	70,67	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	93	92	—	93,87	—	—	—	—	—	92,50	—	94	93,81	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1906			1905			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1906	1905	1906	1905
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	6 12 Ag.	693	117.596.000	169.690	693	116.874.437	168.649	2.884.487.000	2.803.162.333	81.324.667
		13 19 »	»	122.022.000	176.077	»	116.874.437	168.649	3.006.509.000	2.920.036.770	86.472.230
		6 12 Ag.	380	16.010.000	42.131	380	16.551.563	43.555	400.029.000	385.943.667	14.085.333
	Nova rede garantida	13 19 »	»	18.091.000	47.607	»	16.551.563	43.555	418.120.000	402.495.230	15.624.770
Sul e Sueste.....		6 12 Ag.	70	2.283.000	32.614	70	2.161.000	30.871	57.249.000	59.301.000	2.052.000
	Vendas Novas	13 19 »	»	2.323.000	33.185	»	2.161.000	30.871	59.572.000	61.462.000	1.890.000
Minho e Douro		1 30 Abr	343	118.598.140	345.767	343	113.946.589	332.205	449.454.988	434.330.479	15.124.509
Beira Alta.....		16 22 Jul	253	6.596.864	26.074	253	6.734.179	26.617	225.739.339	213.656.754	12.082.585
		23 29 »	»	7.058.668	27.899	»	6.618.284	26.159	232.798.007	220.275.038	12.522.969
Nacional—Vizela e Mirandella.....		16 22 Jul	148	1.914.592	12.936	105	1.512.292	14.402	69.347.395	47.519.666	21.827.629
		23 29 »	»	2.206.444	14.908	»	1.615.474	15.385	72.093.839	49.135.140	22.958.699
Guimarães		21 30 Jun	34	4.816.172	141.652	34	2.739.962	80.587	42.944.350	41.331.108	1.613.242
		1 10 Jul	»	3.468.175	102.005	»	6.192.085	132.120	46.412.525	47.523.193	1.110.668
Porto á P. e Famalicão		1 30 Jun	64	12.668.026	197.937	64	12.624.754	197.261	66.881.928	61.023.117	5.858.811
Norte de Espanha.....		22 28 Jul	3681 Ps.	2.107.786	Ps. 572	3681 Ps.	2.234.752	Ps. 607	Ps. 63.852.516	Ps. 62.061.047	1.791.469
		29 4 Ag.	»	2.368.236	643	»	2.383.395	647	16.220.752	64.444.442	1.776.310
Madrid — Zaragoza — Alicante		30 5 Ag.	3650	2.210.770	606	3650	1.929.051	528	61.304.219	58.600.991	2.703.228
		6 12 »	»	1.939.817	531	»	1.842.906	504	63.244.037	60.443.897	2.800.139
Andaluzes		23 29 Jul	1067	382.187	345	1067	359.920	337	11.149.861	11.914.667	764.806
		30 5 Ag.	»	409.038	383	»	389.761	365	11.558.900	12.304.429	745.529
Madrid-Caceres e Portugal.....		6 12 Ag.	777	166.825	214	777	131.395	166	5.017.956	4.563.087	454.869
		13 19 »	»	168.515	216	»	150.281	193	5.186.472	4.713.368	473.104
Zafra a Huelva		30 5 Ag.	180	63.718	353	180	46.384	258	1.850.378	1.498.410	351.968
		6 12 »	»	59.676	331	»	55.010	305	1.910.054	1.553.421	356.633
		13 19 »	»	67.680	376	»	47.430	263	1.977.734	1.600.851	376.883

O canal de Panamá

O *Scientific American*, para dar a conhecer e fazer compreender aos seus leitores o projecto definitivamente accete para o canal de Panamá, lembrou-se de phantasiar uma viagem por elle como se já estivesse aberto ao serviço publico:

Começámes a viagem, diz o *Scientific American*, partindo da bahia Limon, no Oceano Atlantico, em um dos muitos vapores que fazem a travessia entre a America e a Europa.

As primeiras cousas que se nos depararam foram dois quebramar, distanciados 1.609 metros um do outro, com pharoes nas extremidades. Continuamos navegando entre uma dupla fileira de boias, que serviam para limitar a largura do canal, 152 metros, na bahia de Limon.

Vinte minutos depois, aproximamo-nos da costa, proximo da embocadura do rio Mindi, onde na verdade começa o canal.

O barco seguiu o seu rumo em linha recta entre duas costas pouco elevadas, e depois de navegarmos 1.609 metros, mandou o pratico mudar de rumo em direcção aos diques da represa de Gatun. Para facilitar as manobras dos navios, neste ponto o canal mede 244 metros de largura.

Seguindo a nossa derrota, modifica-se o aspecto da região até os primeiros contrafortes de uma serra, afastada ainda, mas entre os quaes vamos já navegando.

Entre os cerros convergentes está formado um grande lago, cuja superficie das aguas fica vinte e seis metros acima da superficie do mar. Esta represa mede de area, sobre o terreno, 762 metros quadrados e tem a capacidade de 19.376.800 metros cubicos.

Um pouco mais adiante ficam os afamados diques de Gatun, que se compõem de seis grandes compartimentos, cada um d'elles com trinta metros e meio de largura, vinte e sete de profundidade e tresentos e cinco de extensão, collocados a par um do outro e cada um d'elles elevado oito metros e meio acima do que lhe fica mais proximo, a partir do mar. Estes diques são os maiores do mundo.

Ao entrarmos no terceiro dique, já se vê o extenso lago artificial que serviu para resolver a maior difficuldade que se levantou para a execução da grande obra da abertura do canal de Panamá: desviar o rio Chagres, facilitando uma via maritima de 32.180 metros pela qual podem navegar sem difficuldade alguma os navios de mais alto bordo.

Só quem tivesse atravessado o isthmo na linha ferrea pôde apreciar a transformação causada pelo lago Gatun. Mudou por completo o antigo aspecto desolado da região, occupada hoje por um largo manto liquido, que cobre uma area de 193 kilometros quadrados. E' a obra de engenharia mais importante dos tempos modernos.

Passado o ultimo dique mandou o pratico navegar a todo o vapor por um canal cuja profundidade oscilla entre nove e treze metros e meio, e cuja largura nos pontos mais apertados nunca é inferior a 243 metros, fazendo nesta larga estrada aquatica um percurso de 32.180 metros.

A' saída, a principio, segue-se o rumo ao sul para evitar um grupo de ilhas; acercamo-nos depois de Bohio, onde as serras vão apertando até limitarem a largura do lago a 800 metros; passado o Bohio, alargam outra vez até se afastarem 4.827 metros, e desde então, até S. Paulo, a largura nunca é inferior a tres mil metros, e a profundidade minima é de quinze metros e meio.

A partir de S. Paulo, segue-se por um canal de 240 metros de largo, até chegar a S. João Grande, onde a largura é de 137 metros. Segue-se até Bispo Gorgona. Em Miraflores, o canal tem a largura de 304 metros, o que permittiu augmentar a velocidade e chegar, quinze minutos depois, á grande represa de comportas duplas estabelecida em Boca, na bahia de Panamá.

Desde os quebramar de Coloro até o Pacifico, gastamos onze horas.

Apesar do calado do nosso barco ser de 19,67 metros,

nunca tivemos sob a quilha menos de tres metros d'altura d'agua.

*

E assim descreve o *Scientific American* o futuro canal de Panamá.



Automobilismo

Portugal

Alguns proprietarios e negociantes de Cintra, Collares, Monte Banzão e Almoçageme, constituiram-se em sociedade para estabelecer uma carreira diaria de automoveis para transporte de mercadorias por preços reduzidos, entre aquelles pontos e a capital, servindo tambem Bellas e Bemfica, localidades de transito.

Espanha

Foi feita a concessão de um serviço de omnibus automoveis em Madrid.

As carruagens serão da força de 40 a 45 cavallos, e compreenderão duas classes. A primeira é no interior das carruagens; a segunda na imperial.

Cada carruagem tem a lotação de quarenta passageiros.

A primeira linha a estabelecer será da Praça do Progreso, percorrendo varias ruas importantes, até a Carretera de Pardo, proximo do Campo do Recreo.

Serão empregadas neste serviço vinte e seis carruagens, saindo do ponto de partida de seis em seis minutos.

O preço é respectivamente de cinco, e de dez centimos por kilometro.

*

Teem sido feitas experiencias em Madrid para o emprego de automoveis na tiragem da correspondencia dos differentes marcos e caixas e sua conducção á estação central do correio, e d'ella para as estações dos caminhos de ferro.

Os resultados obtidos são tão bons que vae ser definitivamente montado este serviço.

França

Actualmente fazem em Paris serviço de praça trezentos automoveis, mas dentro em pouco, uma companhia recentemente constituida vae pôr em serviço quinhentos vehiculos de praça, automoveis, e a Compagnie des Petites Voitures vae pôr uns trezentos automoveis de dez cavallos no mesmo serviço.

Uma outra companhia em via de constituição, com o capital de seis milhões de francos, vae encommendar quinhentos automoveis de doze cavallos para fazerem serviço de praça.

Assim, no proximo anno, haverá pelo menos 1.500 automoveis de praça cruzando as ruas de Paris.



Tracção electrica

Espanha

Vão começar brevemente os trabalhos de construcção de uma linha electrica de Pamplona a Sangüessa, passando por Aoiz e Lumbier.

Esta linha terá uns 60 kilometros de extensão.

*

Foi presente ao governador civil da provincia de Madrid o projecto para uma linha electrica de circumvalação na capital espanhola.

O projecto comprehende tres linhas: duas subterraneas da estação do Norte á Praça de touros, e da Praça Castellar á estação do Meiodia; e a terceira de nivel, li-

gando os extremos nordeste e norte da cidade, formando o circuito com as linhas subterraneas.

França

Foi approvedo o projecto para uma linha electrica subterranea, da estação de S. Lazaro á porta de Saint Ouen.

LINHAS PORTUGUEZAS

Paragem de tramways.—Foi mudada para Contumil a paragem que os comboios tramways do Minho e Douro tinham em Villa Cova.

Locomotivas do Minho e Douro.—Foi adjudicado á fabrica John Cockerill o fornecimento de seis locomotivas Compound de via larga, com tres eixos conjugados a 15 toneladas por eixo e respectivos tenders ao preço de 101.745 francos e duas machinas-tenders de 3 eixos conjugados a 15 toneladas e um eixo de bissel em cada extremidade ao preço de 62.945 francos.

No concurso limitado foram apresentadas 10 propostas, a mais favoravel das quaes era a de Cockerill.

Guindaste movel.—Foi adjudicado por 721 libras a Thomas Smith & Sons o fornecimento de um guindaste da força de 10 toneladas montado sobre bogies para a linha da Regua a Chaves.

Linha de Ponte de Sôr.—Foi adjudicada a empreitada de construcção das pontes da Lourinhã e Divor, a J. A. Fernandes Cannas por 5:800\$000 réis.

Guimarães.—Principiou já o assentamento definitivo dos carris de Guimarães para Fafe, devendo em principios de dezembro estar completamente assentes.

De setembro em diante trabalhar-se-ha de noute, sendo a iluminação a acetylene.

Companhia Real.—Está já ao serviço nos rapidos do Porto uma das novas carruagens, de primeira classe, de que em outra secção damos uma descripção minuciosa.

Brevemente entrará na composição d'este comboio uma carruagem de segunda classe do mesmo typo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A Companhia Paris-Lyon-Méditerranée, nas suas linhas de Paris á Vichy e a Clermont Ferrant introduziu uma innovação interessante.

Em certos rapidos crear um serviço de empregadas, para ficarem á disposição das senhoras que seguem viagem.

Uma fita no braço é o distinctivo d'estas empregadas.

*

Foi aberta ao publico a parte da linha de via reduzida da Companhia de Oeste compreendida entre Pleyben e Chateaulin-Ville, na extensão de 13.259 metros.

AUSTRIA

Entre Budapesth e Poesburgo vae ser creado um serviço de comboios rapidos que percorrerão os 213 kilometros que separam as duas cidades em uma hora e trinta e cinco minutos.

A velocidade média d'estes comboios será de 135 kilometros á hora.

O Orient-express gasta tres horas em fazer este percurso.

Notas varias

A perfuração do Monte Branco.—Falla-se, na imprensa franceza, em se constituir uma empresa para abrir um tunel sob o Monte Branco.

A despesa a fazer está avaliada em 9.000 contos.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentados á assembleia geral dos accionistas, reunida em 7 de junho de 1906.

(Continuado do n.º 448)

FACTOS GERAES

Não houve venda alguma de terrenos conquistados ao Tejo, neste exercicio.

*

Tendo a Companhia dos Meridionaes suscitado duvidas ácerca da acceitação de diversas verbas, foi, por accordo amigavel de 28 de margo d'este anno, resolvido:

1.º que se creditasse áquella Companhia a somma de réis 48:437\$670, importancia da receita liquidada no exercicio de 1904, proveniente da exploração da linha de Vendas Novas, desde 15 de janeiro a 31 de dezembro do referido anno, applicado o respectivo contrato.

2.º que lhe debitassemos a somma de 40:149\$155, réis importancia do custo da ligação da sua rede com a nossa linha de Leste, na direcção Norte.

*

O vosso Conselho, de accordo com os estatutos, propõe que se mantenham em 1906 os mesmos vencimentos do exercicio de 1905, fixados aos corpos gerentes da Companhia, ao Commissario Regio e seu adjunto em sessão da assembleia geral de 15 de junho do anno passado.

*

Tem o Conselho que deplorar este anno a perda de tres de seus prestantissimos membros, o sr. conselheiro Emygdio Julio Navarro, fallecido no Luzo em 16 de agosto de 1905; o sr. Visconde de Richemont, fallecido em França em 15 de setembro do mesmo anno; o sr. dr. Eduardo Alves de Sá em 4 de fevereiro d'este anno.

Comquanto os corpos gerentes d'esta Companhia tivessem já manifestado o devido preito de homenagem e saudade pelos illustres extinctos, recordando nas suas actas os serviços por elles prestados a esta Companhia, e as suas qualidades pessoaes, comtudo seja-nos permittido consagrar estas singelas linhas como expressão da nossa magoa.

Tambem o Conselho tem que deplorar o fallecimento do sr. Alfredo Krus, chefe do trafego; e do sr. Jules Remy, inspector de material.

Eram empregados dos mais antigos e distinctos e do seu zelo e da sua intelligencia dão prova os serviços que prestaram a esta Companhia, e por isso o Conselho lamenta a sua perda e dedica estas linhas á sua memoria.

*

Tendo o sr. engenheiro Augusto Luciano Simões de Carvalho sido nomeado Inspector das Obras Publicas, e por tal motivo pedido a exoneração de sub-director d'esta Companhia, logar que exerceu com muito zelo e intelligencia, foi nomeado para o substituir o sr. engenheiro Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto.

Os serviços d'este antigo empregado da Companhia são garantia segura de que muito ha a esperar de tão distincto engenheiro, no logar que agora occupa.

*

Em conformidade com o disposto nos artigos 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato:

No Conselho de Administração por parte dos accionistas os srs.:

Carlos Maria Eugenio de Almeida.

Conselheiro Luiz Gonzaga dos Reis Torgal.

Por parte dos obrigacionistas os srs.:

Conselheiro Henrique Daehnhardt.

Louis Lhomme.

Paul Leroy Beaulieu.

No Conselho Fiscal os srs.:

Manuel Joaquim Alves Diniz.

Manuel José Monteiro.

Sendo permittida a reeleição, em virtude dos ditos artigos 13.º e 24.º, temos o honra de propor a reeleição dos vogaes dos Conselhos de Administração e Fiscal.

*

Por decreto de 2 de setembro ultimo, foi nomeado o ex.º sr. conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa para o logar que ficou vago no Conselho de Administração pelo fallecimento do ex.º sr. conselheiro Emygdio Julio Navarro.

Em sessão do Comité de Paris de 7 de outubro foi nomeado nos termos do artigo 49.º dos estatutos o ex.º sr. Paulo Desvaux, para substituir o sr. Visconde de Richemont no logar do Conselho de Administração.

Em sessão do mesmo comité de 14 de fevereiro foi nomeado o sr. conselheiro Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos para sub-

stituir o sr. dr. Eduardo Alves de Sá no mesmo Conselho na qualidade de representante dos obrigacionistas allemães.

Em consequência de ter sido chamado aos Conselhos da Corôa, na qualidade de Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha o sr. conselheiro Antonio de Azevedo Castello Branco, foi nomeado por portaria de 27 de março d'este anno, para o substituir o sr. Antonio José Barbosa de Rezende.

Tendo o sr. Dorison dado a sua demissão de administrador da Companhia, foi nomeado para o substituir o sr. Fredaigues, em sessão do Comité de Paris de 21 de abril d'este anno.

As nomeações dos srs Paul Desvaux e Fredaigues teem de ser confirmadas pela assembleia geral dos obrigacionistas nos termos do § unico do artigo 49.º dos estatutos, bem como a do sr. Conselheiro Perestrello, que poderá também ser reeleito nos termos do mesmo artigo.

*

O Conselho de Administração tem a satisfação de vos commu-
nicar que a nossa Direcção Geral, tem servido com dedicado inter-
esse e zelo, e que todos os chefes de serviço e empregados da
Companhia são dignos de elogio pela sua leal e honrada coope-
ração.

Terceira Parte

Caixa de Soccorros e Caixa de Reformas e Pensões

Caixa de Soccorros

No anno de 1905 dispendeu esta Caixa em pro-
veito do pessoal :

Escola Camões.....s.....	1:554\$367
3.792 subsidios a empregados e operarios doen- tes	9:498\$350
74 funeraes de empregados e operarios	1.337\$945
7 donativos a empregados e operarios	207\$500
Despesa com serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitaes	1:875\$036
Total	14:473\$198
Em 1904.....	13:679\$077
A mais em 1905	794\$121

Adeantamentos :

Em 1905	1.492	60:457\$415
Em 1904	1.416	58:211\$075
A mais em 1905.....	76	2:246\$340

Saldo em divida dos mutuarios em 31 de de- zembro de 1905	39:024\$115
Saldo em divida da mesma origem em 31 de dezembro de 1904	37:521\$985
A mais em 1905	1:502\$130

Armazens de viveres :

Importancia dos generos e viveres fornecidos
pelos differentes armazens :

Em 1905	222:758\$540
Em 1904.....	218:982\$730
A mais em 1905	3:775\$810

Consumidores :

Numero em 1905.....	40.380
Numero em 1904.....	39.289
A mais em 1905	1.091

Percentagem média sobre as vendas :

	Em 1904	Em 1905
Do producto bruto	10,19	9,25
Do producto liquido.....	6,61	5,48

Balanço da Caixa de Soccorros :

Saldo positivo em 31 de dezembro de 1905, que passou para a Caixa de Reformas	19:011\$010
Saldo em igual dia de 1904.....	20:678\$132
A menos	1:667\$122

A totalidade dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de
1905 teem successivamente passado para a Caixa de Reformas, é
de 270:194\$009 réis.

Média annual 14:220\$737.

Em 1904 essa média havia sido de 13:954\$611.

Caixa de Reformas e Pensões

Receitas da Caixa :

Jóias	4:998\$360	
Quotas	23:152\$004	28:150\$364
Houve reembolsos de :		
Jóias	117\$235	
Quotas	1:670\$135	1:787\$370
Liquido.....		26:362\$994

Em 1904 as verbas correspon-
dentes foram :

Jóias	5:042\$670	
Quotas	22:307\$900	27:350\$570
Houve reembolsos de :		
Jóias.....	264\$095	
Quotas.....	2:309\$445	2.573\$540
Liquido.....		24:777\$030

As pensões pagas em 1905 foram :

Reformas	36:880\$820	
Pensões legadas	17:121\$959	54:002\$779

Em 1904 haviam sido :

Reformas	37:657\$415	
Pensões legadas	16:589\$881	54:247\$296

Em 1905 a menos

244\$517

O total das reformas e pensões pagas em 1904 fôra superior em
351\$613 réis ao do anno de 1903.

O balanço da Caixa de Reformas e Pensões em 31 de dezembro
de 1905, entrando a transferencia, como receita vinda da Caixa de
Soccorros, de 19:011\$010 réis, accusou o saldo negativo de réis
106\$344.

Em 31 de dezembro de 1904, o saldo positivo havia sido de
271\$224 réis, entrando nesse balanço, como receita, da mesma
fôrma, o producto liquido da Caixa de Soccorros na importancia
de 20:678\$132 réis.

(Continúa).

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

**Grandes festas á Exaltação da Santa Cruz, na villa de
Estremoz, nos dias 1, 2 e 3 de setembro de 1906.**

Festas de egreja, toiradas e arraiaes.
Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos.
Para preços e condições vidè os cartazes affixados nos logares
do costume.—Lisboa, 16 de agosto de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

**Viagem de recreio a Salamanca
por occasião da feira annual e grandes touradas
nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1906**

Bilhetes de ida e volta, por preços muito reduzidos, validos
para ida nos dias 7 a 23 de setembro e volta nos dias 9 a 25, pe-
los comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-
Porto e do Sud-Express.

Preços dos bilhetes : — De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados,
Santarem, Entroncamento, Coimbra e Vendas Novas a Salamanca
e volta, 1.ª cl. 9\$060, 2.ª cl. 5\$040 réis.

Nos preços supra está incluído o sello para o governo portu-
guez.

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos loga-
res do costume. — Lisboa, 29 de agosto de 1906.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 12 de setem-
bro proximo futuro, á uma hora da tarde, perante o Conselho de
Administração dos Caminhos de ferro do Estado e na sala das
sessões do mesmo conselho serão recebidas e abertas as propos-
tas para o fornecimento de 90.000 travessas de pinho em branco
para via larga, á direcção do sul e sueste, divididas em lotes de
10.000 travessas.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo
próprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão também
ser enviadas sem comparencia dos mesmos, entendendo-se neste

caso que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em algumas das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 100\$000 para cada lote.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa na secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado ou na Secretaria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto na secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Secretaria do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, em 16 de agosto de 1906.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de travessas

Pelo presente se faz publico que no dia 14 de setembro de 1906, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção dos caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para o fornecimento de 58.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas e 16.000 de carvalho em branco para via larga e 30.000 de pinho em branco ou creosotadas e 20.000 de carvalho em branco para via reduzida, podendo ainda, se o contratante fôr para esse fim avisado até o dia 31 de dezembro do corrente anno, ser aquelle fornecimento augmentado com mais 80 000^{tr} travessas para via reduzida de pinho, em branco ou creosotadas, e de carvalho, em branco, na proporção de duas das primeiras para uma das segundas.

O deposito provisorio, para poder ser admittido como licitante, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou Minho e Douro, até as 3 horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, será de 3:000\$000, e o definitivo, que tambem poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de 5 % da importancia da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada ou á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso, ou ainda á do Sul e Sueste até as 11 horas da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes nos dois ultimos casos o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições da arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, nas secretarias das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e Minho e Douro.—Porto, 17 de agosto de 1906.

Fornecimento de pedra britada

Pelo presente se faz publico que no dia 22 de setembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação da Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação de uma empreitada designada pela letra N, de fornecimento de pedra britada para balastragem do caminho de ferro da Regua a Chaves, 2.ª secção, Villa Real a Pedras Salgadas.

O deposito provisorio para ser admittido como licitante é de 357\$000 réis.

O deposito definitivo é de 5 por cento do preço da adjudicação. Os licitantes poderão enviar á direcção em carta fechada as suas propostas acompanhadas dos recibos dos depositos provisorios entendendo-se que, por este facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamar acêrca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás tres da tarde, no Serviço de Construcção d'esta Direcção em Campanhã, Rua da Estação n.º 32.

Porto, 28 de agosto de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de 3.000 toneladas de creosote

No dia 1 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3.000 toneladas de creosote.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio 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 do Rocio. — Lisboa, 22 de agosto de 1906.

Fornecimento de taboas de pinho

No dia 1 d'outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 taboas de pinho.

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

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

Lisboa, 24 de agosto de 1906.

Concursos

Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro

Por espaço de trinta dias, que termina em 1 de outubro do anno actual, ás quatro horas da tarde está aberto concurso documental para o provimento de um lugar de inspector fiscal de tracção d'esta direcção.

Nos termos do artigo 41.º da organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal, approved por decreto de 7 de setembro de 1899, os concorrentes deverão apresentar documentos comprovativos de:

Ser portuguez;

Ter cumprido as leis do recrutamento;

Não ter nenhuma responsabilidade criminal;

Achar-se habilitado com o curso de machinas do Instituto Industrial de Lisboa ou com o curso de conductor e constructor de machinas do Instituto Industrial do Porto.

É motivo de preferencia a pratica das funcções de engenheiro machinista.

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

Os requerimentos serão entregues na Secretaria da Direcção, Largo de S. Roque n.º 23, em todos os dias uteis desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 30 de agosto de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Concurso para um lugar de professor de instrucção primaria na Escola «Camões» no Entroncamento

Perante a Delegação da Caixa de Soccorros d'esta Companhia está aberto concurso para um lugar de professor da Escola Camões no Entroncamento com o vencimento mensal de 15\$000 réis e residencia ou o subsidio de 3\$000 reis mensaes.

O professor deve pertencer á Caixa de Soccorros e de Reformas e Pensões tendo as mais obrigações geraes e regalias dos empregados da Companhia.

Os candidatos deverão enviar até o dia 15 de setembro proximo, para a estação de Santa Apolonia, os seguintes documentos:

1.º Certidão de idade;

2.º Atestado de bons costumes, passado pela auctoridade administrativa ou policial da sua residencia;

3.º Certificado do registo criminal, passado na comarca da sua naturalidade;

4.º Documento comprovativo de ter satisfeito ás prescripções do recenseamento militar.

Diploma ou certidão da habilitação legal, mostrando classificação não inferior a 12 valores.

Com o seguinte endereço:

Delegação da Caixa de Soccorros, (Concurso para a Escola Camões.)

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.

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 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.

ESPINHU **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.—Prop., Serafim Pereira

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

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

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

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 6\$200 a 3\$000 réis (quartos luxuosos). Almoço, 500 réis. Jantar 100 réis.—Telegraph: Highlife—Lisboa.

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

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

PARIS **Ad. Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Bélgica, 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 ressorts. 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—Prop. 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—Prop., 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.

Aos srs. subscriptores dos telephones MEMOTELEFONIO

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

Especialidade d'esta Redação

PREÇO 1\$000 RS.

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
9-45 m.	9-29 m.	9-40 m.
9-45 m.	9-59 m.	10-10 m.
5-24 t.	5-42 t.	—

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

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	6-2 m.	5-20 m.
6-10 m.	6-42 m.	6-44 m.
6-35 m.	7-23 m.	6-5 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-24 m.
11-35 m.	12-3 t.	10-55 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-50 t.
1-45 t.	2-13 t.	4-40 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-25 t.
4-53 t.	5-11 t.	3-50 t.
5-40 t.	6-8 t.	5-31 t.
6-22 t.	6-50 t.	7-1 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-45 t.
7-45 t.	8-13 n.	8-25 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.
10-15 n.	10-43 n.	10-55 n.
11-35 n.	12-3 n.	12-45 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-35 m.	7-27 m.	6-0 m.
7-15 m.	8-7 m.	6-45 m.
7-40 m.	8-16 m.	7-30 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-10 m.
8-35 m.	9-35 m.	8-25 m.
9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-15 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-56 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-4 m.
10-45 m.	11-48 m.	10-45 m.
11-25 t.	12-55 t.	11-26 m.
12-20 t.	1-24 t.	11-35 m.
1-40 t.	2-16 t.	12-40 t.
2-10 t.	3-0 t.	1-15 t.
2-40 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	2-35 t.
4-5 t.	5-9 t.	3-56 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-5 t.
4-50 t.	5-40 t.	4-28 t.
5-20 t.	6-9 t.	5-26 t.
6-10 t.	6-46 t.	5-35 t.
6-17 t.	7-9 t.	5-55 t.
6-55 t.	7-45 t.	6-56 t.
7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
8-15 n.	9-5 n.	7-40 t.
9-10 n.	9-46 n.	8-26 n.
9-20 n.	10-24 n.	9-20 n.
10-10 n.	11-0 n.	9-56 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-50 n.
10-50 n.	11-54 n.	11-26 n.
11-20 n.	12-46 n.	12-10 n.
12-20 n.	1-24 n.	12-56 n.

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
2-50 m.	10-2 t.	10-36 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.
1-50 t.	2-22 t.	2-33 t.
4-50 t.	5-21 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.
7-35 m.	8-32 m.	6-40 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.
9-35 m.	10-16 m.	8-40 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-3 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-39 m.
12-50 t.	1-54 t.	11-4 m.
1-35 t.	2-15 t.	12-40 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.
3-35 t.	4-19 t.	2-43 t.
4-30 t.	5-40 t.	2-56 t.
5-12 t.	6-8 t.	4-0 t.
6-45 t.	6-57 t.	4-39 t.
7-35 t.	7-26 t.	5-30 t.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 t.
9-50 n.	10-56 n.	9-4 n.
11-0 n.	12-4 n.	10-34 n.
12-20 n.	1-24 m.	11-25 n.

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

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-42 t.	1-40 t.	7-22 m.
8-10 n.	9-8 n.	2-43 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
5-42 t.	7-7 t.	5-25 m.
6-0 t.	7-7 t.	5-25 m.
10-42 n.	12-6 n.	8-28 n.

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
12-30 n.	2-45 m.	7-26 m.
—	—	7-26 m.

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

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

Lisboa-R.	Entrancamento	Lisboa-R.
Partida	Chegada	Partida
6-20 m.	9-20 m.	9-45 m.
—	—	12-42 t.

Setil	Entrancamento	Setil
Partida	Chegada	Partida
2-40 t.	4-49 t.	5-30 m.
—	—	7-15 m.

Lisboa-Rocio	Pampilhosa	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
9-30 m.	1-15 t.	7-0 t.
—	—	11-0 n.

Lisboa-Rocio	Porto	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	6-58 t.	5-20 m.
9-30 m.	1-15 t.	3-40 t.
11-15 m.	11-3 n.	8-9 m.
1-30 t.	11-17 n.	11-0 m.
7-5 t.	12-0 m.	4-24 t.
9-30 n.	7-23 m.	8-20 n.

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-54 m.	6-32 m.	8-35 m.
11-44 m.	2-20 t.	6-32 t.
4-23 t.	6-58 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.	11-33 n.

Esmoriz	Porto	Esmoriz
Partida	Chegada	Partida
4-45 m.	6-0 m.	3-10 t.
—	—	4-15 t.

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-5 m.	8-4 m.	5-50 m.
9-8 m.	9-48 m.	6-54 m.
9-45 m.	10-47 m.	12-32 t.
4-55 t.	5-58 t.	4-0 t.
8-55 n.	9-57 n.	7-30 t.
11-30 n.	12-35 n.	10-0 n.

Coimbra	Figueira	Coimbra
Partida	Chegada	Partida
7-0 m.	8-41 m.	5-40 m.
1-10 t.	2-42 t.	7-43 m.
7-45 t.	9-17 n.	11-15 m.
—	—	11-45 n.

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

Lisboa	V. Alcantara	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	6-30 t.	8-45 m.
11-15 m.	—	3-30 t.
7-5 t.	7-3 m.	5-25 t.
9-30 n.	—	5-14 m.

Lisboa	Guarda	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
9-35 m.	3-23 m.	4-5 t.
11-15 m.	—	5-14 m.
7-5 t.	9-46 m.	12-10 n.
9-30 n.	—	3-30 t.

Lisboa	Caldas	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
4-20 t.	7-5 t.	7-55 m.
—	—	10-33 m.

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

Caldas	S. Martinho	Caldas
Partida	Chegada	Partida
7-35 m.	8-2 m.	9-30 m.
—	—	9-53 m.

Figueira	Caldas	Lisboa-R
Partida	Chegada	Partida
7-50 t.	1-4 n.	5-20 m.
—	—	9-4 m.

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
Partida	Chegada	Partida
3-0 m.	3-34 m.	2-3 m.
10-45 m.	11-58 m.	9-45 m.
5-10 t.	5-49 t.	12-30 t.
12-50 n.	1-27 m.	3-45 t.
—	—	6-10 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	Luzo	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
9-20 n.	9-36 n.	10-45 n.
—	—	11-0 n.

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
6-55 t.	10-30 n.	4-45 m.
—	—	7-50 m.

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

Pampilhosa	F. Onoro	Pampilhosa
Partida	Chegada	Partida
8-55 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.	3-50 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.	12-25 t.	1-0 t.
3-0 t.	3-35 t.	3-10 t.
4-20 t.	4-55 t.	4-15 t.
5-25 t.	6-0 t.	7-28 t.
8-30 n.	9-5 n.	9-42 n.
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.	12-30 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	4-50 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-35 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 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.	12-30 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	4-50 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-35 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 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.	12-30 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	4-50 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-35 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 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.	12-30 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	4-50 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-35 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 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.	12-30 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	4-50 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-35 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 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.	12-30 t.	10-15 m.
3-0 t.	4-31 t.	4-50 t.
4-20 t.	5-57 t.	6-35 t.
5-25 t.	7-6 t.	8-25 n.

Casa Branca	Faro	Beja
2-42 m.	6-30 t.	12- Ct.
9-25 n.		
Lisboa	Villa Real	Lisboa
5-15 m.	5-21 m.	10-20 n.
12-13 n.		



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Setembro sairá o paquete **Clyde** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accomodações 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 Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sair do porto de Lisboa

	Africa Oriental (via Suez), vapor allemão Markgraf . Sairá a 10 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez Almagro . Espera-se a 2 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o
	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Cordoba . Sairá a 7 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Madeira , S. Vicente, S. Tniago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez Zaire . Sairá a 7 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1. ^o
	Barcelona , Certe e Marselha, vapor francez Saint Jacques . Sairá a 13 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão Navarra . Sairá a 3 de setembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Bolonha , Dover e Hamburgo, vapor allemão Cap Blanco . Sairá a 6 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão Antonina . Sairá a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Esmeralda . Sairá a 3 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Ambrose . Sairá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Trav. da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Bordeos , vapor francez Magellan . Sairá a 6 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. ^o		Pará , Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira) vapor allemão Rio Pardo . Sairá a 13 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Cadiz , Cartagena, Valencia, Barcelona, Genova, India e Macau, vapor espanhol C. Lopez y Lopez . Sairá a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Clement . Sairá a 17 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Cherburgo , Southampton e Londres, vapor inglez Aragon . Espera-se a 12 de setembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o		Pernambuco e Maceió, vap. inglez Mira . Sairá a 7 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Travessa da Ribeira Nova, 26, 1. ^o
	Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez Chili . Sairá a 3 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Thames . Sairá a 11 de setembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Glasgow , vap. inglez Baron Huntly . Espera-se a 1 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pernambuco , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão Pernambuco . Sairá a 12 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Glasgow e Liverpool, vapor inglez Goya . Sairá a 2 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o		Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão Santos . Sairá a 12 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Hamburgo , vapor allemão Tijuca . Sairá a 5 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		S. Miguel , Terceira, Graciosa (St. ^a Cruz), S. Jorge (Calbeta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez Funchal . Sairá a 5 de setembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
	Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão La Plata . Sairá a 2 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Ora-via . Sairá a 5 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor allemão Rio Negro . Sairá a 17 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Viceote , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez Clyde . Sairá a 17 de setembro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Liverpool , vap. inglez Obidense . Sairá a 8 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Trav. da Ribeira Nova, 26, 1. ^o		



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

PEQUENA VELOCIDADE

Modificação às condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas

(APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 9 DE AGOSTO DE 1906)

Desde 15 de Agosto de 1906

A partir da data acima indicada é modificada a 11.^a das condições geraes de applicação das tarifas especiaes internas, como se segue:

II.^a

Regresso das taras vazias.— O regresso gratuito das taras vazias, quando seja concedido nas tarifas especiaes, far-se-ha por pequena velocidade, dentro do praso de **sessenta dias**, contados da data da remessa primitiva.

Para que esta disposição surta effeito é necessario:

- a) Que a devolução se faça de uma só vez para as taras de cada remessa e da mesma estação que as recebeu cheias.
- b) Que o remettente das taras devolvidas apresente, na estação em que as expedir, a carta de porte da remessa primitiva.
- c) Que as taras sejam em numero igual ou inferior ás da remessa primitiva e venham, quanto possivel, agrupadas em volumes, por fórma que facilite as baldeações e arrumação.
- d) Que o remettente das taras compre na estação de chegada os competentes rotulos para a devolução, em numero igual ao dos volumes de taras a devolver, e ao preço de 20 réis cada um. Para essa devolução não são exigidas notas de expedição, e as taras serão retiradas em troca do documento entregue pela estação expedidora ao remettente.

Estes transportes são feitos sem responsabilidade para a Administração.

Lisboa, 10 de Agosto de 1906.

Pelo Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

4.^a AMPLIAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 17 de Agosto de 1906)

Desde 1 de Setembro de 1906

Desde a data acima indicada, são incluídas na Tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade as mercadorias abaixo designadas, segundo a seguinte classificação:

Mercadorias	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Carbonato de potassio	21	1. ^a	—
Carbonato de sodio (sal de soda)	21	1. ^a	—
Potassa (carbonato de potassio)	21	1. ^a	—
Sal de soda (carbonato de sodio)	21	1. ^a	—
Soda crystalisada	21	1. ^a	—
Soda do commercio	21	1. ^a	—

Lisboa, 22 de Agosto de 1906.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

BRETAGNE



TOURAINÉ



CAMINHOS de FERRO
de ORLÉANS e do MIDI



EXCURSIONS EN
FRANCE

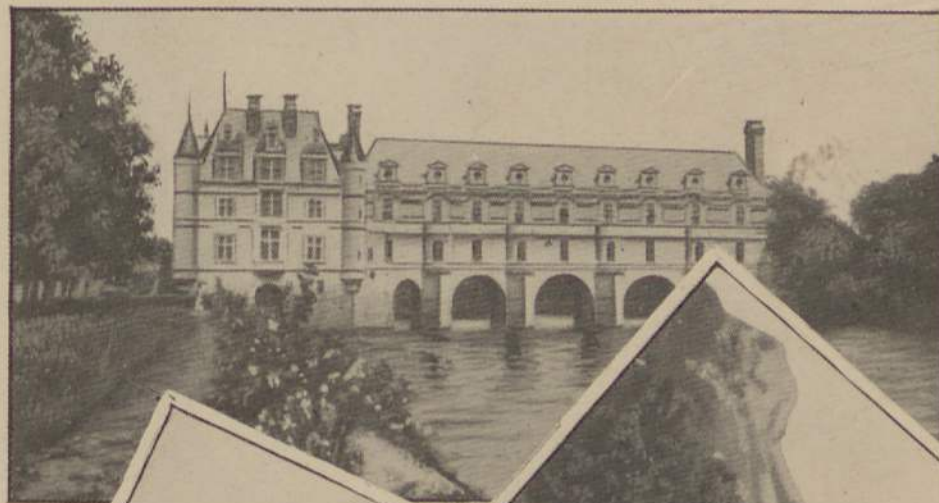
AUVERGNE



PYRÉNÉES



OFFERTA DA
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
LISBOA



VIAGENS

NAS RÊDES FRANCEZAS

D'ORLÉANS E DO MIDI

⌘ ⌘ Texto ⌘ ⌘
de M. Monmarché
⌘ Photographias ⌘
Collecção ⌘ ⌘ ⌘
de Dorizy ⌘ ⌘ ⌘
de Neurdein frères
e de Mlle Prévotat

VIAGENS E EXCURSÕES

a preços reduzidos

BILHETES UTILISAVEIS

sobre toda a rede d'Orléans e do Midi

Os passageiros podem fazer uso, para qualquer viagem circulatoria nas redes d'Orléans e do Midi, de bilhetes combinados, semelhantes aos que se acham em vigor nas linhas regidas pela União Allemã (Verein).

BILHETES UTILISAVEIS

para certas regiões d'Orléans e do Midi

I. — TOURAINE

Bilhetes d'excursões, vendidos á partida de Paris permittindo visitar os castellos das margens do Loire e demorar em certas praias do Oceano.

Dois itinerarios	}	1º itinerario : 1ª cl. : 86 fr. 2ª cl. : 63 fr., Validade : 30 dias.
		2º itinerario : 1ª cl. : 54 fr. 2ª cl. : 41 fr., Validade : 15 dias.

II. — BANHOS DE MAR DA BRETAGNA

Bilhetes individuaes vendidos desde a vespera de Domingo de Ramos até 31 de Outubro, validade 33 dias, redução de 40 % em 1ª classe, de 35 % em 2ª classe e de 30 % em 3ª classe.

Bilhetes d'excursões ás praias da Bretanha, vendidos desde o 1º de Maio até 31 d'Outubro, validade 30 dias, 1ª classe : 45 fr., 2ª classe : 36 fr.

Bilhetes d'assignatura especiaes individuaes e de familia, em 1ª e 2ª classe, com direito de livre circulação nas linhas que servem ás praias do sul da Bretanha, vendidos desde a vespera do Domingo de Ramos até 31 d'Outubro, validade 33 dias.

III. — AUVERGNE E LIMOUSIN

Estações thermaes de Nérís-les-Bains, d'Évaux-les-Bains, de Bourbon-l'Archambault, de Château-neuf-les-Bains, de la Bourboule, du Mont-Dore, de Royat, de Miers (Rocamadour), de Vic-sur-Cère, du Lioran, etc., etc.

Bilhetes d'ida e volta, de familia, validos por dois mezes, vendidos desde 15 de Maio até 15 de Setembro, redução variando de 20 à 50 %.

Bilhetes d'ida e volta, individuaes, vendidos desde o 1º de Junho até 30 de Setembro, validade 10 dias, redução de 25 % em 1ª classe e de 20 % em 2ª e 3ª classes.

Bilhetes especiaes vendidos desde o 1º de Junho até 30 de Setembro, á partida das principaes estações da rede, validade 30 dias, 3 itinerarios permittindo visitar os pontos mais interessantes do Auvergne e do Limousin.

IV. — PYRINNEUS E GOLFO DA GASCONHA

Bilhetes d'ida e volta, individuaes, validade 33 dias, redução de 25 % em 1ª classe e de 20 % em 2ª e 3ª classes.

Bilhetes d'ida e volta, de familia, redução de 20 à 40 % conforme o numero de passageiros.

Bilhetes d'excursões á partida de Paris, 3 itinerarios permittindo visitar Bordeaux, Dax, Bayonna, Pau, Lourdes, Pierrefitte, Bagnères-de-Bigorre, Luchon, Toulouse, etc., etc., validade 30 dias ; em 1ª classe : 163 fr. 50, 2ª classe : 122 fr. 50.

Cartas d'excursões no centro da França e nos Pyrinneus, vendidas desde 15 de Junho até 15 de Setembro, dando aos passageiros o direito de circular á sua vontade por certas partes das redes d'Orléans e do Midi, validade um mez, 5 itinerarios.

Salvo as excepções acima previstas, estes bilhetes são vendidos todo o anno por todas as estações da rede d'Orléans e são susceptiveis de prorrogação.

Para mais amplos esclarecimentos, consulte-se o Livrete-Guia Official, enviado franco de porte contra remessa de O fr. 70 á Administração Central do Caminho de ferro d'Orléans — 1, place Valhubert, Paris — Escriptorio do Trafego-Passageiros (Publicidade).



O maior rio francez, o Loire, atravessa no seu curso médio uma região privilegiada, em todos os tempos celebrada pela fertilidade da sua terra e pela doçura do seu clima, pela graça harmoniosa das suas paisagens e pelo esplendor dos seus monumentos... E' a Touraine, da qual um antigo geographo dizia ha já tres seculos : « Eis aqui a mais deliciosa e a mais agradável provincia do reino : chamam-na o Jardim da França »...

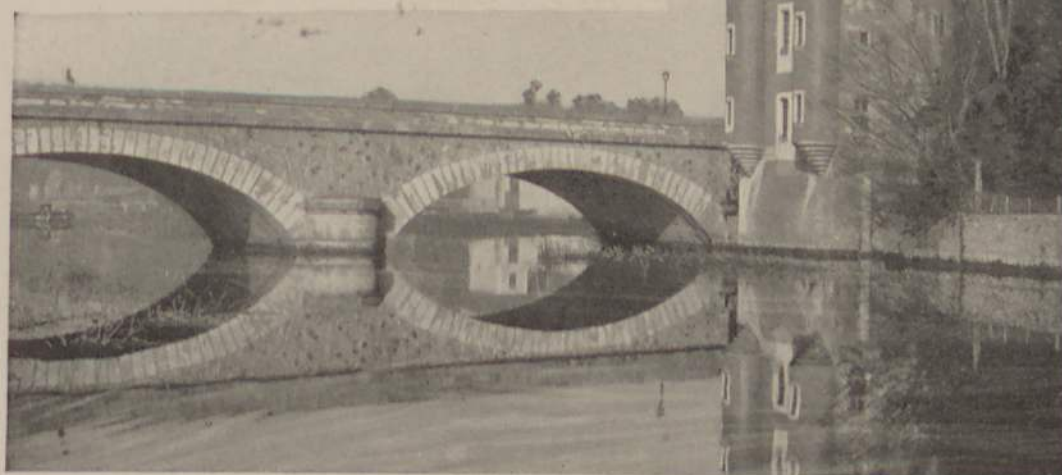
Assim, as margens do Loire têm inspirado, atravez dos seculos, um concerto unanime de louvores e de admiração. E, no entanto, essa região não offerece nem o espectáculo da infinidade do Oceano, nem o da sublimidade dos Alpes... D'onde provem, pois, a predilecção que os homens têm por ella?

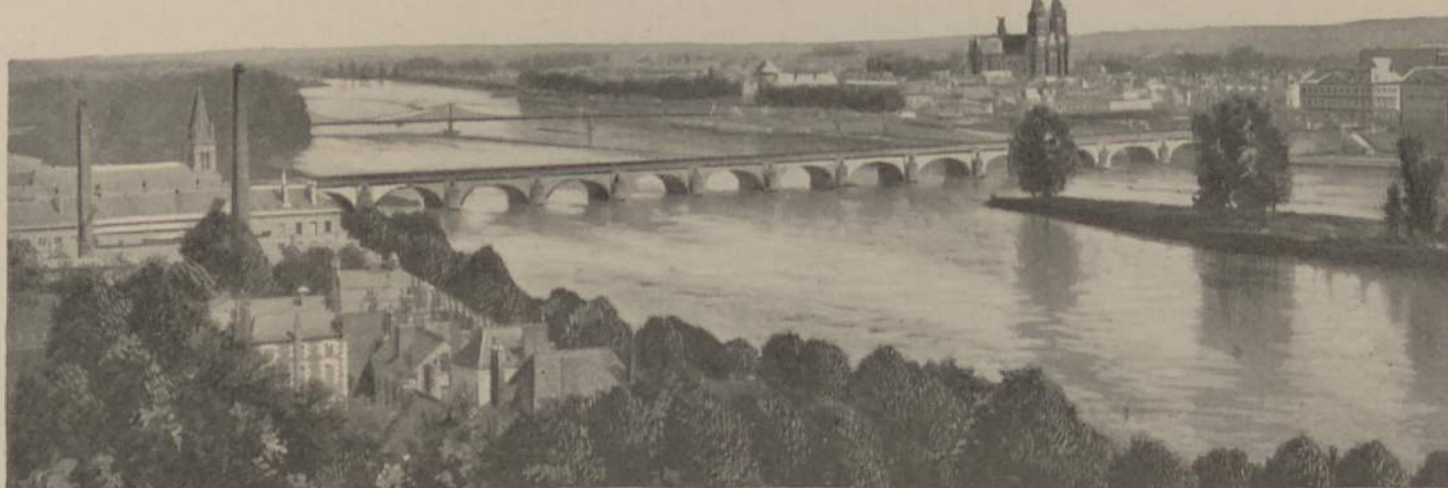
Em primeiro lugar, o rio, sem

igual entre os demais, alternativa-mente o mais grandioso e o mais pobre dos rios, terrivel nas suas cheias, a maior parte das vezes tranquillo e bonacheirão, tal como um braço de mar quando em maré vasa : dir-se-hia de prata fundida o esplendor da sua tenue corrente, serpenteando por entre o fino ouro das areias e o verde ondeante dos salgueiraes. Todo o céu se reflecte n'essas limpidas toalhas, sem profundidade. purpureadas ao pôr do sol, «de cujo esplendor e majestade (segundo confessa André Theuriet) nada absolutamente pode dar ideia ».

As aguas d'esse bello rio desenrolam-se n'uma larga esteira luminosa, no seio de um valle immenso e fecundo. Na ampla paisagem de verdura, os choupos aprumam-se esbeltos e flexiveis, e são como que uma

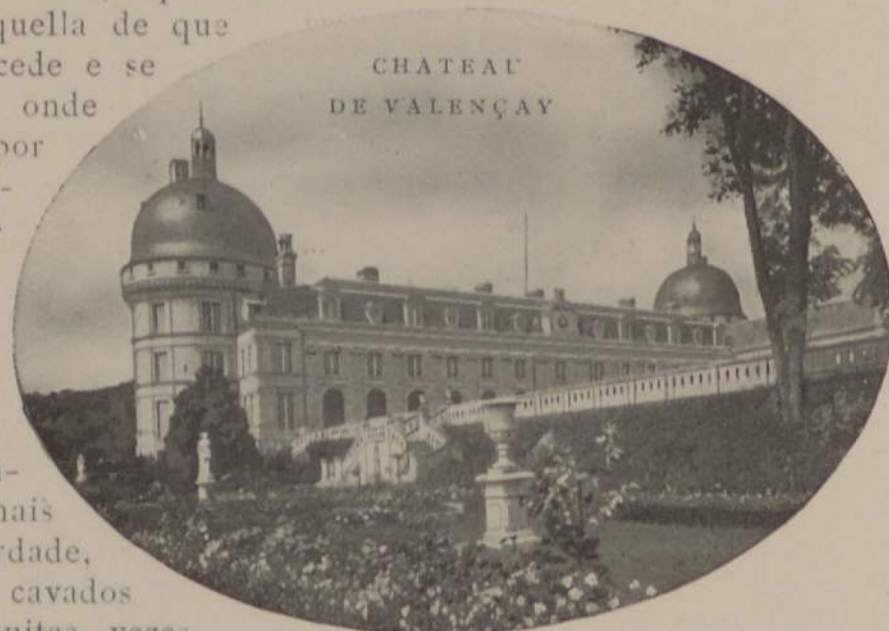
CHATEAU DES CARMES
A LA FLÈCHE





TOURS
VUE GÉNÉRALE

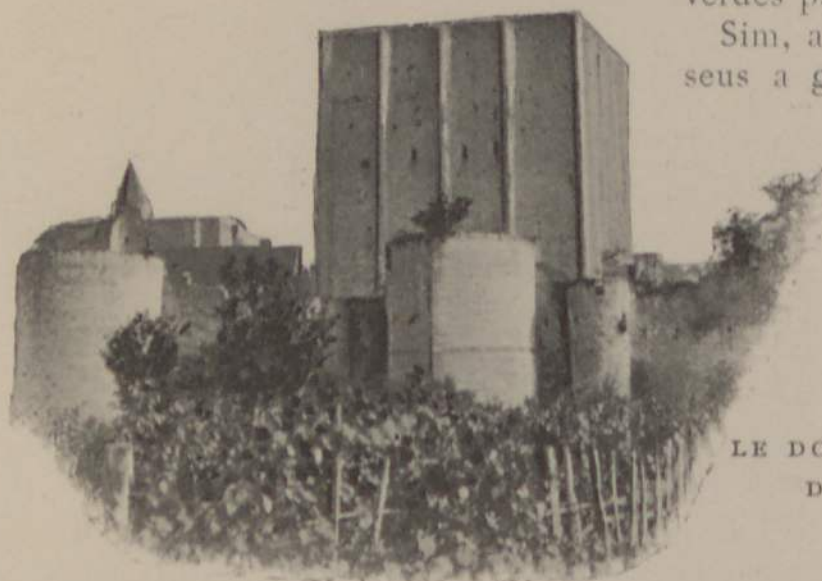
grande lyra onde o vento geme e canta. « Aldeias brancas e tafues surgem alli a cada passo, toucadas de « fina ardosia », enfeitadas gentilmente com verdes latadas, que se contorcem nas fachadas das habitações. Lindas estradas arenosas, sem lama e sem poeira, são como que as alamedas de um parque e de um pomar sem fim, pomar que a primeira primavera cobre de uma neve rosada .. E lá ao fundo do horizonte claro perfila-se uma collina atapedada de vinhedos. Não é muito alta essa collina, é verdade ; tem, comtudo, os seus accidentes imprevistos e pittorescos : mostra ao vivo a sua bella carne, branca de cré, escarpada em ribas, crivada de cavidades. Essa excellente pedra, branda, deslumbrante, é por excellencia, na verdade, aquella de que falla Boileau, « que cede e se corta facilmente », e onde « cada qual sabe cavar por sua propria mão a morada de que precisa. » Eis os labirintos de galerias inextricaveis, d'onde sahiram cidades, aldeias e castellos, as profundas adegas onde envelhecem os vinhos das collinas ; eis, mais atraz, a quinta, a herdade, com os seus annexos cavados em plena rocha, e muitas vezes



CHATEAU
DE VALENÇAY

o homem mesmo vivendo debaixo da terra, como um troglodyta, trahido apenas pela chaminé da lareira, que fumea lá no alto entre os verdes pampanos altaneiros.

Sim, a Touraine é bella ! São attributos seus a graça, a garridice, a doçura dos homens e das cousas, um ar de abundância e de alegria, que encanta os olhos e os corações ! Ao lado das regiões sublimes,



LE DONJON
DE LOCHES



CHATEAU
DE BRISSAC

asperas ou simplesmente mais accidentadas, a Touraine ficará

sendo sempre o paiz *encantador* por excellencia, um quadro harmonioso, classico e bem composto, onde parecem fundir-se todos as qualidades do temperamento e da paizagem francezes.

E esse quadro apresenta-se com a dupla e imperecivel aureola que lhe dão a Historia e a Arte. O Loire e tantos outros formosos rios seus vassallos, Loir, Cher, Indre, Vienne, — não se limitam a regar valles deliciosos. Todas essas aguas limpidas reflectem tambem um imponente cortejo de cidades, justamente orgulhosas do seu passado e das suas riquezas artisticas; reflectem, sobretudo, uma incomparavel galeria de castellos, que farão para todo o sempre a gloria da Touraine... castellos onde se pode estudar, como em maravilhoso museu ao ar livre, toda a evolução artistica da Edade-Média á Renascença, desde a formidavel armadura de pedra, feudal, até a exuberante florescencia esculptural do seculo XVI, que veio ornamentar as margens do Loire com as suas obras primas mais completas, castellos reaes onde se representou as scenas principaes da historia da França, de Carlos VII a Henrique IV, decorações magnificas no meio das quaes se agitou a còrte brilhante e tragica dos Valois!

A menos de 2 horas de Paris, o caminho de ferro d'Orléans attinge o valle do Loire em Orléans, nobre e grande cidade historica, ainda cheia da recordação de Joanna d'Arc, que a libertou a 8 de maio de 1429. Os orleanezes erigiram estatuas á « boa Lorena », consagraram-lhe um museu, e todos os annos, na sua admiravel cathedrale em toda a sua cidade festivamente embandeirada, celebram ainda esse anniversario do 8 de maio com uma festa tradicional, a um tempo religiosa e militar, uma das mais bellas que se podem ver em França.

Perto d'Orleães, em Olivet, visita-se as famosas nascentes do Loiret; depois, descendo o curso do Loire, encontra-se curiosas cidadesitas antigas, Meung, Cléry, Beaugency. A basilica flammejante de Notre-Dame-de-Cléry encerra o tumulo de Luiz XI, seu fundador.

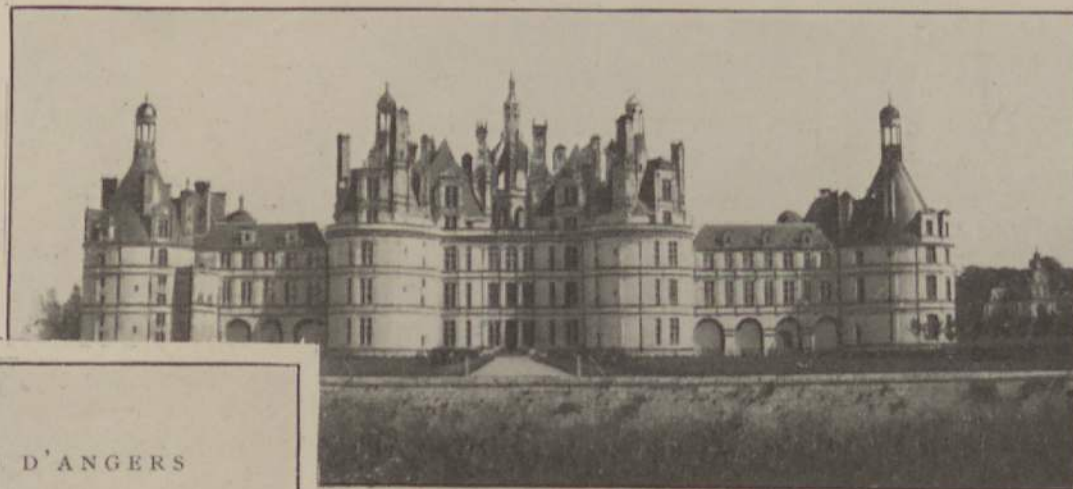
Eis agora Blois, « essa escadaria de ruas, que as cheias do Loire jamais inundam », como disse Victor Hugo.

E' certamente a cidade mais pittoresca que se espelha no grande

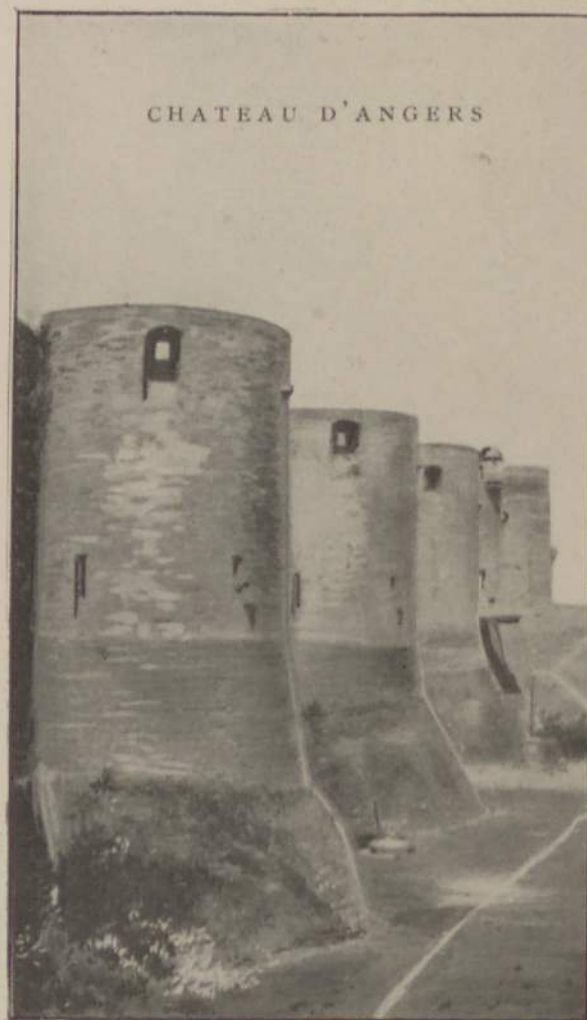
CHATEAU
DE CHENONCEAUX



CHATEAU
DE CHAMBORD



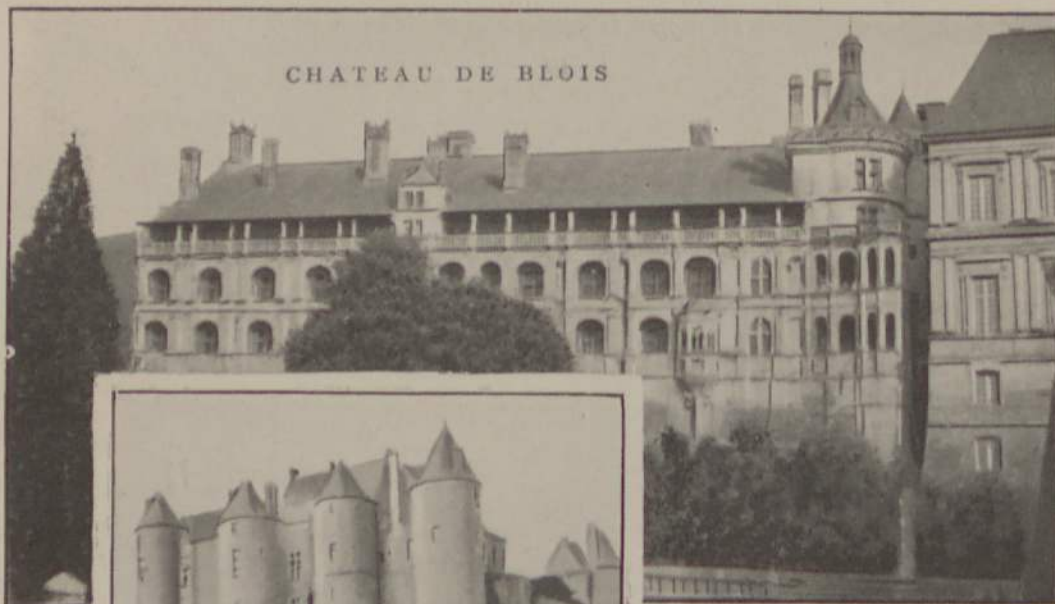
CHATEAU D'ANGERS



com as suas velhas casas esculpturadas, com as suas egrejas... Acima de tudo isto, porém, triumpha a magnificencia do seu palacio real acastellado, ao qual quatro seculos trouxeram successivamente o melhor da sua arte, passando do gothico á sobria elegancia do estylo Luiz XIII, em seguida, ao maravilhoso desafogo, á expansão do estylo Francisco I para acabar na fria e solemne grandeza do estylo classico de Mansart... E quantos acontecimentos a Historia não inscreveu n'esta grande pagina de pedra : o nascimento de Luiz XII, a morte de Anna de Bretanha et de Catharina de Médicis, os famosos Estados-Geraes de 1576 e de 1588, o assassinio do duque de Guise, a evasão de Maria de Médicis.

Blois inaugura a serie ininterrupta dos grandes castellos do Loire.

CHATEAU DE BLOIS



CHATEAU
DE LUYNES

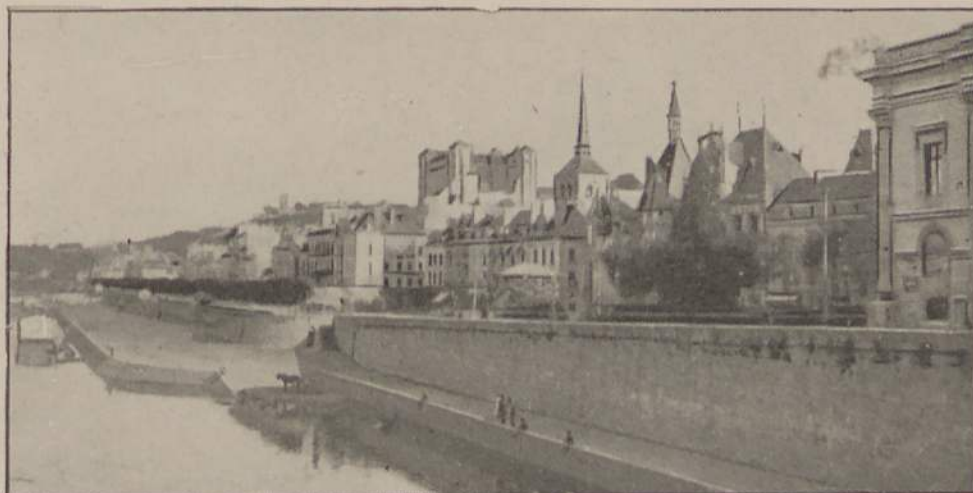
A algumas leguas, no meio dos profundos bosques, espessos, cujo conjuncto forma a floresta de Boulogne, vemos o Castello de Chambord, maravilha da Renascença : e depois a « nobre morada » de

Cheverny, e o encantador castello de Beauregard. Depois ainda, seguindo o curso do Loire, eis que surge acima do rio o imponente vulto feudal de

Chaumont. Mais ao longe, sobranceiro a uma louça cidade, alva de neve, o castello real d'Amboise evoca a infancia e o fim tragico de Carlos VIII, Leonardo de Vinci morrendo nos braços de Francisco I, as cabeças sangrentas dos conjurados calvinistas espetadas na varanda de ferro forjado... E chegámos a Tours, cidade da elegancia e da boa linguagem, dominada pela grande nave gothica da cathedral de Saint-Gatien, e pelas torres da antiga basilica de Saint-Martin.

Tours é um como quartel-general para o excursionista : não pode escolher outro mais agradável. D'alli, se subir pelo bello valle do Cher, poderá admirar o celebre castello de Chenonceaux e a encantadora extravagancia que o fez erguer no proprio leito do rio, como uma caprichosa e bella flor de pedra, emergindo do seio das aguas. Mais longe, verá Montrichard e a sua torre fortificada, o castello de Saint-Aignan, Selles-sur-Cher e Valençay, sumptuosa residencia dos Talleyrand-Périgord, castello real tambem, pois que serviu de abrigo ao exilio do rei Fernando VII de Hespanha. No valle do Indre, como n'um verde escriptorio, vêem-se escalonados o castello d'Azay-le-Rideau, delicada obra prima da Renascença, as ruinas imponentes de Montbazou, Loches sobretudo, inestimavel thesouro monumental, com as suas portas, os seus palacios da Renascença, a sua extranha collegiada Saint-Ours, e o seu immenso castello, cujo torreão formidavel contrasta com a encantadora habitação real de Carlos VII et de Luiz XII. No valle do Vienne, Chinon, patria de Rabelais, corôa-se ainda com as soberbas ruinas dos seus tres castellos, dos quaes a grande Habitação Real viu a primeira entrevista de Joanna d'Arc com Carlos VII.

Emfim, ao norte de Tours, o valle do Loir offerece uma encontradora redução do grande valle do Loire. Alli se encontra : Châteaudun, erguendo o seu castello gigantesco a pique e sobranceiro ao rio; Fréteval e o seu torreão arruinado; Vendôme, pittoresca « pequenina Veneza », toda sulcada de canaes, dominados pelas soberbas ruinas de um velho castello ducal, e pela admiravel egreja abbacial da Trinité. Depois, é Rochambeau, berço do illustre marechal que luctou pela independencia americana; Lavardin e as suas ruinas romanticas; a habitação de La



SAUMUR

CHATEAU
D'AMBOISE



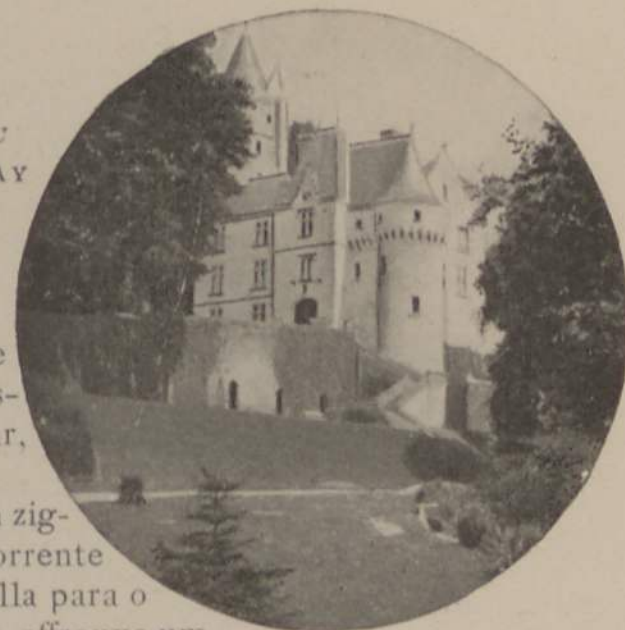
CHINON
LA VIEILLE TOUR



AZAY-LE-RIDEAU



CHATEAU
DE CHISSAY



Poissonnière, onde nasceu Ronsard, Le Lude e o seu grande castello da Renascença, La Flèche e o seu Prytanéo militar, fundado por Henrique IV.

Depois de todas estas caminhadas em zig-zags, se tomarmos de novo por guia a corrente majestosa do Loire, desceremos com ella para o oceano, sem que o interesse da viagem affrouxe um só instante. Logô á sahida de Tours, encontraremos os ultimos grandes castellos do Loire, e não os menos bellos tambem : Luynes, Villandry, Langeais, Ussé, Saumur, encantadora cidade, tão animada pelo ruidoso piaffé dos cavallos da sua escola de cavallaria, e pelo fragor delicioso dos seus vinhos espumantes, annuncia-se, por seu turno, pela massa imponente do castello e pelos campanarios das egrejas. Eis-nos agora na risonha terra do Anjou, cujo seio rasgam perto d'aqui as curiosas pedreiras de ardosas de Trélazé. Angers, a velha capital da provincia, tornou-se elegante cidade moderna, sem nada perder dos seus antigos e preciosos monumentos, entre outros, a cathedral de Saint-Maurice e o castello, tôrva fortaleza da Edade-Média, sempre de pé á beira do Maine, que atravessa Angers, antes de ir desaparecer no Loire.

Emfim, Nantes, abre-nos de par em par as portas da Bretanha.

CHATEAU DE LANGEAIS



CHATEAU
DE BLOIS



BRETAGNE



Europa, profundamente cortada e retalhada pelo assalto do Oceano, arrosta no emtanto com a furia d'esse elemento, oppondo-lhe, em primeira linha, alguns macissos de velhas rochas inabalaveis, terrenos da vanguarda, que são como que os marcos angulares do velho mundo. Essas valentes sentinellas chamam-se Noruega, Escossia, Irlanda, Paiz de Galles e Cornoalhes em Inglaterra, Bretanha em França, Galliza em Hespanha.

O nome de Cornoalhes encontra-se dos dois lados da Mancha. O « Finisterra » da Galliza corresponde ao « Finistère » da Bretanha e tem por equivalente o « Land's End » da Inglaterra...

Todas essas regiões, tão pittorescas e tão originaes, têm, pois, como que um ar de familia. O que não as impede, comtudo, de cada uma d'ellas apresentar a sua physionomia particular : ora nenhuma é mais caracterisada, nem melhor se destaca do que a da Bretanha franceza ! A selvagem e poetica Armorica resume em um quadro particularmente colorido e captivante todas as bellezas das suas irmãs celticas do Oceano. Fresca, irrigada, e verdejante como a « viridente Erin », é toda ella bordada por phantasticos recortes, estuarios profundos, « morbihans » (pequenos mares), que recôrdam os « fjords » da Noruega, os « firths » da Escossia, e as « rias » da Galliza. Tem tambem a sua terrivel aureola de recifes agudos, rasgando a onda verde, que os envolve n'uma alva gola de espuma, sempre movediça ; ao largo desfiam-se, como as perolas de um collar, as ilhas e os archipelagos, farrapos arrancados pelo mar, ou antes derradeiros sobreviventes, no eterno combate, de praias vencidas e tragadas... Costa grandiosa ! Costa graciosa tambem ; suaves e claras, as praias arredondam-se por entre a desolação empolgante das rochas ; a vaga enfurece-se contra a penedia, mas vem morrer na areia dourada. E a Bretanha conhece numa luz e um calor, que a natureza recusou ás terras mais septentrionaes. Uma onda tépida pelo influxo de correntes longinquas aquece o rude solo bretão e traz-lhe um pouco da chamma do Meio-dia : extranho contraste ! Perto do junco marinho selvagem, desabrocham opulentas flores de sol, a romanzeira vermelha, a orgulhosa camelia ; nos dias radiosos do estio, as linhas desenhão-se com tanta nitidez sobre o horizonte, o mar é de um azul tão profundo, os rochedos são tão brilhantes e coloridos, que de bom grado nos julgariamos nas praias luminosas do Mediterraneo.

LE CALVAIRE
DU CONFORT



POINTE
DU RAZ

EN ATTENDANT
LES SARDINIERS



E, n'esta paizagem tão pittorescamente accentuada, tudo tem caracter inconfundivel, desde os types aqui e alli encontrados, o camponez no sulco da terra e o pescador na sua barca, até os pormenores do trajo que dá uma feição distincta ás multidões que de varios pontos concorrem ás romarias ou « perdões » : é a touca, alva de neve, das mulheres, que varia até o infinito, quasi em cada freguezia da região, o avental bordado, o grande chale e as guarnições de veludo ; é o colete bordado dos homens e o largo chapéu de fitas fluctuantes. As cousas não são menos typicas do que os individuos : os mysteriosos dolmens povoam o campo inculto, os menhirs erguem-se, agrupam-se em circulo, alinham-se ao longe, como um exercito de soldados petrificados ; os cruzeiros, singelos ou majestosos, surgem em todas as encruzilhadas ; egrejas e capellas, cercadas pelos seus velhos cemiterios, lançam á compita para o ceu os seus finos campanarios, abertos, bordados como rendas preciosas, affirmando bem alto a fé secular de um povo mystico, de crenças ardentes e robustas ; os caminhos cavados pelas intemperies serpenteiam occultos entre os altos taludes coroados de tojo ; cada campo encerra-se, cioso, no seu cercado, e, pelo meio das terras quadriculadas pelas sebes, os casaes, as villas e as aldeias desdobram até o infinito as suas casas feitas de granito escuro — casas



LA BAULE

CONCARNEAU
SÉCHAGE DES FILETS

abrigo com paredes espessas o antigo lar familiar e o tradicional interior rustico, tão pittoresco pelos seus leitos fechados e as suas arcas esculpidas !

Tudo aqui se harmonisa, paizagens, população, costumes, arte, litteratura, em um conjuncto, que só a si proprio se assemelha, e que se resume e consubstancia n'uma só palavra : Bretanha !

As linhas do caminho de ferro d'Orléans servem toda a metade meridional da península armoricana, desde o largo estuario do rio Loire, sulcado pelos bellos e elegantes vapores de Nantes a Saint-Nazaire, até a enseada de Brest.

Seria necessario um volume para descrever minuciosamente tudo quanto pode attrahir ou encantar o viajante ao longo d'este littoral banhado pelo Oceano.

Tracemos, ao menos, um rapido esboço.

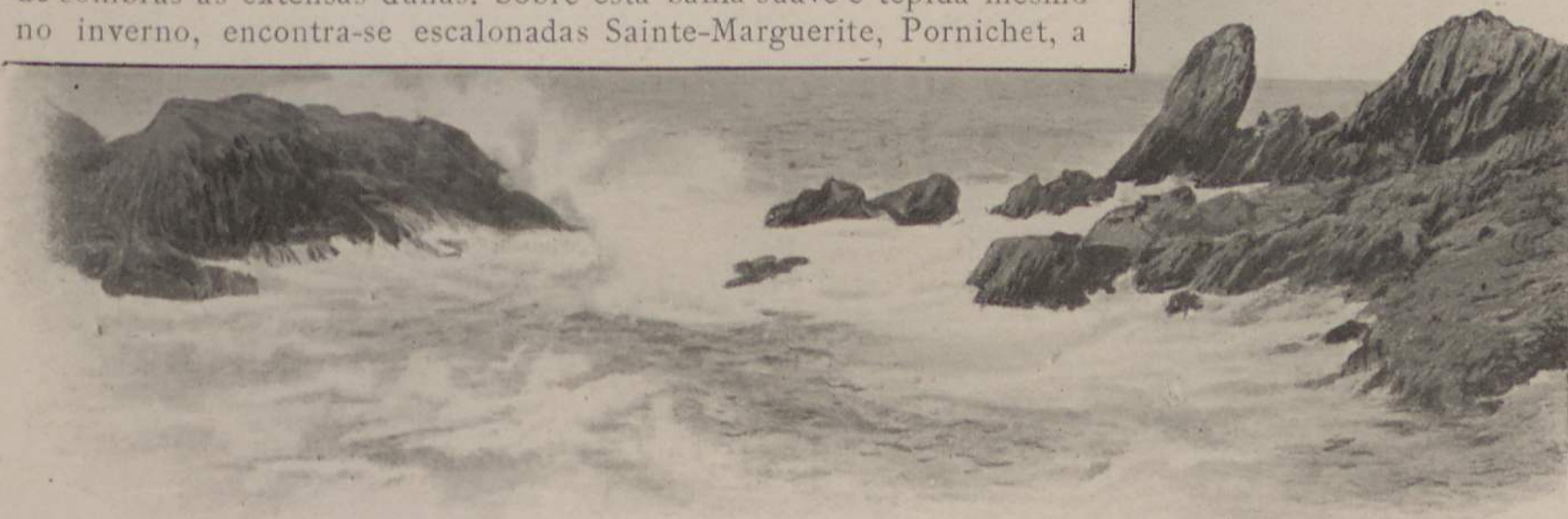
Depois de uma visita a Saint-Nazaire, á sua vasta caldeira de Penhoët, aos seus estaleiros da Companhia Transatlantica, iremos explorar primeiramente a península guerandeza. Este pequenino retalho de terra deve o seu aspecto unico ás marinhas de sal que o cobrem, immenso taboleiro de xadrez scintillante, onde as pyramides conicas do sal se perfilam e alinham como tendas innumeraveis de um acampamento.

Na orla de um planalto, dominando esta zona singular, uma curiosa cidadezinha da Edade-Média, Guérande, dorme ainda cingida pelo seu admiravel cinto de muralhas do seculo XV.

Emquanto á beira-mar se estende como que uma corôa de estações balneares, cada vez mais prósperas e florescentes, entre as penedias selvagens da ponta de Chemoulin e da Grante-Côte rasga-se em arco de circulo uma praia maravilhosa com dez kilometros de extensão, a areia fina sublinhando ali a eterna verdura dos pinheiros que cobrem de sombras as extensas dunas. Sobre esta bahia suave e tépida mesmo no inverno, encontra-se escalonadas Sainte-Marguerite, Pornichet, a



ROCHER DES VICTIMES
SAINT-GUÉNOLE



Baule, « o Arcachon da Bretanha », com as suas lindas casas de campo semeadas por entre os pinhaes, o Pouliguen e o seu bonito portozinho de mar. Mais ao longe, o Bour-de-Batz é celebre pela sua população tão original de valladores, « paludiers » ou trabalhadores dos pantanos salgados, e o Croisic alinha-se sobre os cães de um animado porto de pesca, á entrada da bella bacia do Trait.

Quereis ver, agora, o mais gracioso, o mais phantastico amontoado de terrenos verde jantes, de aguas luminosas, de dourados areaes? Ahi tendes o Morbihan, o encantador pequenino mar interior da Bretanha, de margens tão recordatas, que pode ser e tem sido comparado á folha rendilhada do acer, semeado de tantas ilhas e ilhotas, eguaes em numero, segundo diz o dictado, aos dias que tem o anno.

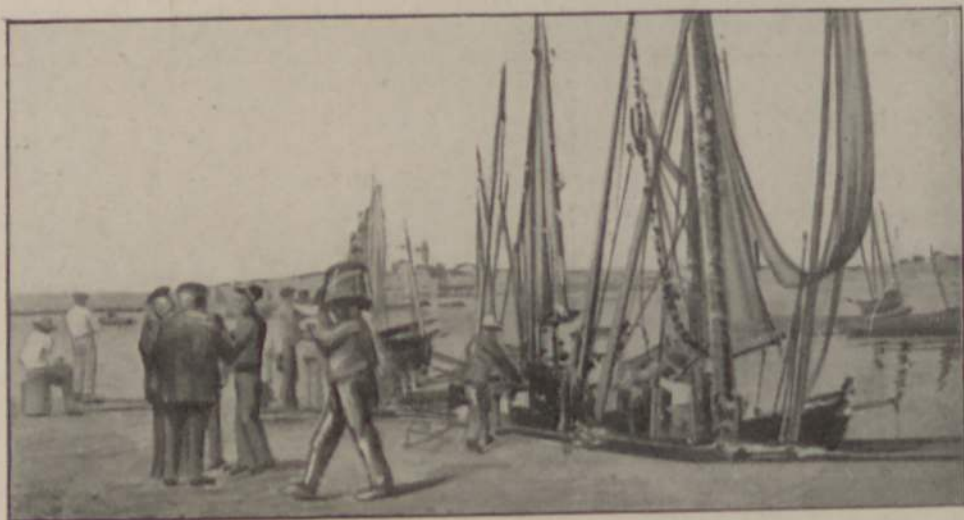
Esse pequeno mar faz penetrar ao longe, no coração da península, as suas angras e estuarios: pelos dois maiores, os navios podem subir

até Vannes, vetusta cidade episcopal ainda cingida de muralhas, até Auray, que rivalisa com a sua vizinha em poesia e archaismo.

Para chegar a Vannes e Auray, o caminho de ferro corre bastante longe do littoral, pelo interior das terras. Mas se o mar fica fóra de vista, quantos sitios pittorescos e interessantes, no entretanto, se contempla! Aqui Redon, sobre o rio Vilaine, que passa, mais abaixo, sob vertiginosa ponte suspensa, a ponte pensil da Roche-Bernard; alli uma torre romantica, a Torre d'Elven, immortalizada por Octavio Feuillet no *Romance de um rapaz pobre*; mais além Ploërmel, cujo nome é

celebre tambem, graças a uma opera de Meyerbeer; e ao longe ainda a Lande ou charneca de Mi-voie, onde se feriu o famoso combate dos Trinta (1350), e depois d'ella o admiravel castello de Josselin, espelhando-se nas aguas do Oust.

Perto d'Auray, o Campo dos Martyres e a Capella expiatoria da Chartreuse evocam o sangrento desenlace do drama de Quiberon, o mais sombrio episodio das guerras da



LE FRET
(PRÈS BRESL)



ÉGLISE
DE SAINT-GUÉNOLÉ



CARNAC
LES ALIGNEMENTS

Revolução, na Bretanha. Logo ao lado, ergue-se a suntuosa basílica de Sant'Anna d'Auray, termo da grande e famosa romaria bretã.

O Morbihan entra no Oceano, em frente de Port-Navalo, por uma estreita garganta, apertada entre as penínsulas de Rhuys e Locmariaquer. A terra de Rhuys, « pequena Provence » do Norte pela doçura do seu clima, serve de base às grandiosas ruínas do castello de Sucinio, ao convento de Saint-Gildas-de-Rhuys, governado no século XII por Abélard, à pequenina cidade de Sarzeau e à aldeia d'Arzon. Do outro lado do canal, Locmariaquer abre, com a sua « Meza dos Negociantes » e o seu « Moen-er-H'roeck », a prodigiosa serie de monumentos megalíticos, dolmens, menhirs, cromlechs, alinhamentos, que se prolonga sem interrupção através das charnecas de Carnac, de Plouharnel, d'Erveden, e até a península de Quiberon... E'aquí a terra celtica por excellencia!

Quiberon, antiga ilha granítica ligada ao continente por um delgado cordão de areia, é um dos mais curiosos accidentes da costa bretã; a par d'essas asperas dentaduras dos seus rochedos, a ilha offerece o macio tapete das suas praias, e, do seu pequenino porto, vapores confortaveis levam os viajantes em uma hora a Belle-Ile, a perola do Oceano, offerecendo o grandioso espectáculo das suas altas ribas de schisto, minadas, bordadas, e buracadas pelo mar bravo.

Tão bella e menos conhecida é a ilha de Groix, que defronta com Lorient, grande porto de guerra, situado á entrada de uma enseada magnifica, a que serve de sentinella a pequena cidadella de Port-Louis, e em outro ponto a capella de Larmor; ao fundo desembocam por bellos estuarios o valle do Scorff e o do Blavet, onde Hennebont se estadeia tão gentilmente por cima do seu pequenino porto, com a sua velha cidade fortificada e a sua igreja de Nossa Senhora do Paraíso. Mais ao longe, entreabrem-se, ainda no meio da « Arcadia da Baixa-Bretanha », poeticos e viridentes valles : o de Quimperlé, que vae findar em frente da praia do Pouldu, o de Pont-Aven, a idyllica « cidade dos moleiros », que se tornou uma celebre estação de recreio de artistas. E' tambem a verdura exuberante, que se estende até vir banhar-se no mar, que faz o encanto e o realce da bahia da Forêt (praias de Beg-Meil e de Concarneau), do estuario do Odet (praia de



NOCE A CARNAC



CONCARNEAU
EN ATTENDANT
LA PÊCHE

L'AVEN
A PONT-AVEN



Bénodet), do pequeno « Morbihan » de Pont-l'Abbé (praia de Loctudy). O Odet é um verdadeiro fjord, no fundo do qual Quimper dardeja as duas flechas rendilhadas da suntuosa cathedral de Saint-Corentin.

Quimper é a capital do Finisterra : eis-nos, portanto, no « Cabo do Mundo », n'essa extremidade do continente onde a terra d'Armor estende em pedaços fragmentados os seus promontorios rôtos e grandiosos : a ponta de Penmarc'h, o esporão acerado do Raz, o Cabo da Cabra, o Toulinguet de gigantescas ribas...

Entre esses promontorios terriveis, entre a poeira de Escolhos dispersos pelo mar, navegam, não obstante, noite e dia, os barcos da innumeravel flotilha dos pescadores de sardinhas. As idas e vindas das suas barcas de vermelhas velas são a vida e o encanto das pequeninas angras e dos portos da costa : Concarneau, Guilvinec, Saint-Guénolé, Audierne, Douarnenez, Morgat, Camaret. Por isso, todos esses ninhos de arrojados marinheiros se metamorphoseiam, ao chegar o verão, em estações balneares. Douarnenez encanta os banhistas pelo admiravel panorama da sua bahia arredondada, sobrepujada pelo perfil do Méné-Hom, o ultimo cume das Montanhas-Negras. Morgat, sobretudo, offerece-lhes, no extremo da bravia peninsula de Crozon, uma soberba praia, emmoldurada pelas suas ribas esburacadas, crivadas de grutas de maravilhoso colorido. Emfim, entre a peninsula de Crozon e o cabo Saint-Mathieu, extremo promontorio da Bretanha, uma estreita « garganta » dá accesso á enseada de Brest, um dos mais bellos fjords bretões, onde domina, soberbo, o maior porto de guerra francez do Oceano.



PORTE DE DINANT
A MORGAT

Auvergne



GORGES DU TARN
DÉFILÉ DES DÉTROITS



s montes
do Au-
vergne
compre-
hendem, sobre o

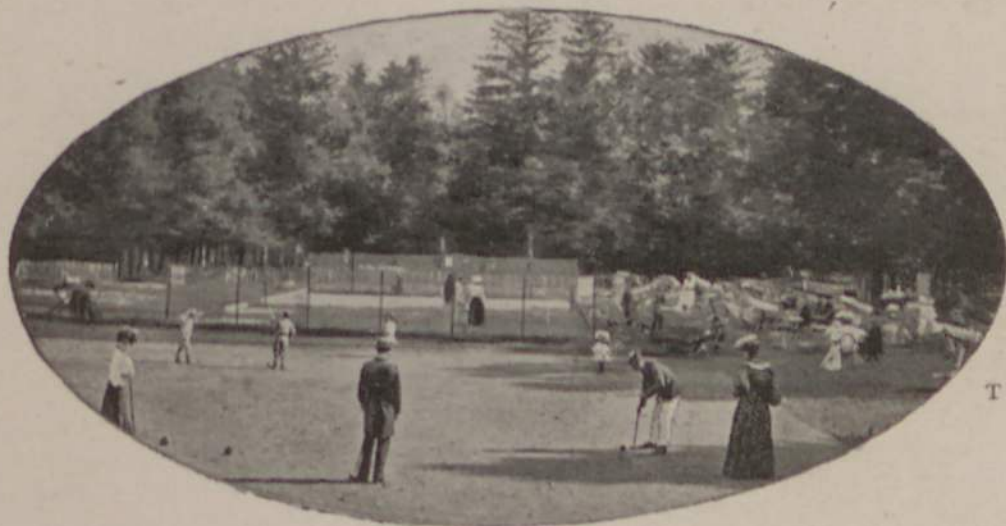
grande socalco commum do planalto central, tres maciços distinctos que conservam, em cada um d'elles, a sua poderosa personalidade : são os montes Dôme, os montes Dore e o Cantal.

O caminho de ferro d'Orléans conduz aos dois primeiros, passando por Bourges, a antiga capital do Berry, dominada pela sua grandiosa cathedral gothica ; depois, remontando o valle do Cher, que se torna a montante de Montluçon uma aspera e rude garganta, emmoldurada nos primeiros relevos do planalto central. Perto de Montluçon, grande cidade industrial, encontra-se uma estação thermal, já celebre no tempo dos romanos : — Nérès.

Chegando ao planalto granitico, bem depressa galgamos o valle do Tardes por sobre um vertiginoso viaducto, e deixamos ao fundo de um valle a linda estação d'Evaux-les-Bains, centro da agreste Combrailles. Em frente d'Eygurande, eis que se perfila deante de nós, a toda a altura do céu, um admiravel vulto pyramidal : é o macisso dos montes Dore, que não é no seu conjunto senão um immenso vulcão em ruinas. Alli culmina, a 1.886 metros, o Pico de Sancy, dominador de toda a França central ; a seus pés nasce o Dordogne, que virá a ser o enorme rio girondino ; enquanto não toma essas proporções, é uma bravia torrente n'um circo grandioso, emmoldurada pelos mais altos cimos dos Dore. O seu alto valle encerra duas das mais celebres estações thermaes do Auvergne : a Bourboule, de aguas tão ricas em arse-



UN PAYSAN D'Auvergne



TERRASSE DU CAPUCIN
(1.350 mètres d'altitude)



ROYAT

nico e tão poderosamente reconstituintes; o monte Dore, magnifico para todas as doenças das vias respiratorias. Os banhistas, que se reúnem alli em camadas numerosas, não poderiam mesmo em uma só tempo-

rada ver até o fim todas as bellezas do macisso que os rodeia : as cascatas do Plat-à-Barbe, da Vernière, da Serpent, da Quereilh, etc... os lagos poeticos e extranhos, taes como os de Guéry, de Servières, de Chauvet, de Montcineyre, da Godivelle, o lago Chambon, brilhante como um espelho entre o ninho de aguia feudal de Murols e Saint-Nectaire, sobretudo o lago Pavin, de forma redonda, na bocca insondavel de uma cratera... Encontram-se ainda gargantas esplendidas como as de Avèze, a garganta do Inferno, o valle de Chaud-four... enormes « dyhes » vulcanicos, como a fraga Vendeix, a Sana-doire e a Tuillière... e tantas outras ainda !...

Emquanto um ramal penetra no coração dos Dore até a Bourboule e o monte Dore, uma outra linha dirige-se a leste para Clermont-Ferrand, contornando por grandes circuitos toda a cadeia dos Dôme ou cadeia dos Puys : O cimo dominante da cadeia é o famoso Puy-de-Dôme, é uma summidade modesta, se nos lembrarmos de que a sua altura não excede 1.468 metros; nem por isso, no emtanto, deixa de dominar o mais phantastico panorama de vulcões extinctos que existe no mundo. Ao nascente domina, ao longe, a fertil Limagne, fechada pelos montes do Forez e a seus pés encontra-se Clermont-Ferrand, a capital do Auvergne, e a celebre estação thermal de Royat vê-se semi-occulta no seu valle.

Resta-nos admirar o terceiro macisso e o mais bello : o Cantal ! Os mais altos cimos, o Plomb do Cantal (1.858 metros), a soberba pyramide do Puy-Mary (1.787 metros), o pico agudo do Puy-Griou, etc.

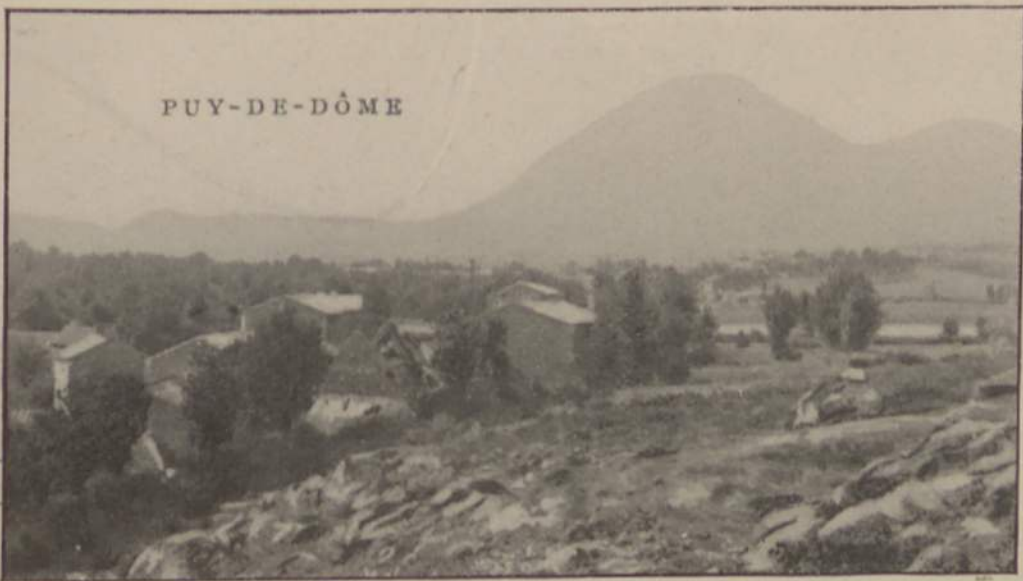
LE LIORAN
Hôtel
de la C^{ie} d'Orléans



VIC-SUR-CÈRE
Hôtel de la C^{ie} d'Orléans



PUY-DE-DÔME



agrupam-
se no cen-
tro do
macisso,

enfileirados em torno da antiga cratera, e à volta dos flancos do vulcão irradiam profundos valles que os recortam, convergindo as arestas.

Para ir ao Cantal duas estradas se offerecem, rivalizando em pittoresco. Pode-se passar por Eygurande no sopé dos Dore : d'alli, uma linha de montanha de traçado audacioso corre a par do Dordogne, deante de Bort, coroado pelos mais bellos « orgãos » basalticos do Auvergne : depois, de valles em valles, sobe sobre o flanco do Cantal, chega a Mauriac por

uma rampa assombrosa, e pasa perto de Salers, empolgante ci'adesinha da Edade-Média, suspensa a 250 metros acima do vallo de Maronne.

Se queremos tomar a grande linha de Toulouse, a chegada ao Cantal não é menos bella. Depois de haver atravessado o Limousin, os seus valles agrestes e os seus pequenos montes cobertos de castanheiros, o viajante deixa o comboio de Toulouse em Saint Denis-près-Martel, para chegar a Aurillac por uma linha phantastica, que se contorce no fundo dos maravilhosos desfiladeiros do Cère : disputando o laogar ás torrentes, entre gigantescos escarpamentos de rocha, a linha ferrea atravessa successivamente vinte e seis tunneis ! Os dois itinerarios reúnem-se em Aurillac, para penetrarem resolutamente no coração do macisso cantaliano : a enorme locomotiva de montanha, elevando-se no alto valle do Cère, chega offegante a 1.152 metros de altitude, entra no grande tunnel do Lioran, depois desce para a vertente opposta, pelo admiravel valle e gargantas do Alagnon. Esta travessia do Cantal é uma das maravilhas dos caminhos de ferro francezes ! Sobre o percurso vê-se escalonados os tres grandes centros de excursões do macisso. No v lle do Cère, paizagem de idyllio na pittoresca moldura das montanhas, a estação thermal de Vic-sur-Cère é o grande ponto de reunião, — o *rendez-vous des touristes*, sobretudo depois que a Companhia de Orléans alli construiu um grande hotel, que é modelo do genero. E' a dois passos de Vic que o Cère transpõe o famoso desfiladeiro do Pas-de-la-Cère. No ponto culmi-

LA BOURBOULE

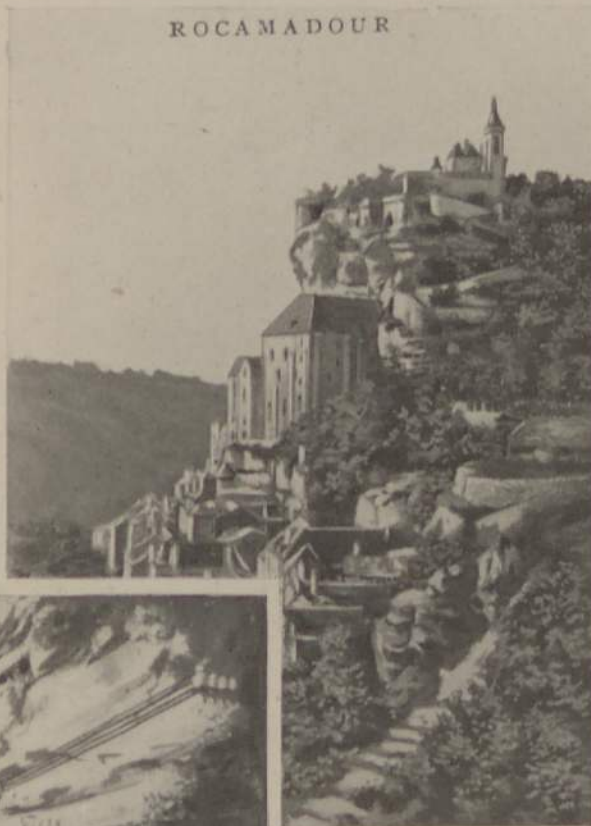


CASCADE
DU
MONT DORE



LE PAS
DU SOUCI

ROCAMADOUR



GOUFFRE DE PADIRAC
SALLE DES GRANDS GOURS

nante da travessia e ao sahir dos dois tunneis sobrepostos que atravessam a montanha — um para o caminho de ferro, outro para a estrada ordinaria, — a estação do Lioran occupa, a 1.200 metros de altitude, um sitio alpestre, no meio de admiraveis florestas de pinheiros; um excellente hotel da Companhia de Orléans alli serve ao mesmo tempo de estância de altitude e de ponto de partida para se transpôr os cumes

do macisso. Emfim, a pequena cidade de Murat, ponto summamente pittoresco do valle do Alagnon; d'alli, vae-se visitar Saint-Flour e o famoso viaducto de Garabit, fio de aranha lançado a 125 metros acima do desfiladeiro da Truyère... Não podemos deixar o Auvergne sem recommendar aos nossos leitores uma ultima excursão: aproveitem a sua passagem em Saint-

Denis-près-Martel para transpôr em caminho de ferro a celebre rampa do circo de Montvalent, banhado pelo Dordogne, e parem na estação de Rocamadour; esta estação isolada no meio de um « causse », ou planalto calcareo, pedregoso e de-erto, acha-se, no emtanto, rodeada de verdadeiras maravilhas.

Ao fundo de uma garganta profunda, cavada como se fôra a podão, no meio do planalto calcareo, Rocamadour, logar de uma romaria celebre, surge deante dos olhos n'um sitio absolutamente phantastico.

A alguns kilometros d'alli, o famoso abysmo de Padirac escancára-se ao nivel do « causse », com o seu « aven » ou poço vertical que tem 35 metros de diametro e 75 metros de profundidade! Desce-se alli commodamente por uma escada de ferro, e a 103 metros abaixo da superficie da terra embarca-se para uma navegação de sonho, por um rio e depois por uma serie de lagos, no meio de concreções nunca vistas, enquanto por cima da agua a abobada da caverna se eleva a 90 metros de altura, e a electricidade inunda com a sua luz phantastica as tenebrosas sinuosidades d'este antro.

MILLAU
(Vue générale)



PYRÉNÉES



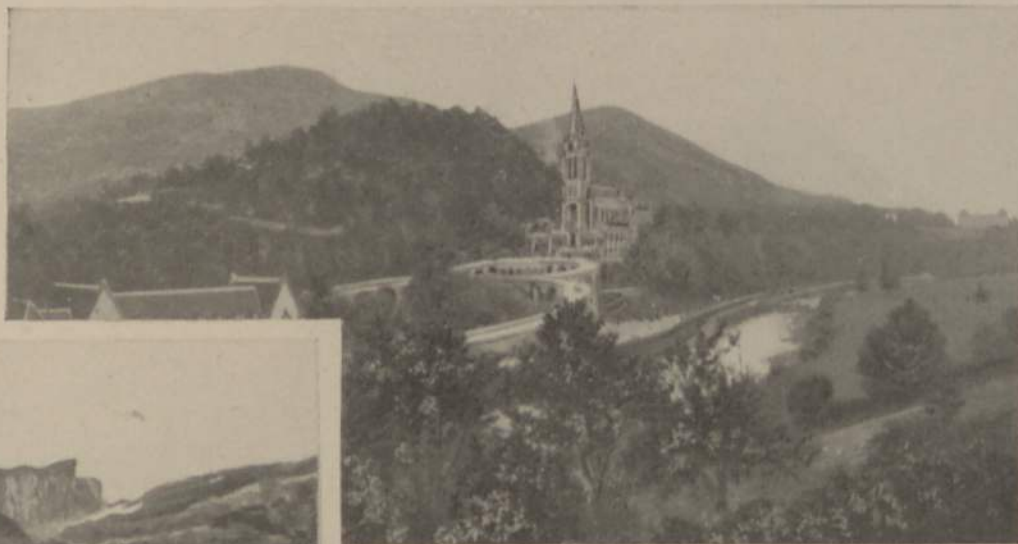
ENTRE dois paizes, entre dois mares, os Pyrinéos erguem uma formidável barreira de montanhas, do comprimento de 440 kilometros, da espessura de 90 à 150 kilometros, e cujos cimos sobresaem, quasi de um ao outro extremo, em altitudes approximadas de 3.000 metros: o mais elevado acha-se a 3.404 metros.

Nada pode dar ideia da grandeza do espectáculo de que amplamente gozam, em manhãs limpidas e em dias radiosos, centenas de cidades e milhares de aldeias, em toda a immensa planície da Gasconha e do Languedoc: ao longe, bem alto no horizonte, é toda a cadeia dos Pyrinéos, desdobrando-se e obstruindo o céu, longa dentadura de picos e de arestas, sublinhados pelo esplendor das geleiras e das neves eternas.

Este caracter de simplicidade, tão favoravel ás majestosas vistas do conjunto, differença os Pyrinéos dos Alpes, tão retalhados, tão complicados, « turbilhão infinito de macissos ». Por isso, ao passo que as locomotivas já atravessaram os Alpes no Monte-Cenis, no Gothardo, e bem depressa os atravessarão no Simplão, estão por enquanto reduzidas ainda a contornar respeitosamente os Pyrinéos pelas suas duas extremidades, insinuando-se ao longo do mar. Poder-se hia ahí procurar até o infinito a dissemelhança, o modo de ser diverso dos dois grandes macissos rivaes... Razão houve já para se dizer que nos Pyrinéos, mais meridionaes, o sol, erguendo-se mais alto por sobre os horizontes nevados, lhes dá reflexos, intensidades de luz e de sombra, completamente desconhecidos nos Alpes.

Michelet disse dos Pyrinéos: « O seu sublime está na luz. »

Do confuso amontoamento dos seus rochedos surgem por toda a parte, no emmoldurado dos seus valles maravilhosos, aguas enrique-



LOURDES



CASCADE DE GAVARNIE

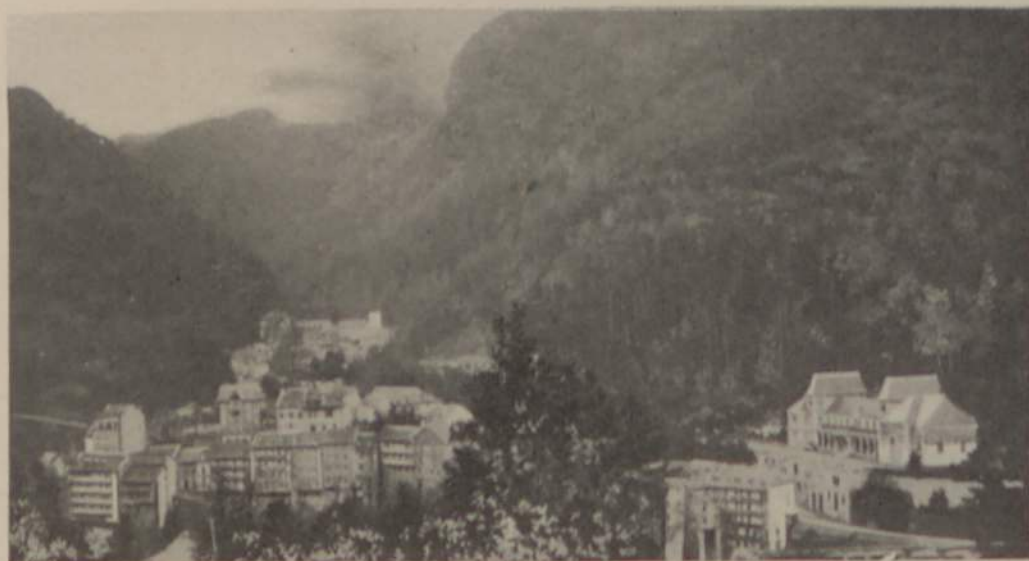
fontes de Juvencio.

Duas grandes vias ferreas, ambas ellas percorridas por comboios rapidos e trens de luxo, ligam em algumas horas Paris aos Pyrinéos. Uma, como já vimos, atravessa uma parte do macisso central e passa por Toulouse, grande cidade de 150.000 habitantes e antiga capital do Languedoc, sobre o Garonna. E' não somente uma das grandes cidades de França, mas uma das mais interessantes pelos seus monumentos: Saint-Sernin, a mais bella egreja romana do nosso paiz, ricos museus, uma preciosa serie de palacios da Renascença, sem contar o Capitolio, palacio municipal, cujo nome evoca as grandes recordações da Roma antiga.

A outra via, depois de haver costeado o Loire, de Orléans a Tours, passa em Poitiers, « a cidade das bellas egrejas », em Angoulême, que contempla do alto da sua collina o risonho valle do Charente, emfim em Bordeus, grande cidade de 257.000 habitantes, metropole commercial e maritima do sudoeste, universalmente celebre pelos seus vinhos, e o terceiro porto da França pelo seu trafego. Esta cidade estende-se majestosamente em forma de crescente, com uma testa de caes de 7 kilometros de comprimento sobre o Garonna apinhado de navios e transposto por meio de uma ponte de pedra de perto de 500 metros d'extensão, uma das mais bellas do mundo.

O bairro do Grande Theatro dos Quinconces, das alamedas de Tourny, é digno de uma capital; a cathedral de Saint-André, a torre de Saint-Michel com a sua flecha prodigiosa e o seu « carneiro das mumias », as ruinas romanas do palacio Galliano, a fachada romana de Sainte-Croix, a porta da Grosse-Cloche, para não citar senão os mais notaveis, dão a esta bella cidade uma corôa soberba de monumentos. Passado Bordeus, são os immensos pinheiraes das Landes:

a sua grande abobada de verdura eterna assombreira magnificamente as dunas do littoral, cuja invasão ella



EAUX-
BONNES

deteve eficazmente. Arcachon semeia nas sendas balsâmicas da floresta as elegantes vivendas da sua « cidade de inverno », enquanto a « cidade de verão » borda a praia que se vae desenrolando ao longo da « ria ».

Depois, no curso inferior do pequeno rio Adour, lá se vêem escalonadas Dax, velha cidade de thermas romanas, onde os arthriticos vão encontrar a flexibilidade dos membros nas lamas mineraes; Bayonna, elegante cidade de 27.000 habitantes, porto e praça forte, bem situada na confluencia do Adour e do Nive. A's suas portas, está a perola do golfo da Gascõha, Biarritz, que a

natureza cumulou com todos os seus dons: clima tepido de inverno, temperado no verão, fazem d'esta terra a um tempo estação hibernal e estação balnear, e o seu estabelecimento de thermas salinas merece tambem a Biarritz o titulo de estação thermal; a sua costa tem praias macias e rochedos eriçados; em face, tem o mar; ao sul ondulam os encantadores perfis dos Baixos-Pyrinéos e o seu mais bello belvedere, a Rhune (900 metros); ao norte, estende-se a grande floresta das Landes... o que falta, pois, a Biarritz?

No littoral, succedem-se Bidart, Guéthary, a encantadora Saint-Jean-de-Luz na foz do Nivelle, outros tantos pequenos Biarritz!

Depois é, na fronteira da Hespanha, o estuario do Bidassoa, pequeno rio mais celebre que



CIRQUE
DE GAVARNIE



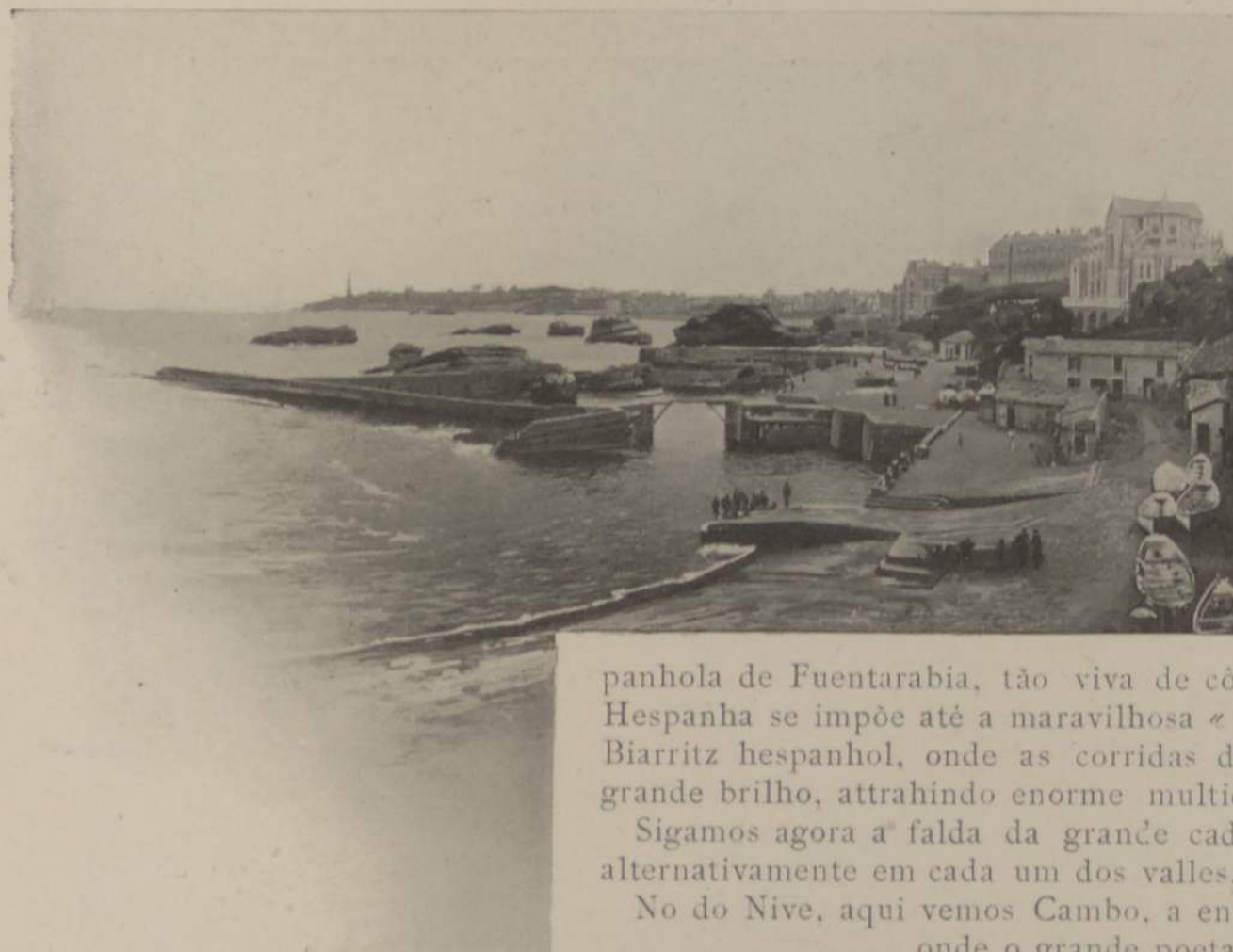
CASCADE
DE LUTOUR



LE PAS-DE-ROLAND



CAUTERETS



BIARRITZ

muitos grandes, pelo seu papel diplomatico no decurso de uma longa historia; a praia franceza de Hendaye defronta-se alli com a pequena cidade hes-

panhola de Fuentarabia, tão viva de côr local. D'alli uma porta da Hespanha se impõe até a maravilhosa « Concha » de San-Sebastián, o Biarritz hespanhol, onde as corridas de touros são realizadas com grande brilho, attrahindo enorme multidão na temporada do estio.

Sigamos agora a falda da grande cadeia pyrineaica, e penetremos alternativamente em cada um dos valles, que alli se entreabrem.

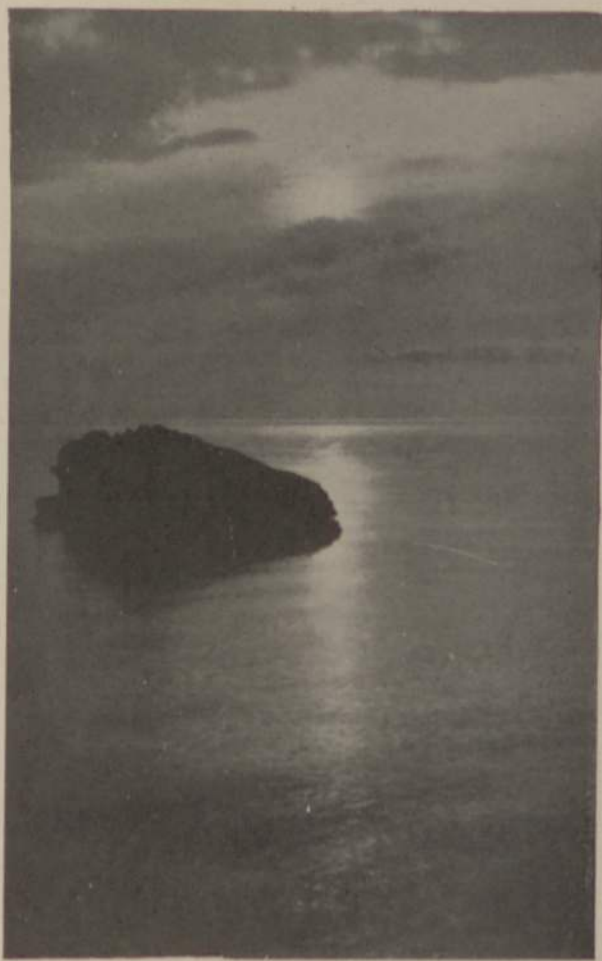
No do Nive, aqui vemos Cambo, a encantadora estação biscainha, onde o grande poeta Edmundo Rostand foi recuperar a saude, depois do extenuante trabalho de « Cyrano de Bergerac » e do « Aiglon ». Perto d'alli, o famoso sitio do « Pas-de-Roland ».

O caminho de ferro que penetra até Mauléon, passa em Salies-de-Béarn, assim chamado por causa das suas aguas salinas tão efficazes.

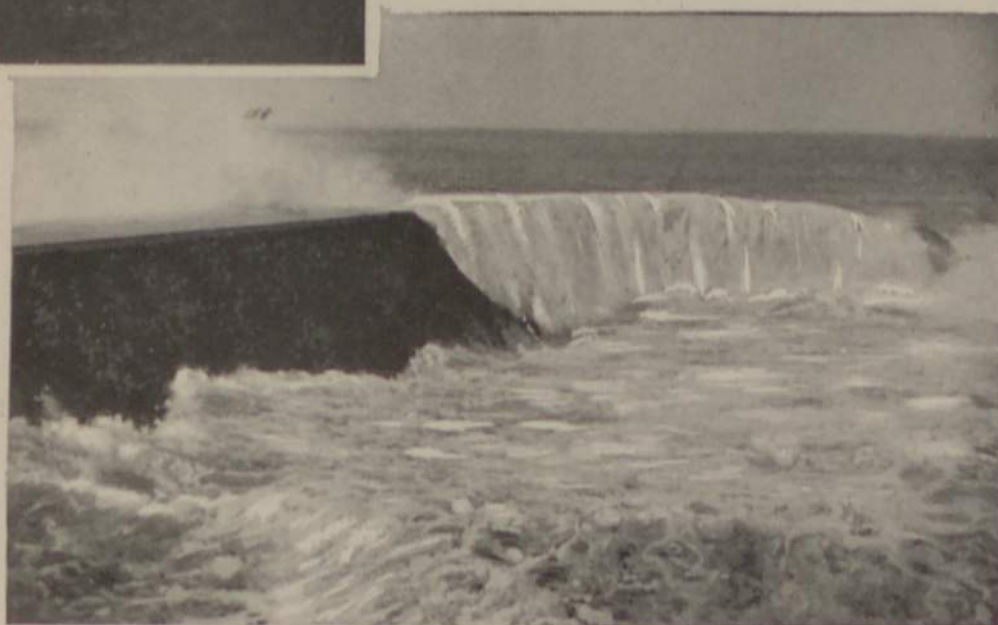
Sobre o seu grande Gave, que bebe tantos outros pequenos Gaves pyrineaicos, Pau, a encantadora capital do Béarn, contempla um dos maravilhosos panoramas dos Pyrinéos: é uma das mais elegantes cidades de inverno do Meio-dia, activa por ter dado a luz do dia ao bom rei Henrique IV, em um castello magnifico dos seculos XIV e XVI, cujos aposentos e mobiliario constituem um verdadeiro museu.

Em parte alguma os estrangeiros encontram mais attracções reunidas. Todos os jogos, todos os sports ahi brilham em plena voga: caçadas de raposas, polo, golf, tennis, cricket, jogo da pela, tiro aos pombos, corridas de cavallos e steeple-chases, velocipedia e

COUCHER
DE SOLEIL
A BIARRITZ



COUP DE MER
AU ROCHER
DE LA VIERGE
A BIARRITZ





UNE CHASSE
A PAU

da á confluencia dos Gaves d'Aspe et d'Ossau : este ultimo sáe do admiravel valle d'Ossau, que se abre justamente em frente de Pau, dominado ao fundo pelo majestoso Pico do Meio-dia d'Ossau, de dupla agulha (2.885 metros); nas suas duas mais bellas gargantas, escondem-se duas estações thermaes, as Eaux-Bonnes e as Eaux-Chaudes, cercadas de paizagens grandiosas.

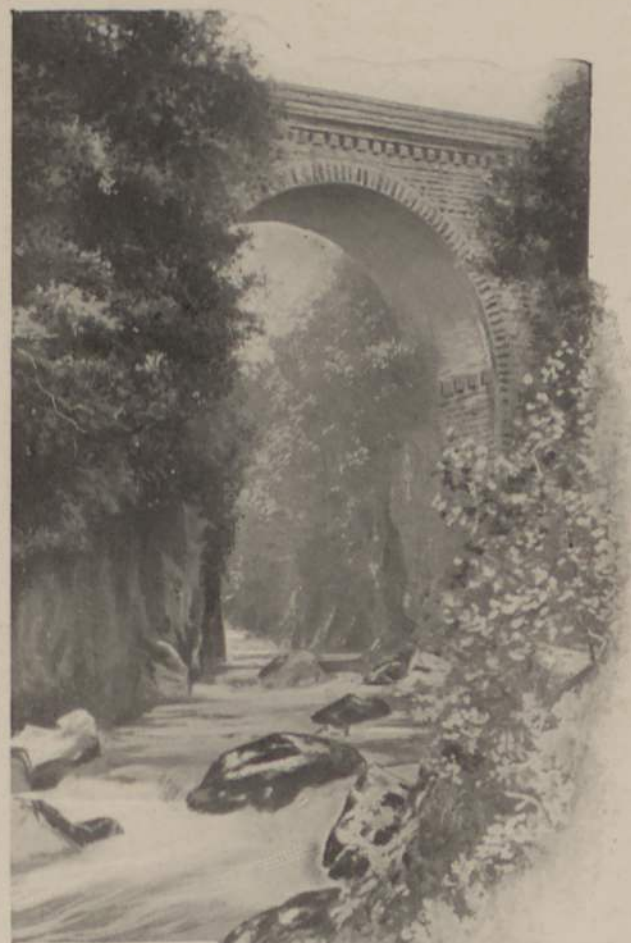
Não menos grandioso é o alto valle do Gave de Pau, á entrada do qual vela impassivel o velho castello-forte de Lourdes, alcandorado no seu rochedo. Pequena cidade, desconhecida ha 50 annos.

Lourdes tornou-se a peregrinação mais celebre da christandade, desde que Bernadette Soubirous alli viu apparecer a Virgem na gruta de Massabielle (1858): multidões innumeraveis alli concorrem e se acotovellam, vindas de todos os pontos do mundo, em transportes de fé irresistivel e profundamente impressionante, até para o simples espectador.

A montante, o Gave de Pau rega o radioso valle d'Argeles; depois, em Pierrefitte, o valle bifurca-se, como um Y, em duas gargantas, as mais terrivelmente bellas dos Pyreneos; dois caminhos de ferro electricos, vertiginosos, insinuam-se n'essa parte do valle, e sobem de um lado a Cauterets; do outro a Luz-Saint-Sauveur. Estas estações thermaes tão afamadas, — assim como Barèges, vizinha de Luz, — são, além d'isso, maravilhosos centros de excursões no meio da região mais formidavel dos Pyrinéos.

Este pequenino livro não bastaria para enumerar sequer os picos, as geleiras, os lagos e as cascatas d'essa admiravel região. Temos, no emtanto, de citar pelo menos o lago de Gaube, que dorme no sopé do Vignemale (3.298 metros), e, sobretudo, a

EAUX-CHAUDES
LE PONT D'ENFER





MOULLEAU
PRÈS ARCACHON

maravilha dos Pirinéos e com certeza um dos sitios indubitavelmente mais sublimes de toda a terra : quero referir-me ao circo de Gavar-
nie, de majestade esmagadora, que forma o fundo do valle do Gave :
— a uma altura de 1.200 a 1.700 metros, o circo abre em redondo,
nos flancos calcareos do Mont-Perdu (3.352 metros), o seu amphi-
theatro de bancadas a pique, coroadas pelas geleiras, pelas neves
eternas e pelos cimos alterosos do Marboré. Uma cascata de
422 metros, — dir-se-hia um sonho aquillo ! — chega a parecer alli
um accidente natural, tanto o quadro é immenso e acima de toda a
concepção humana !

Em Tarbes, encontramos de novo o Adour, que vimos acabar em
Bayonna ; o rio sãe tambem de uma das mais largas e afamadas
aberturas dos Pirinéos, o valle de Campan, entre montanhas pasto-
ris, onde se abriga uma encantadora cidade de aguas, Bagnères-de-
Bigorre, e d'onde irrompe a 2.877 metros o Pico de Meiodia de
Bigorre, pedestal de um Observatorio. Essa altiva pyramide, erguida
na vanguarda dos Pirinéos, domina tão soberbamente toda a planicie,
que passou até o seculo passado por ser o mais elevado cume de toda
a cordilheira.

Comboios rapidos ligam-na directamente a Paris pelo itinerario
tão pittoresco de Toulouse, e torna-se de verão um dos *rendez-vous*
mais elegantes da alta sociedade. Luchon merece este favor pela ins-
tallação modelo e multiplas seducções das suas Thermas, do seu
Casino, dos seus hoteis e das suas villas, e pela maravilhosa decoraçào
das montanhas, onde ella se encastoa como uma perola.

