

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

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

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

Proprietario-director-editor

REDATOR PRINCIPAL

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

### SUMMÁRIO

O ARSENAL DA MARINHA, por J. Fernando de Souza .....	313
PORTO DE LISBOA, por O. S. ....	314
PARTE OFICIAL — Decreto de 20 de setembro de 19.6 do Ministerio da Marinha (conclusão) .....	315
O NOVO HORARIO. ....	317
CINCOCENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES. ....	318
PARTE FINANCIERA — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezas e espanhóis — Carteira dos acionistas .....	320 a 322
AS PROJECTADAS FESTAS .....	322
NOTAS DE VIAGEM — IV — M. nde. — O Causse de Sauveterre. — Molines. Ispagna. — Saint Enimie. ....	322
O VAPOR «SCHLESW G». ....	323
TRACCÃO ELECTRICA. ....	323
AUTOMOBILISMO. ....	323
LINHAS PORTUGUEZAS — Coimbra á Louzã — Mirandella a Bragança — Sul e Sueste — Alto Minho — Vale do Tamega — Vale do Vouga. ....	324
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Mexico. ....	322
AVISOS DE SERVICO. ....	324
AGENDA DO VIAJANTE. ....	325
ANNUNCIOS. ....	326
HORARIO DOS COMBOIOS. ....	327
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA. ....	328

com a empresa Hersent, levando o governo a adiar a execução da parte mais difícil das obras do porto entre a Alfandega e Santos.

A queda do muro da Alfandega em 1897 e os acidentes ocorridos nas obras do Caes do Sodré confirmaram as opiniões acerca das dificuldades de construção do lanço que falta.

Renunciou-se á construção da grande doca de Santos, rematou-se o terrapleno do Caes do Sodré por um empêrado de suave inclinação, ligando com a reintrância do Arsenal e fugindo assim da linha geral de rectificação da margem, cujo prolongamento para jazante se propõe mediante a construção de um ligeiro molhe de protecção não acostável, já começado junto do mercado do peixe.

Ficava pois cortada em dois troços a avenida marginal, um que vem de Santa Apolonia á Alfandega, já aproveitado para transito, e o outro do Caes do Sodré ao Bom Sucesso, parte do qual, de Alcantara em deante, jaz ao abandono, cheio de herba e de matto, sem arborização, depois do grande dispendio na sua construção, quasi concluída.

Pelo que respeita ao Arsenal, continuava o propósito de o manter na sua actual situação, tendo-se gasto nesse em obras e machinismos o melhor de 800:000\$000 réis.

Continuam todavia a ser as peores possíveis as condições em que se encontra aquelle importante estabelecimento fabril, a ponto de se reclamarem obras nesse que importariam em cerca de 2.000:000\$000 réis. Entre essas obras figurava o prolongamento em T da ponte actual e a construção de outra junto do Caes do Sodré, avançando muito para o rio e constituindo portanto um embaraço ao serviço do porto.

O sr. conselheiro Adolpho Loureiro, justamente preocupado com a urgencia da conclusão da avenida marginal, estudou com a sua alta competencia o modo de a realizar na hypothese de se manter o Arsenal onde está, limitando-a exteriormente por um empêrado e passando sobre o dique devidamente prolongado. Essa obra era estimada em 500:000\$000 réis e deixava o Arsenal em condições de continuar a funcionar onde se encontra.

A revisão do projecto do troço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas, baseada nos resultados das minuciosas sondagens geologicas efectuadas em frente da Margueira, era efectuada entretanto com a maior proficiencia pelo distintivo engenheiro, sr. Santos Viegas.

O actual ministro da marinha, o sr. conselheiro Ayres Ornellas, empenhado em remediar os defeitos de que enferma o Arsenal e com razão convencido de que seria grave erro despender quantias avultadas no local em que hoje se encontra, resolveu arcar com o problema da sua remoção para a margem esquerda, confiando esse estudo áquelle engenheiro, de acordo com o distintivo director technico do Arsenal, o sr. Mancellos Ferraz.

Foi rapidamente elaborado o ante-projecto, feito de modo que em nada fosse prejudicada a futura estação terminus do Sul e Sueste.

Subordinado a um plano largo, foi limitado, na parte d'execução immediata, ao dispendio de 1.500:000\$000 réis

### O Arsenal da Marinha

Trata-se a valer da mudança do Arsenal para a margem esquerda. E' assunto que tem cabimento nas columnas da *Gazeta*, não para ser versado sob o ponto de vista militar, mas porque interessa sobremodo á conclusão da linha marginal em Lisboa.

E' sabido que no plano do porto de Lisboa figura uma linha ferrea marginal desde Santa Apolonia, ligando esta estação e a do Caes do Sodré, servindo todos os terraplenos do porto, e devendo ter um apeadeiro em frente da Alfandega, junto da estação do Sul e Sueste. Será complemento importantíssimo das obras do porto e elemento essencial da sua exploração. Ao mesmo tempo o serviço das linhas que convergem em Lisboa melhorará consideravelmente logo que as relações entre a linha de Leste e a de Cascaes deixem de ser obrigadas ao percurso da linha de circumvalação.

Quando se elaborou o projecto do porto contou-se com essa linha, passando em frente do Arsenal sobre o molhe interior da doca que ficava em frente d'esta e para o seu serviço, havendo uma ponte rolante de 30<sup>m</sup> sobre a entrada da doca.

Como se vê, era essa disposição subordinada á conservação do Arsenal no mesmo local, não porque a sua mudança para a margem esquerda não fosse já então aconselhada, mas porque se reputava excessivo o encargo que d'ella resultaria. Ficava, pois, esse estabelecimento militar encravado no centro do porto comercial e sem possibilidade de alargamento.

Correram tempos. Adjudicou-se a empreitada geral das obras do porto. Proseguiram os trabalhos, até que a crise de 1890 deu lugar ás conhecidas dificuldades

apenas, podendo-se transferir para o novo local todas as officinas.

Vejamos agora como deve ser utilizado o local que fica disponivel pela transferencia do Arsenal.

Parece-me de todo o ponto conveniente assegurar a regularização da margem segundo a linha do projecto primitivo, não se construindo porém os muros, caros e de aleatoria estabilidade.

Um simples molhe de protecção, como o que está projectado para Santos em condições economicas, poderia talvez ser suficiente, deixando-se aberturas para que por detraz d'elle ficassem abrigos para pequenos barcos.

Assim, o caes das columnas ficaria sem alteração, mantendo as suas linhas geraes; pela frente correria o molhe, formando o abrigo de uma doca com abertura de frente do caes.

O mesmo succederia em frente do Arsenal. A avenida marginal, com 30<sup>a</sup> de largura para comportar a linha ferrea de via dupla, seguiria tangencialmente aos dois torreões para se ligar com a rua 24 de julho, defendendo-se a respectiva faixa por um empedrado.

A demolição das officinas daria lugar á abertura de uma rua transversal perpendicular á do Arsenal, no extremo do edificio pombalino e em frente da travessa do Cotovello. Entre essa rua, a avenida e o largo do Corpo Santo ficaria um talhão, proprio para construções particulares ou para um edificio que servisse de séde á Liga Naval e á Sociedade de Propaganda. O terreno que fica livre dentro do Arsenal poderia ser ajardinado. A actual entrada d'este tornar-se-hia uma passagem franca para peões. Em frente poder-se-hia collocar um grande desembarcadouro para atracação de paquetes ligado com a terra pela ponte actual. O dique poderia ser aproveitado passando a avenida sobre o seu prolongamento, ou demolido e entulhado se se julgasse que não convinha mantê-lo.

O edificio pombalino seria aproveitado para repartições, destinando-se a sala do Risco a festas e exposições.

Para a circulação desafogada bastava a rua do Arsenal para carruagens e tramways, fazendo pela avenida o movimento commercial do porto.

A estação do Sul e Sueste ficaria em frente da Alfandega, porque em frente do Arsenal ter-se-hia de conquistar integralmente ao mar, com grande dispêndio, o terreno preciso para as instalações da estação e para um vasto pateo de acesso, que deixasse livre a circulação na avenida marginal, o que custaria carissimo.

Quando muito, se se julgasse indispensavel deixar junto da doca da Alfandega maior superficie de terra-plano para serviço d'esta, poderia transferir-se para a frente do torreão oriental a grande velocidade, como é urgente, e manter-se a pequena velocidade onde está, conquistando ao rio o espaço necessário para uma instalação definitiva e desafogada, que poderia ter serviço pela frente maritima e pela normal a esta dentro da doca do caes das columnas.

Se se renunciar por economia á regularização da margem, nada mais ha que fazer além da avenida marginal com o seu empedrado e do grande desembarcadouro flutuante.

O problema demanda, para ser resolvido, estudo attento dos competentes na especialidade.

Em qualquer hypothese, impõe-se a conclusão da avenida, necessaria para a boa exploração do porto e para desafogar a rua do Arsenal, sem necessidade das obras dispendiosissimas de um tunel ou do alargamento da rua pela expropriação de predios.

Por isso mesmo merece calorosos aplausos e deve encontrar devidido apoio da opinião publica a rasgada iniciativa do sr. ministro da marinha, vivamente empenhado em remover o Arsenal para a margem esquerda.

Essa transferencia, a conclusão do troço da linha do Barreiro a Cacilhas e a construcção da linha de Azeitão a Cezimbra constituirão um conjunto de providencias de incalculavel alcance.

J. Fernando de Souza.

## Porto de Lisboa

Foi apresentada na camara dos deputados a proposta de lei para a exploração do porto de Lisboa.

Por essa proposta a exploração é feita pelo governo, que entrega a gerencia dos serviços a um conselho de administração e a um director da exploração, imitando, até certo ponto, o que está feito com os caminhos de ferro do Estado.

Como toda a boa proposta de lei portugueza, tem também uma auctorização para se contrair um emprestimo, o qual será interno, de 1.500 contos, destinados a obras, a material e a serviços diversos.

Era evidentemente necessaria uma providencia qualquer a respeito da exploração do porto, visto terminar em 8 de maio proximo futuro o prazo durante o qual a empresa H. Hersent tinha a seu cargo e para seu proveito a exploração do porto em que foi empreiteira construtora.

O actual governo encontrou estudos feitos, que utilizou agora, para a sua proposta, a qual, na phrase do relatorio do ministro, perfilha completamente propostas de governos anteriores.

Folgamos com a orientação seguida.

O porto de Lisboa tem de ser um instrumento efficaz de prosperidade da capital e do paiz e não apenas uma industria a explorar em vista do juro ou da remuneração do dinheiro que custou. E' uma machina de trabalho, não é um patrimonio ou uma mina.

Arrendar a exploração a uma empresa, que naturalmente teria sobretudo em mira o seu legitimo interesse, era um erro.

Deixar também a exploração directamente no Estado, tão deploravel administrador, era erro maior. Seria crear um ninho de empregados em que, por 10 que trabalhassem haveria 90 que nada faziam; seria entregar á politica uma instituição que a todos convém que esteja em campo neutro.

Só restava o meio termo, a junta administrativa independente e interessada.

Adoptou-se. Appoiado!

Não nos enganemos todavia. A junta ou a commissão, como se diz á moderna, será boa, será má, conforme os homens que se escolherem.

A administração dos caminhos de ferro do estado tem dado excellentes resultados porque houve ministros que comprehenderam que não deviam interferir nella e porque ha ali optimos funcionários, um sobre tudo, que poz toda a sua actividade indefectivel, toda a sua radiosa intelligencia, todos os seus copiosos conhecimentos, toda a sua tenacissima energia phisica e moral ao serviço da causa, que se prende tanto á causa do desenvolvimento nacional.

Sem as pessoas respeitaveis que compõem a junta, em que as ha com o só valor de posição e algarismos significativos, a administração dos caminhos de ferro do estado seria como tantas outras, apenas um escudo de justificação dos arbitrios ministeriales.

Por isso antes queríamos vér ali membros da livre escolha do governo, do que pessoas eleitas pelas corporações com menor independencia portanto.

Oxalá na nova junta se encontre quem comprehenda verdadeiramente a sua missão e o interesse do comércio e da industria portugueza !

\*

Parece-nos transparecer na proposta de lei o pensamento de entregar a direcção da exploração do porto a um engenheiro distinto entre os que o são, conhecedor do porto que ajudou a fazer, o nosso querido amigo Strauss, que tem nome estrangeiro mas é portuguez de lei e com resalva do serviço militar.

Se assim fôr, fica em boas mãos o porto, confiado a uma solida intelligencia de technico e de administrador o futuro do nosso porto principal.

Tudo o mais, consideramo-lo por agora secundario. Professamos a doutrina de que no ensino, mesmo com

programmas imperfeitos, os cursos são bons se o é o professor, e que em administração o essencial é ser bom o administrador embora a organização o não seja.

Por isto não faremos agora algumas observações que nos sugerem as bases da proposta de lei, nomeadamente—base 2.º sobre engenheiros estrangeiros.

Ficarão para outra vez, onde mais d'espaco e com mais oportunidade digamos do que nos parecer prefeável, pois que só desejamos agora felicitarmo-nos pela apresentação d'uma proposta de lei, sem cón politica, em que o governo traz á camara o fructo de trabalho alheio e o confessa sinceramente um trabalho util e necessário.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

### Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

#### Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

(Continuado do n.º 451)

4.º A fiscalização das obras a executar na bahia ou no porto por motivo de concessões feitas a companhias ou a particulares;

5.º A superintendencia na organização e funcionamento dos serviços sanitarios do porto.

Art. 4.º O pessoal da Direcção do Porto de Lourenço Marques será composto de um engenheiro director, de um engenheiro adjunto e do que for fixado, com as suas attribuições, em diploma especial.

O Conselho de administração poderá, porém, contratar desde já, com approvação do Governo Geral e sob proposta do director do porto, um empregado idoneo, que será denominado chefe dos caes, para auxiliar o director nos serviços de exploração.

§ unico. Até a publicação do diploma, a que se refere o artigo anterior, a direcção do porto poderá conservar o pessoal que se acha actualmente em serviço, quer na construcção quer na exploração do porto.

Art. 5.º O Governo Geral poderá adoptar provisoriamente todas as providencias que entender necessarias, sob proposta do Conselho de administração, para a boa organização da exploração do porto, até a publicação dos diplomas que regulem os respectivos serviços.

Art. 6.º Os serviços de estudos, construcção e exploração dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ás fronteiras do Transvaal e da Swazilandia, ou a qualquer ponto do distrito de Lourenço Marques, serão exercidos pela actual Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

Incumbe igualmente a esta Direcção a fiscalização da construcção e da exploração de linhas ferreas no distrito de Lourenço Marques, complementares das que pertencem ao Estado, quando concedidas a companhias.

§ 1.º A Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques será exercida por um engenheiro director, auxiliado por um engenheiro adjunto. O restante pessoal, bem como as attribuições que a todos competem, e os serviços da Direcção serão fixados em diploma especial.

§ 2.º E' suprimido o logar de sub-director do caminho de ferro.

§ 3.º Até a publicação do diploma a que se refere o § 1.º do presente artigo a Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques conservará o pessoal actualmente em serviço, e bem assim a organização de serviços em vigor, salvo o disposto no presente decreto.

Art. 7.º O Conselho de Administração do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques será composto do seguinte modo:

Governador do distrito, presidente,

Inspector das obras publicas da província,

Director do porto de Lourenço Marques,

Director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques,

Capitão do porto,

Director da Alfandega de Lourenço Marques,

Presidente da Câmara Municipal,

Presidente da Associação Commercial,

Agente do Banco Nacional Ultramarino em Lourenço Marques,

Quatro comerciantes da praça de Lourenço Marques,

Um secretario, sem voto.

§ 1.º O numero de vogais do conselho de administração não pôde ser aumentado sem auctorização do Governo da metropole, salvo o disposto no § 2.º do presente artigo.

§ 2.º As sessões do Conselho de administração em que haja a tratar de contratos, arrematações, ou outros actos que exijam a

sua presença como fiscal da lei, deverá sempre assistir, convocado pelo presidente, o Procurador da Corôa e Fazenda.

Art. 8.º Os quatro representantes do commercio e navegação serão eleitos pelo Conselho de administração, devendo, porém, a escolha ser confirmada pelo governador geral. D'estes comerciantes um será escolhido entre os agentes das companhias de navegação com carreiras regulares para o porto, e outro entre os agentes expedidores de mercadorias.

Art. 9.º Os actuaes comerciantes que fazem parte da Comissão Permanente de Melhoramentos do Porto fôrão parte do Conselho de Administração do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques até a primeira eleição, que deverá ter lugar na primeira sessão de janeiro de 1907.

§ 1.º A eleição dos quatro membros representantes do commercio e da navegação será repetida de dois em dois annos, podendo haver reeleição.

§ 2.º Poderão ser eleitos para o Conselho de administração negociantes estrangeiros domiciliados em Lourenço Marques pelo menos nos ultimos dois annos.

Art. 10.º Os vogaes natos do Conselho de administração poderão ser substituidos por quem, no caso de impedimento legal, desempenhe as suas funções.

§ unico. Os vogaes natos, funcionários do Estado, não pôdem faltar ás sessões do Conselho, excepto por motivo de doença, ou de serviço urgente, legalmente justificado.

Art. 11.º Quando por qualquer motivo deixar de fazer parte do Conselho um dos membros eleitos, escolherá o mesmo Conselho o seu substituto, devendo a escolha ser confirmada pelo governador geral.

§ unico. Deixará de fazer parte do Conselho o vogal eleito que durante trez mezes consecutivos deixar de comparecer ás sessões, sem justificar as suas faltas.

Art. 12.º O secretario do Conselho será nomeado pelo governador geral.

Art. 13.º Compete ao Conselho de administração:

1.º Superintender na balisagem, farolamento e pilotagem da bahia e do porto;

2.º Superintender na exploração, construcção e administração do porto e dos caminhos de ferro, respeitando o que superiormente esteja determinado pelos regulamentos especiaes de cada um d'esses serviços, ou planos geraes superiormente aprovados pelo Governo da metropole

3.º Estudar a organização dos diversos serviços que tenham relação com o porto e promover que o seu funcionamento seja feito do modo mais conveniente aos interesses do mesmo porto, propondo ao Governo Geral todas as modificações nos referidos serviços que para tal fim entender necessarias. Promover perante o Governo Geral, ou perante as corporações particulares, tudo o que entender necessário a bem do commercio e da navegação;

4.º Consultar, a convite do Governo Geral, sobre quaisquer trabalhos, que elle deseje fazer, ou quaisquer serviços publicos, que intente crear e que importem alteração nos serviços sobre que superintende o Conselho;

5.º Approvar as bases para empreitadas de obras a fazer no porto, ou nos caminhos de ferro, sendo essas bases organizadas e submettidas á approvação do Conselho pelos directores dos respectivos serviços;

6.º Arrecadar as receitas publicas destinadas ao fundo especial dos serviços a seu cargo, administrá-las e applicá-las aos mesmos serviços, segundo a distribuição annual que tenha proposto e tenha sido aprovada pelo Governo da metropole, ou ainda sem dependencia d'essa distribuição, ou approvação, em casos que entenda de urgente necessidade e quando disponha dos fundos necessarios, justificando depois a urgencia para com o Governo Geral. Para esse fim o Conselho organizará, até 30 de novembro de cada anno, o seu orçamento privativo, cujo saldo nunca passará a fazer parte da receita provincial;

7.º Dar parecer, até 30 de setembro de cada anno, sobre os projectos de orçamento de receita e despesa annual ordinaria do porto e caminhos de ferro para o anno economico seguinte;

8.º Dar parecer sobre todos os projectos e orçamentos que devam ser submettidos á approvação do Governo da metropole e digam respeito ao porto ou caminhos de ferro;

9.º Approvar variantes ou modificações aos projectos de obras já aprovadas pelo Governo, desde que não haja aumento de despesa;

10.º Dar parecer sobre os projectos de regulamentos geraes, ou suas modificações, apresentados pelos directores do porto e caminhos de ferro, e que tenham de ser submettidos á approvação do Governo da metropole, e aprovar os regulamentos de serviço interno ou suas modificações;

11.º Dar parecer sobre o estabelecimento ou modificações de tarifas dos caminhos de ferro e porto e pautas alfandegarias, e sobre contratos de serviços combinados que tenham de ser submettidos á approvação do Governo da metropole;

12.º Auctorizar a aquisição, nos termos da legislação vigente, de terrenos necessarios ao porto e caminhos de ferro, a troca e arrendamento dos que estiverem disponiveis e bem assim as vendas de material inutilizado;

13.º Deliberar sobre acções a tentar ou a sustentar;

14.º Deliberar sobre indemnização ou reembolsos a conceder, e cuja importancia excede 100\$000 réis;

15.º Dar parecer fundamentado sobre nomeações, promoções, penalidades e recompensas do pessoal, sob proposta dos respectivos chefes de serviço;

16.º Approvar os projectos e deliberar sobre a execução de obras incluidas nas tabellas de despesa, e cujos orçamentos totaes não excedam 20:000\$000 réis;

17.º Deliberar sobre contratos de fornecimento de materiaes de importancia compreendida entre 500\$000 réis e 60:000\$000 réis, e sobre contratos de obras ou serviços comprendidos entre os mesmos limites, cujos projectos ou orçamentos de valor igual ou superior a 60:000\$000 réis tenham sido aprovados pelo Governo da metropole, bem como sobre a sua execução por secções de valor igual, ou inferior, áquelle limite, tudo no caso em que haja verba especialmente consignada na tabella de despesa e quando a divisão por secções tenha sido aprovada pelo mesmo Governo.

Todos os materiaes que tiverem de ser adquiridos na Europa, por não se poderem adquirir na província; devê-lo-hão ser por intermédio do Ministerio da Marinha e do Ultramar;

18.º Deliberar sobre os contratos de trabalhos por unidades e em quantidade determinada, ainda que a importancia total presumivel d'esses trabalhos excede 60:000\$000 réis, desde que se refiram a obras ou serviços auctorizados nas tabellas de despesa, com projectos, orçamentos e séries de preços aprovados pelo Governo da metropole e que os preços do contrato sejam inferiores aos da referida série.

Os fornecimentos e os contratos a que se referem os n.ºs 17.º e 18.º do presente artigo, serão contratados por concurso publico, quando por interesse do Estado, ou urgencia comprovada, o Conselho não julgar preferivel o concurso limitado ou a encommenda ou contrato directo, devendo quanto possível ser attendida a industria nacional, tendo em attenção a igualdade do preço e qualidade, o agio do ouro e os prazos dos fornecimentos;

19.º Submeter á approvação superior as contas, pór annos economicos, da administração do porto e dos caminhos de ferro e publicar em cada mez um resumo (balancete) da receita e despesa do mez anterior;

20.º Organizar agencias do porto e dos caminhos de ferro nos pontos onde as conveniencias do serviço o indicarem, devendo submeter á approvação do Governador geral a escolha dos respectivos agentes, que serão sempre contratados, e a dotação das agencias, dentro das verbas autorizadas;

21.º Publicar annualmente a parte dos relatorios dos directores e chefes de serviço do porto e dos caminhos de ferro, que não contenham materia reservada; e bem assim os annuncios, estatisticas, artigos, noticias e estudos que julgar convenientes á propaganda dos bons creditos do porto e dos caminhos de ferro, tudo dentro das verbas para tal fim destinadas.

Art. 14.º O Conselho de administração reunir-se-ha uma vez por mez em dia préviamente fixado e extraordinariamente sempre que for necessário.

§ 1.º O Conselho de administração não poderá funcionar sem ter presentes o presidente e oito dos seus vogaes, entre os quaes o director, ou directores, dos serviços sobre que o Conselho tenha de ser ouvido especialmente.

§ 2.º As actas de cada sessão serão lidas e aprovadas na sessão immediata, e assignadas pelo presidente e secretario do Conselho.

§ 3.º As propostas e consultas que hajam de ser submettidas á approvação superior serão assignadas pelo presidente do Conselho de administração e inspector das obras publicas.

Art. 15.º As deliberações do Conselho de administração, sempre que se refiram a nomeações provisórias, e a qualquer alteração provisoria do pessoal dos respectivos quadros, ou ainda quando envolvam modificações do serviço, serão publicadas no *Boletim Official* da província.

Art. 16.º Toda a correspondencia oficial dirigida ao Conselho de administração deverá ser aberta pelo inspector das obras publicas, e será por este presente ao presidente do Conselho de administração na primeira sessão que se seguir ao seu recebimento.

Art. 17.º O Conselho de administração dará conhecimento ao Governo Geral das suas deliberações; o governador geral poderá, sempre que o entenda necessário, intervir na execução d'essas deliberações ou suspendê-las, submettendo nesse caso o processo á apreciação do Governo da metropole, depois de ouvido novamente o Conselho de administração.

§ unico. O governador geral poderá, quando o entenda conveniente, assistir ás sessões do Conselho de administração, do qual tomará a presidencia.

Art. 18.º O governador geral, ouvidos os chefes dos diversos serviços, que pela sua natureza teem estreitas relações com a exploração do porto e caminhos de ferro, tomará todas as providencias da sua competencia, ou proporá ao Governo as que entender necessarias a fim de assegurar o mais conveniente funcionamento de todos esses serviços e definir as atribuições dos respectivos chefes.

§ 1.º Deverá entender-se pelo que respeita ao serviço da Capitania, que a esta competem privativamente as funcções de polícia e segurança da navegação na bacia e no porto e a resolução de

conflictos e applicação de penalidades aos capitães e donos dos navios, nos termos da legislação em vigor.

§ 2.º O serviço da alfandega exerce-se no fundeadouro e nas areas dos caes e dos caminhos de ferro, mas sómente no que diz respeito á accão fiscal, nos termos dos regulamentos em vigor, não podendo intervir directamente nos serviços de exploração a cargo da Direcção do Porto, e sómente reclamar o que julgar conveniente da Direcção do Porto ou da dos caminhos de ferro, e quando o assunto excede as atribuições d'aquellas direcções, ao Conselho de administração, ou ao Governo Geral.

Art. 19.º O inspector das obras publicas, com os directores do porto e dos caminhos de ferro, estudará e proporá ao Conselho de administração, a fim de serem incluidos nos regulamentos geraes de serviço de que tratam os artigos 3.º e 4.º, as disposições convenientes para que os serviços a cargo das duas direcções sejam executados em completa concordancia, definindo-se as atribuições de cada direcção.

§ unico. Ficará sob a accão do director do porto o serviço de cargas, descargas e transportes de mercadorias dentro da area vedada dos caes construidos ou em construção; e sob a do director dos caminhos de ferro todo o movimento de carga, descarga, classificação de vagons e formação de comboios fóra d'aquelle recinto.

Art. 20.º Na organização dos regulamentos relativos ás duas direcções sob a dependencia do Conselho de administração deverá attender-se á mais conveniente simplificação e economia dos serviços e distribuição do pessoal, podendo ser unificados alguns d'esses serviços, tais como o dos armazens geraes e officinas.

Art. 21.º Os fornecimentos de materiaes poderão pelo Conselho de administração ser feitos em commun para o porto e caminhos de ferro, ainda mesmo quando os armazens geraes não estesjam unificados, fixando-se a parte do fornecimento destinado a cada uma das duas direcções.

Art. 22.º O presidente do Conselho de administração poderá, a requisição escrita de qualquer dos seus membros, convocar o chefe do serviço de saude, ou o medico do porto, o director dos correios, ou o das obras publicas, ou qualquer dos engenheiros, ou chefes de serviço, que estejam na sede do districto, mas estes não terão voto.

Art. 23.º Ao presidente do Conselho de administração compete presidir ás sessões, encaminhar e dirigir os trabalhos.

Art. 24.º As funcções executivas e fiscaes do Conselho de administração serão exercidas pelo inspector das obras publicas, que é para com elle responsável.

Art. 25.º Ao inspector das obras publicas compete como membro do conselho:

1.º Preparar todos os assuntos que tenham de ser presentes ao Conselho e que não constituam propostas da iniciativa de qualquer dos seus membros;

2.º Informar o Conselho de qualquer irregularidade ou falta grave commettida nos serviços do porto ou dos caminhos de ferro, quer no cumprimento das deliberações do Conselho quer na execução dos regulamentos em vigor;

3.º Fazer cumprir as deliberações do Conselho e os regulamentos em vigor, fiscalizando a sua execução;

4.º Suspender das suas funcções, em casos urgentes, qualquer dos funcionários ou empregados do porto, ou caminhos de ferro, dando parte circumstanciada e immediata ao presidente do Conselho de administração;

5.º Receber e expedir toda a correspondencia referente ao Conselho de administração e que só por elle poderá ser assinada;

6.º Resolver quaisquer casos urgentes que se deem no serviço do porto ou dos caminhos de ferro, quando essa resolução excede as atribuições dos respectivos directores, e não possa ser consultado com a necessaria brevidade o Conselho de administração.

§ unico. Compete tambem ao inspector das obras publicas a inspecção de todos os serviços technicos e administrativos relativos ás obras publicas, caminhos de ferro e portos da província, e bem assim o desempenho de quaisquer outras commissões de serviço technico, proprias da sua categoria, que lhe forem incumbidas pelo Governador Geral.

Art. 26.º Ao secretario do Conselho compete a redacção das actas e cumprir as determinações do inspector das obras publicas.

Art. 27.º O inspector das obras publicas é responsável pelo cumprimento dos regulamentos em vigor no porto e caminhos de ferro, propondo ao Conselho quaisquer alterações que nelles entenda dever introduzir.

Art. 28.º O fundo especial do Conselho de administração será constituído por:

1.º 50 por cento dos augmentos de receita liquida do porto e caminhos de ferro, avaliados sobre as médias das receitas dos ultimos dois annos economicos de 1904-1905 e 1905-1906;

2.º Os juros dos depositos dos capitais disponiveis do Conselho de administração;

3.º Os fundos que hoje sejam arrecadados, provenientes das disposições em vigor da portaria do commissariado régio de 24 de dezembro de 1893 e os determinados pelo § 2.º do artigo 1.º da lei de 15 de julho de 1903.

Art. 29.º Os fundos do Conselho de administração serão cobrados pelos agentes do Governo, e depositados pela Inspecção de

Fazenda no Banco Nacional Ultramarino, á ordem do mesmo Conselho e serão destinados:

1.º Aos pagamentos de obras ou estudos a que se refere o n.º 6.º do art. 10.º;

2.º Ao pagamento dos juros e amortização de qualquer empréstimo realizado pelo Conselho de administração, em virtude de resoluções homologadas pelo Governo da metrópole;

Art. 30.º As operações de crédito serão reguladas por fórmula que a totalidade dos encargos sucessivamente contraídos caiba sempre nas disponibilidades do fundo especial, não se tendo em conta os aumentos accidentais que este possa ter.

Art. 31.º Será criada e gerida pelo Conselho de administração uma caixa especial de socorros do pessoal administrativo e jornaleiro do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques.

§ unico. Será extinta a caixa de socorros que actualmente funciona na Direcção dos Caminhos de ferro de Lourenço Marques, sendo transferidos para a nova caixa os fundos existentes naquela, sem prejuízo das regalias de que disfrutam os actuais sócios.

Art. 32.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de setembro de 1906.—REI.—Ayres de Ornellas de Vasconcellos.

## O novo horário

A Companhia Real vai reformar, desde 1 do proximo mês, o seu horário, introduzindo tais melhoramentos no serviço, especialmente o da linha principal, Lisboa-Porto, que sem vaidade podemos dizer que o público fica tão bem servido no nosso paiz como o é nos paizes estrangeiros.

Do bom efeito que um comboio rápido, comodo e bem iluminado produz nos passageiros que veem das grandes linhas, onde os maiores melhoramentos tem sido introduzidos no transporte, tivemos a prova, há dias, ao ver a impressão produzida nos que vinham de França e desconheciam o nosso paiz, ao entrarem, na Pampilhosa, no grande rápido, ao percorrerem interiormente as novas carroagens e o salão, passando ao restaurante, sentindo-se bem com o conforto e boa iluminação, e admirando a rápida marcha que, em alguns pontos do percurso, excede 105 quilometros á hora.

O novo serviço não só mantém este bello comboio como aumenta outro, diário, de material de luxo, e além disso, acelera consideravelmente a marcha dos mixtos (que ficam, como omnibus, fazendo só serviço de passageiros e grande velocidade), igualando o seu tempo de percurso ao do correio.

Ao mesmo tempo que indicamos, *grossus modus*, qual será o novo serviço Lisboa-Porto e vice-versa, é interessante compará-lo com o que vigorou em igual percurso no ultimo inverno, 1905-1906:

Fizeram-se nessa época 4 comboios Lisboa-Porto, sendo: Um mixto, em 16 horas;

Um dito, em 15 horas;

Um correio (só 1.º e 2.º) em 10 horas e 30 minutos;

Um rápido (1.º e 2.º, e luxo) em 5 horas e 45 minutos.

Haverá neste inverno:

Um omnibus, partindo pelas 8 da manhã e chegando ao Porto pelas 6 e 45 da tarde; portanto gastando apenas 10 horas e 45 minutos e chegando ao Porto de forma a permitir que ainda, querendo, se possa regressar no correio;

Um rápido de luxo, com restaurante, partindo pelas 9 e meia para chegar pelas 3; trajecto em 5 horas e meia, permitindo assim, a quem tiver que ir ao Porto por poucas horas, ir e voltar no mesmo dia;

Um mixto que partirá pelas 2 da tarde para chegar á meia noite, trajecto em 10 horas.

Este comboio é de grande vantagem para quem tenha negócios a concluir em Lisboa e queira ir a qualquer ponto da linha, onde chega no mesmo dia.

Para os passageiros de 3.º dá grande vantagem de não terem que perder o dia nem a noite;

Outro rápido, como actualmente, ás 5 e meia, fazendo o trajecto em 5 horas e 3 quartos, levando 1.º e 2.º, salão e restaurante;

Finalmente o correio, como hoje existe, mas admitindo também passageiros de 3.º classe, que nunca foram transportados em comboios de tal velocidade.

No sentido descendente, o Porto fica tendo, para Lisboa, em vez dos quatro comboios que tinha, a saber, rápido em 6 horas, correio em 9 e meia, e dois mixtos, um em 13 e outro em 15 horas:

Um comboio omnibus que partirá ás 7 horas da manhã para estar em Lisboa pelas 5 horas da tarde, trajecto em 10 horas;

Um rápido de 1.º e 2.º e restaurante que sairá aproximadamente ás 9 da manhã e chega ás 2 e meia, gastando apenas 5 horas e meia;

Um omnibus saindo pela 1 e meia da tarde e que chegará á capital proximo da meia noite;

Outro rápido, de luxo, que deixa a cidade ás 5 da tarde e em 6 horas chega a Lisboa;

Por fim, o correio, como hoje, mas com carroagens das tres classes.

Como se vê passam as duas cidades a estar ligadas por cinco trens diários nos dois sentidos e em ambos os casos se pôde ir de uma á outra, permanecer ahi algumas horas e voltar ao ponto de partida sem perder a noite.

E' incontestavelmente um grande melhoramento em que o publico reconhecerá o bom serviço que lhe presta a actual direcção da companhia.

Na linha de Madrid é criado um comboio rápido, de 1.º classe e lugares de luxo, com lugares limitados, tres vezes por semana, o qual sairá de Lisboa pelas 7 e meia da tarde e chegará a Madrid ás 11 e meia da manhã. D'ali sahirá ás 9 para chegar pelas 11 e meia a Lisboa.

Attendida a diferença de meridiano temos que o trajecto se faz em 15 horas e um quarto, enquanto que o expresso leva 20 horas a 20 e meia.

Por estes rápidos poder-se-ha ir a Madrid estar ali umas 10 horas e regressar a Lisboa, sem perder mais que um dia e umas horas de outro, enquanto que hoje igual viagem importa em tres dias perdidos.

Na linha da Beira Baixa é tambem acelerada a marcha, circulando os comboios a horas mais convenientes.

Resta-nos dizer que o serviço do comboio rápido de manhã ascendente e de tarde descendente, na linha do norte representa já a base do *sud-express* diário, que fica, assim, já estabelecido no percurso da Companhia Real; e fazemos votos porque em breve, para 1 de janeiro, pelo menos, elle se estenda ao percurso entre Pampilhosa e Paris. Neste ponto fez-nos uma certa apreensão uma noticia vaga que apareceu na imprensa, dizendo que o serviço diário Lisboa-Paris só começará em meados de janeiro, e que a companhia dos Wagons-Leitos estava modificando, em Hendaya, algumas carroagens para esse fim.

Não queremos crer que assim seja; não foi isso o que se tratou.

O nosso governo consentiu na admissão do material d'aquella companhia com franquia de direitos por um largo prazo, com a condição do *sud-express* se tornar diário em outubro.

A companhia alegou que, em virtude das greves nas fábricas, não podia ter o material pronto senão no fim do anno; logo, não só o serviço deve começar em principio de janeiro como ser feito com material novo; e é sabido que o que hoje anda entre Lisboa e Hendaya é bem inferior não só ao que circula nos comboios da Europa central como mesmo ao que faz serviço no Norte de Espanha.

Com a enorme affluencia que o serviço Paris-Lisboa e vice-versa está tendo, a ponto de não haver logar nos comboios senão tomndo-os com duas semanas e mais de antecedencia, não se justifica que o material seja dos peores, nem que por mais tempo se adie a circulação diaria do trem.

Em quanto isto não suceder, a Sociedade Propaganda está tendo, com o *Sud America Express*, um encargo de 400000 réis por comboio, ou uns 360000 réis por mês, ou, pelos 6 meses e meio até fim de dezembro cerca de 2400000 réis.

Além d'essa data não poderá suportar tão pesado encargo, e assim em vez de 7 ou de 4 trens por semana voltaremos a ter 3 como antigamente.

Chamamos para o facto a atenção de todos que se interessam no assunto.

# Cincoentenario

## DOS

### Caminhos de ferro portuguezes

#### A GENESE

Mais ou menos cedo, todos os paizes foram reconhecendo quanto lhes eram indispensaveis os caminhos de ferro, esses formidaveis e poderosos impulsionadores do seu progresso economico, e apressando-se a iniciar a sua construcção á custa de esforços e sacrificios que num futuro mais ou menos proximo lhes seriam largamente compensados por aquelle incomparavel agente de riqueza e auxiliar de trabalho.

Foi Portugal um dos paizes da Europa que mais tarde introduziu a viação acelerada entre os seus meios vulgares de comunicação.

Circumstancias especiaes não consentiram que nós fossemos dos primeiros a enfileirar nas hostes do progresso, e uma das causas que mais influiu para essa demora foi o estado deploravel das nossas finanças no segundo quartel do seculo passado.

Foi o celebre ministro de D. Maria II, Costa Cabral, o estadista portuguez que primeiro aventou a ideia, considerada então em Portugal uma temeridade louca, de ligar Lisboa com Porto e Madrid, por meio de linhas ferreas.

E em 19 de dezembro de 1844 era aprovada por decreto a constituição da Companhia das Obras Publicas de Portugal, e os respectivos estatutos.

Esta companhia, de que foi iniciador Joaquim Bernardo da Silva Cabral, irmão do presidente do conselho, e para a constituição da qual muito influiu um frances, o conde de Claranges Lucotte, foi denominada pelo povo a *Companhia das pedras*.

O fim que se propunha era «fazer todas as grandes obras que fossem legalmente auctorizadas para o melhamento das comunicações do paiz, debaixo da fiscalização do governo e com a garantia do Estado».

Em 1 de março de 1845 foi lavrada a competente escritura entre o governo e a companhia, pela qual esta se encarregava de fazer o caminho de ferro de Lisboa á fronteira.

Por essa época fundava-se em Inglaterra uma companhia, com o capital de tres milhões de libras, em acções de vinte, organizada pelo duque de Guiche, lord Uxbridge, conde de Coursay, o deputado Thomas Duncombe e o general Bacon, que se propunha a seu cargo realizar a ideia de Costa Cabral; chegou mesmo a publicar um mappa de Portugal, feito pelo engenheiro James Eralie, em que se via as linhas ferreas que se propunha construir.

Segundo se vê naquelle mappa e segundo refere a *Revista Universal de Lisboa*, de julho de 1845, a linha partia de Lisboa — Santa Apolonia — seguia pelo norte do Tejo até a Barquinha, ahi atravessava o rio e ia a Talavera, Casarubia, onde entroncava com a linha que seguia até Madrid.

Uma outra linha seguia por Evora, Beja e Mertola, a ligar com Sevilha, tendo um ramal para Estremoz e Elvas.

Outra linha ainda partia de Alhandra e ia pelas Caldas, Leiria e Coimbra até o Porto.

A velocidade que, dizia, teriam os comboios era de 60 kilometros, os de passageiros, e de 30 os de mercadorias.

Os passageiros, conforme viajassem em 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> ou 3.<sup>a</sup> classe, pagariam respectivamente quantia approximada de 180, 120 e 60 réis por legua.

Esta companhia não chegou a iniciar os trabalhos de campo; os acontecimentos politicos de 1846 fizeram suspender os trabalhos da companhia portugueza em 5 de maio d'esse anno, e a ideia de Costa Cabral foi então por completo abandonada.

Finalmente por decreto de 9 e portaria de 11 de maio de 1848, foi ordenada a liquidação de contas com a companhia, liquidação que foi aprovada pelos decretos de 7 de novembro de 1849 e 15 de maio de 1850.

Só depois da regeneração, em 1851, se pensou novamente na construcção dos caminhos de ferro em Portugal, e por portaria de 18 de julho d'esse anno, era nomeada uma commissão, composta pelos conselheiro Larcher, Almeida Garrett, barão da Luz, Pereira da Silva e Lobo d'Avila, «para examinar e apreciar devidamente em todas as suas relações technicas e economicas uma proposta apresentada ao governo por Hardy Hislop para a construcção de um caminho de ferro que, partindo de Lisboa, se dirija á fronteira do reino vizinho, proximo a Badajoz».

Desempenhou-se a commissão do seu encargo apresentando em 20 de outubro de 1851 as bases para o concurso, tornando-se notavel esse trabalho pelas prescrições economicas, technicas, financeiras e administrativas que encerra, dignas de admiração, visto serem consignadas numa epoca em que eram desconhecidas em Portugal as questões relativas a caminhos de ferro.

A 6 de maio de 1852, sobre aquellas bases, era aberto concurso para a construcção da linha entre Lisboa e Santarem, e d'este ponto á fronteira.

Assignam o decreto que manda abrir o concurso os notaveis estadistas portuguezes Rodrigo da Fonseca Magalhães e Fontes Pereira de Mello, o primeiro ministro do reino — ministerio a que estavam então annexas as obras publicas — e o segundo como ministro da fazenda.

O prazo para a entrega das propostas terminava a 31 de julho do mesmo anno.

Nesse dia, em presença do Ministerio, da Comissão consultiva dos caminhos de ferro, auctora dos trabalhos para base do concurso, e do procurador geral da Coroa, foi feita a leitura das propostas recebidas.

Eram tres.

Uma assignada por Patrick James Horte, outra por Morton Peto, J. Looke e outros, a terceira por Hardy Hislop como representante d'uma Companhia denominada Central e Peninsular dos caminhos de ferro de Portugal.

As duas primeiras propostas, não estando em harmonia com as condições do concurso, foram postas de parte; foi por isso a concessão provisoria da linha adjudicada a Hardy Hislop ou antes á Companhia por elle creada.

A proposta Hardy Hislop declarava que a companhia se obrigava, segundo as condições do contrato, a construir a linha mediante a garantia de juro de 6 % sobre o capital empregado na construcção, e amortização de 1 ou 1 1/2 %, conforme o governo achasse mais conveniente.

Obrigava-se além d'isso a fazer, sobre as mesmas bases, a construcção da linha de Santarem á fronteira de Badajoz, e ao Porto, se o governo lhe fizesse a concessão definitiva das linhas.

Apenas lhe foi adjudicada a construcção da linha de Lisboa a Santarem, e o concessionario encarregou o engenheiro Thomas Rumball de estudar o projecto.

Este engenheiro apresentou o seu trabalho em 7 de dezembro de 1852.

O primitivo traçado fazia partir a linha do largo de Arroios, fazendo a estação no palacio do Conde de Mesquitella; depois foi modificado este, sendo o ponto de partida o largo do Intendente, e installando-se a estação no palacio adquirido depois por um inglez de apellido Croft, pae do falecido visconde da Graça, em poder de cuja familia está ainda o referido palacio ja restaurado.

D'ahi seguia por Olivaes, Sacavem Povoa, Alverca, Villa Franca, Castanheira, Villa Nova, Azambuja, Virtudes, Sant'Anna, até Omnia, logar proximo de Santarem, onde ficava a estação terminus.

Como se vê este traçado não ligava Lisboa com o Tejo. Para satisfazer a esta condição já então considerada como indispensavel para que o caminho de ferro pudesse desenvolver o trafego e receber os materiaes de construcção e exploração, foi projectado um ramal pelo valle de Chellas a Xabregas, com uma ponte de descarga nesta ultima localidade.

O orçamento avaliava as despesas de construcção e juros a pagar ao capital durante a construcção em 21.348.050 francos.

O projecto foi presente ao governo em 9 de dezembro.

Depois de estudado foi aprovado, mas com modificações. A linha em vez de partir do largo do Intendente partia do Caes dos Soldados; e entre Sant'Anna e Omnia passaria ao norte do canal da Azambuja de forma a facilitar o prolongamento em Santarem da linha até a fronteira.

A modificação do traçado fazendo o ponto de partida no Caes dos Soldados foi feita por indicações e influência de João Chrysostomo de Abreu e Sousa, e de Lobo d'Avila, que mais tarde foi agraciado com o título de conde de Valbom.

O custo da linha foi fixado em 280.600 francos por quilometro.

Acceitas estas novas condições pelo concessionario, um decreto de 7 de fevereiro de 1853, firmado por Fontes Pereira de Mello, fixou o prazo de quarenta dias para que a companhia se constituísse definitivamente, depois de ter provado que tres quartas partes do capital estavam subscritas, e a 11 de maio era, finalmente, assignado o contrato definitivo para a construcção da primeira secção da linha de Lisboa à fronteira.

### O LADO COMICO

Sobre as primeiras operações financeiras para a fundação dos caminhos de ferro em Portugal, ha uma série de episódios alegres que se deram com a Companhia organizada por Hardy Hislop.

Este sujeito era homem de grandes ambições, mas de poucos meios de fortuna. Um ambryão abortado de Cecil Rhodes.

Um dia lêra em um jornal inglez que se tratava de construir em Portugal uma linha ferrea.

Metteu as poucas roupas na maleta, tomou passagem a bordo d'um paquete, e ei-lo sobre o salso elemento, através das brumas da Mancha, e maldizendo dos solavancos que lhe fazia soffrer o Cantabrico, a caminho de Portugal.

A tradicional benevolencia dos portuguezes para com os estrangeiros, facilitou-lhe relacionar-se com o mundo politico de Lisboa, e considerado por uns, aceite por outros, consentido por muitos, o nosso homem foi tratando de fazer acreditar que era appoiado por um grupo de financeiros inglezes para organizar uma companhia, tendo por fim a construcção dos caminhos de ferro de Portugal.

Chegadas as cousas a este ponto e aberto o concurso para a construcção da linha de Lisboa a Santarem, Hislop fez a sua proposta; aceitou todas as condições, e como fosse o unico nestas circumstancias foi-lhe adjudicada a concessão.

Jubiloso passou a organizar companhia.

Esta, porém, não passou de sonho.

No entanto montou-se a secretaria, e um engenheiro foi encarregado dos estudos da linha e de apresentar o projecto.

Não está ainda bem averiguado se chegou a receber os honorarios do seu trabalho.

Os empregados da secretaria, esses, nada recebiam, mas em compensação tinham comedorias abonadas no Matta, então o restaurante da moda, tinham entradas para os theatros todas as noutes, e cavallos para fazerem os seus passeios.

Trabalho nenhum, a não ser cumprir a recommendação de Hislop. Passar muitas vezes pelo Chiado e pelo Rocio, a galope, para fingir que iam tratar de negocios urgentes.

—Mostrem-se bastante, mas sempre atarefados.

A vida era boa, os empregados eram todos rapazes, de maneira que ninguem pensava em dinheiro. Boa mesa, theatros, e cavallos para se darem ares de gente rica e chamar as attenções, era pagar mais que suficiente para quem nada tinha a fazer.

O tempo ia passando, e o prazo marcado para o inicio dos trabalhos passava tambem. O governo que tinha confiado a construcção à companhia fundada por Hardy para não dar o seu braço a torcer, confessando que se deixaria embair imprudentemente, procurava ampará-lo

e ia concedendo addiamentos de prazo, porque não havia meio de fazê-lo pagar as multas, visto Hardy não ter onde cair morto.

Por fim chegou o escandalo a tal ponto que impossivel se tornava continuarem as cousas como estavam.

Apertou o governo com Hardy para que marcassem o dia em que deviam ser inaugurados os trabalhos. O nosso homem posto entre a espada e a parede confessou num arranco de franquesa que não tinha um real.

Fontes arrepeleu-se: Rodrigo da Fonseca Magalhães deu por paus e por pedras, praguejou, mas nada d'isso fez com que o homem podesse arranjar dinheiro.

Para salvar a situação, das obras publicas sairam madeiras, e deu-se principio à construcção d'um palanque para os convidados assistirem à cerimonia e d'um pavilhão destinado a receber D. Maria II e D. Fernando que deviam inaugurar os trabalhos.

Foi feito um carrinho de mão, de mogno, que a rainha devia empurrar, levando dentro uma porção d'areia e que simularia o principio d'um aterro. Este carrinho ainda não ha muito existia no ministerio das obras publicas.

O terreno em que deviam começar os trabalhos era uma quinta no Beato, que pertencia então a um tenente de infanteria, e ultimamente era de João de Brito. Como Hardy não tivesse dinheiro para a expropriação do terreno, foram promettidos ao tenente mundos e fundos, e este convencido de que era um bello negocio o que lhe propunham accedeu de boa mente, e o terreno para a forçada inauguração dos trabalhos arranjou-se, em conta, como se vê.

Como recompensa da sua boa fé o pobre tenente foi agraciado com o habito da Conceição de que ainda por cima teve de pagar os direitos de mercê. Foi como lhe saldaram as contas.

Mas vamos adeante. A 7 de maio de 1853 teve lugar o apregoado simulacro da inauguração dos trabalhos com a assistencia da familia real, dignatarios do paço, ministerio, vultos influentes na politica, convidados, etc.

Em seguida à cerimonia houve beberete. Foi servido pelo benemerito Matta que mais uma vez foi ludibriado porque nunca chegou a receber a importancia do fornecimento.

Durante muito tempo a mão-cheia de areia que a rainha entornára no dia da inauguração foi o unico trabalho feito para a construcção da linha.

Como o escandalo era de monta e as satyras assetavam o ministerio, Fontes que era um devotado apostolo da ideia dos caminhos de ferro, tomou a iniciativa de uma combinação para se constituir uma companhia portugueza com o capital de 3 600 contos para tomar a concessão feita à Companhia Central e Peninsular.

Desses 3.600 contos, 1.200 eram tomados pelo governo, 1.200 deviam ser cobertos pelos subscritores, e os empreiteiros entravam com o material competente aos restantes 1.200 contos.

E ahi começou Fontes na sua peregrinação para arranjar subscritores. Era ao tempo um importante centro de reunião a casa de D. Maria Cruz, casada com D. Pedro Brito do Rio. Ahi se juntavam quotidianamente José Estevam, Rodrigo da Fonseca, o conde de Farrobo, Almeida Garrett, Nogueira Soares, etc.

Fontes Pereira de Mello fallava a uns e a outros na necessidade de cobrir a subscricção e todos mais ou menos iam subscrevendo com umas tantas acções.

Chegára o momento de ser preciso fazer a transferencia das acções da Companhia de Hardy para a nova Companhia. Era preciso, porém, que o conselho de administração sancionasse essa transferencia.

Mas como? se a famigerada Companhia ingleza não passava d'uma fantasia nascida no cerebro de Hardy.

Fosse como fosse eram precisos administradores. O arrojado inglez não se embaraçou com a dificuldade.

Mandou vir de Londres meia duzia de vadios, fainhinos, esfarrapados, e distribue pelos empregados da administração em Lisboa da pseudo-companhia com a obrigação de os encadernarem convenientemente para figurarem de administradores.

Alugaram-se-lhes casacas, grande jantar à custa do Matta, e os nossos homens apresentaram-se de ponto em branco devidamente ensaiados para a representação.

E apenas desempenharam o seu papel, foram postos a bom recato, até que chegou um paquete que os levou para Londres. Não fossem elles dar com a lingua nos dentes.

E assim se arranjou a Companhia portugueza para a construcção dos caminhos de ferro em Portugal.

**Por absoluta necessidade de paginação, outra noticia sobre o Cincocentenario, CARTEIRA DOS ACCIONISTAS e as NOTAS DE VIAGEM vão na pagina 322.**

## PARTÉ FINANCEIRA

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de outubro de 1906.

Causou boa impressão, não só nos círculos financeiros e comerciaes, mas ainda entre as classes que pela posição, cultivo e intelligencia dos individuos que as compõem, seguem com attenção e criterio, o desenrolar dos successos politicos e a transformação que parece querer operar-se na politica portugueza, no modo de encaminhar a prosperidade economica da nação e de administrar as suas finanças.

Essa transformação não pôde aliás ser attribuida a este ou áquelle ministro, mas ás ideias da época, ao exemplo dos paizes bem administrados e ainda sobretudo ao despertar das energias do nosso povo que se reconheceu não estar disposto a continuar a ser vítima passiva e resignada de todas as prepotencias e extorsões.

De entre o conjunto de providencias que o governo já tem apresentado ao parlamento, destacam-se os projectos de lei sobre responsabilidade ministerial e reforma da contabilidade publica, que são indubitablemente a base do programma ministerial, pois que pela conjugação d'estas duas leis, quando postas em vigor e devidamente cumpridas, resulta que de futuro não poderão os ministros, sem risco para o seu bom nome e honestidade, sair fóra da órbita das atribuições que as leis conferem ao poder executivo, nem tão pouco distrair um real que seja da applicação que pelo orçamento lhe tenha sido destinada.

Para conseguir tal *desideratum* e para obviar ao inconveniente, verdadeiramente insuperável e que actualmente se verifica, da divisão de responsabilidades, o auctor da proposta de lei da reforma da contabilidade publica foi direito ao fim. Não ha senão um funcionario responsável — o director geral da contabilidade publica — o qual nem mesmo se poderá desculpar com as ordens dos ministros.

De facto, é de grande alcance e representa uma das mais essenciaes garantias do cumprimento da lei, a substituição das responsabilidades collectivas pelas responsabilidades de um só funcionario.

Todos os pagamentos de despesas publicas carecem do «visto» do director geral da contabilidade.

O director geral da contabilidade não poderá visar nenhuma ordem de despesas que não esteja devidamente auctorizada, excede a auctorização legal ou se ache erradamente referida a qualquer artigo do orçamento. Deve em parecer fundamentado recusar o visto de todas as ordens que considere irregulares.

Recusado o «visto» a qualquer ordem, esta só se poderá executar em virtude de deliberação tomada em conselho de ministros e publicada no *Diário do Governo*, juntamente com o parecer.

Todo o visto apposto pelo director geral da contabilidade publica em ordens irregulares sujeita-o a responsabilidade civil e criminal sempre que não tenham sido publicados no *Diário do Governo* o parecer da recusa e o despacho do conselho de ministros que o tenha desatendido; regimen identico de responsabilidade se estabelece na proposta com respeito aos ordenamentos irregulares de qualquer operação de thesouraria pelo respectivo director geral.

Uma outra disposição com que o auctor da proposta pretende assegurar o rigoroso cumprimento da futura lei é a que cria a commissão parlamentar de contas publicas, presidida pelo presidente da camara alta e composta de cinco pares e cinco deputados, devendo a maioria dos membros d'esta commissão sair das minorias parlamentares.

A' referida commissão incumbe a apreciação do relatorio anual do director geral de contabilidade publica, o qual lhe apresentará tambem os processos relativos aos «vistos» recusados.

Para o desempenho do seu importantissimo mandato tem a commissão de contas publicas os mais amplos poderes d'inquerito e investigação, devendo apresentar á camara dos deputados um relatorio fundamentado sobre a execução do orçamento e lei de meios.

Tambem segundo a proposta de lei cessa a divisão em gerencia e exercícios. A contabilidade será referida a annos economicos com que as gerencias coincidem.

Estabelece a proposta duas proibições importantissimas que melhor virão assegurar a exacta e honesta applicação das receitas e maior escrupulo no modo de dispôr dos valores em poder do Estado. Assim não será permitido que, na discussão do orçamento, sejam apresentadas pelos pares ou deputados quaisquer propostas que importem angamento de despesa, e proíbe-se terminantemente a venda de títulos disponiveis na posse da fazenda e bem assim o prestamento de aval, fiança ou qualquer forma de caução a favor de terceiros, salvo lei especial.

Pelo novo regimem será tambem fixado o limite da dívida fluctuante e especificados os casos em que poderá ser excedido, e bem assim aquelles em que poderão ser abertos creditos especiaes, no numero dos quais se compreendem os que forem destinados á recepção de soberanos estrangeiros.

Pelo que respeita ás despesas nas colonias, os governadores das províncias ficam responsaveis pelos pagamentos que ordenarem fóra dos preceitos legaes, e solidariamente com os thesoureiros das províncias, quando tenham ordenado o desvio de quantias provenientes da emissão de vales e de outras receitas de conta alheia que devem ser entregues na metropole.

Relativamente á verba de 3.000\$000 réis, proposta para ordenado do director geral da contabilidade publica, achamo-la deficiente, tendo em attenção as enormes responsabilidades que pelo novo regimem vão ser atribuidas áquelle funcionario.

O director geral e os empregados do quadro da contabilidade publica, não poderão ser nomeados para qualquer outro emprego ou commissão de serviço publico, nem exercer as funcções legislativas.

Segundo a proposta, nos futuros orçamentos, deverão ser descritas todas as receitas e despesas do Estado, incluindo as das entidades publicas que tenham administração especial. Tanto as despesas ordinarias como as extraordinarias terão a classificação de certas e variaveis. A direcção geral da contabilidade ficará obrigada a publicar mensalmente as contas provisórias das receitas e despesas do Estado, e as contas definitivas do anno económico dentro de quatro meses do termo d'esse anno.

São estas as bases geraes da reorganização da contabilidade publica que fazem parte da proposta que o governo apresentou ao parlamento e que juntamente com o projecto de lei de responsabilidade ministerial se destina a tornar digna, severa e honesta a administração publica e collocá-la acima de todas as suspeições.

Já foi aprovado na camara dos deputados o contrato provisório dos tabacos, tendo sido feita uma emenda de aclaração ao art. 1º do projecto de lei que auctoriza o governo a assignar o contrato definitivo.

Como seja importante a emenda, para que os nossos leitores tenham d'ella conhecimento completo, vamos transcrever o artigo 1º do projecto apresentado pelo governo e o texto definitivo do mesmo artigo aprovado pela camara.

O artigo 1º do projecto era assim concebido:

E' aprovado o contrato annexo á presente lei, celebrado em 2 de junho de 1906 com a Companhia dos Tabacos de Portugal, para a adjudicação, durante 19 annos, do exclusivo do fabrico dos tabacos, a partir de 1 de maio de 1907.

E' o seguinte o texto definitivo do

Artigo 1º E' auctorizado o governo a converter em definitivo o contrato provisório annexo á presente lei, celebrado em 2 de junho de 1906 com a Companhia dos Tabacos de Portugal, por virtude do uso que fez do seu direito de opção, para a continuação á mesma companhia do exclusivo do fabrico dos tabacos por dezenove annos, a partir de 1 de maio de 1907.

O mercado de fundos publicos esteve pouco animado.

Nas transacções a prazo, os valores preferidos foram as obrigações da Companhia da Beira Alta, Companhia Real 2º grau, e as acções das mesmas Companhias e da dos Tabacos, coupon.

As transacções sobre valores coloniaes foram bastante resumidas, pelo que não ha a registar oscilações nos respectivos preços.

As operações para capitalização foram ainda durante a quinzena que hoje finda, em numero diminuto.

A liquidação do mez passado fez-se sem incidente algum, subindo um pouco o preço dos reports.

A situação cambial não sofreu alteração sensivel durante a quinzena.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 25/32.

	EM 29 DE SETEMBRO		EM 15 DE OUTUBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	52 7/8	52 3/4	52 13/16	52 11/16
" 90 d.v. ....	53 1/2	—	53 7/16	—
Paris cheque .....	540	542	544	543
Berlim " .....	221 1/2	222 1/2	222	223
Amsterdam cheque .....	375	376	375 1/2	377
Madrid cheque .....	815	820	825	835

A. C.

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeira

## OUUBBRO

BOLSAS	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa : Inscrições de assent.	42.75	42.75	42.80	42.80	42.80	—	—	42.80	42.80	42.70	42.80	42.85	—	—
" coupon ..	42.45	42.45	42.40	42.25	42.40	42.40	42.35	42.40	42.40	42.40	42.60	42.60	42.40	—
Obrig. 4% 1888.....	20.950	20.950	—	21.000	21.000	—	20.950	—	20.950	—	20.900	20.900	20.900	—
" 4% 1890 assent ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon ..	—	53.500	—	—	—	—	52.000	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% assent ..	—	—	—	—	—	—	60.500	—	—	60.500	—	61.000	60.500	—
" 4 1/2% coupon int ..	62.000	—	—	—	—	—	60.500	—	60.300	60.300	60.300	—	—	—
" externo 1.ª série.....	64.300	64.800	—	64.400	64.400	61.400	64.400	64.400	64.300	64.400	64.300	64.300	64.300	—
" 3% 1903.....	9.300	9.350	9.400	9.400	9.400	—	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	—	—	—
" Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	—	176.300	—	—	—	—	—	—	176.650	176.000	176.150	—	175.500	—
" Commercial .....	—	—	—	—	—	135.000	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nac. Ultramarino .....	—	—	—	98.000	—	—	—	—	97.800	97.500	—	—	97.000	—
" Lisboa & Açores .....	—	112.800	—	—	—	—	—	—	—	—	112.600	112.800	—	—
" Tabacos coupon .....	102.100	102.000	102.800	105.000	105.500	106.000	106.300	106.000	105.790	—	104.000	103.500	—	—
" Comp. Phosphoros .....	—	68.200	66.800	—	66.800	66.600	66.500	—	—	66.500	—	66.600	—	—
" Real .....	—	—	82.500	—	85.000	—	84.500	84.500	—	—	82.100	—	—	—
" Nacional .....	12.600	12.600	12.600	12.600	12.600	12.600	—	12.650	12.600	—	—	12.600	12.600	—
Obrig. prediaes 6% .....	—	91.500	—	—	91.500	91.500	—	92.000	—	—	92.000	—	92.000	—
" 5% .....	86.800	86.700	86.800	86.800	—	86.800	—	86.800	86.800	86.800	87.550	—	—	—
" C. Beira Alta .....	—	39.050	39.000	39.000	—	39.800	39.600	39.250	—	39.000	39.050	39.050	39.000	—
" Real 3% 1.º grau .....	—	59.400	59.400	—	—	60.000	59.900	59.900	59.800	—	—	59.700	59.700	—
" 3% 2.º "	—	59.400	59.400	—	—	60.000	59.900	59.900	59.800	—	—	59.700	59.700	—
" Nacional 1.ª série .....	—	70.800	70.800	70.800	71.200	—	—	—	—	—	—	72.300	—	—
" Atravez d'Africa .....	86.500	86.500	—	86.300	—	86.300	86.300	86.400	—	—	—	—	86.500	—
Paris : 3% portuguez 1.ª série .....	70.30	70.50	70.50	70.30	70.45	70.40	70.35	70.35	70.25	—	70.25	—	—	—
Acções Comp. Real .....	—	450	460	465	470	—	465	464	460	463	456	—	—	—
" Madrid-Caceres .....	—	54	57.50	57	58	59	60	—	62	62	62	60	—	—
" Madrid-Zaragoza .....	424	425	431	435	430	432	435	433	433	434	431	—	—	—
" Andaluzes .....	241	—	247	241	243	251	251	250	250	250	249	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	380	—	—	331	380	380	—	379	—	—	—	—	—	—
" 2.º "	331	334	332.50	331.50	—	331	331	331	331	332	332	331	—	—
" Beira Alta .....	212	214	215	217	222	220.50	219	216	216	219	216	—	—	—
" Madrid-Caceres .....	—	156.50	158.50	159.50	158	161	163	165	168	167.50	166	—	—	—
Londres : 3% portuguez .....	70.50	70	70.25	70.37	70.62	70.37	70.62	70.37	70.62	70.62	70.50	70.50	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa .....	93	—	—	—	94.18	—	94	94	—	—	93.50	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1906		1905		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1906	1905
COMPANHIA REAL	de a		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
Antiga rede e nova não garantida .....	17 23 Set.	693	120.879.000	174.428	693	118.506.033	171.004	3.614 103 000	3.509 767.978
	24 30 "	—	119.559.000	172.523	—	118.506.033	171.004	3.733.662.000	3.628.274.441
	1 7 Out	—	116.451.000	168.038	—	110.120.445	158.903	3.850.113.000	3.738.394.886
Nova rede garantida .....	17 23 Set.	380	16.841.000	44.318	380	16.899.967	44.473	506 123 000	486.398.022
	24 39 "	—	17.176.000	45.200	—	16.899.967	44.473	523 299.000	503.298.559
	1 7 Out	—	16.238.000	42.731	—	15.570.555	40.975	539.537.000	518.870.114
Vendas Novas .....	17 23 Set.	70	2.220.000	31.714	70	2.184.000	31.200	70.530.006	72.344.000
	24 30 "	—	1.529.000	21.842	—	2.184.000	31.200	72.059.000	74.527.000
	1 7 Out	—	1.936.000	27.657	—	2.040.000	29.142	73.995.000	76.567.000
Sul e Sueste .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro .....	—	583	—	—	343	—	—	—	—
Beira Alta .....	27 2 Set.	253	18.629.909	73.636	253	14.258.557	56.357	289.999.829	273.150.442
	3 9 "	—	10.315.450	49.772	—	12.508.882	49.442	300.315.279	285.659.324
	10 16 "	—	11.125.236	43.973	—	10.273.850	40.608	311.440.515	295.933.174
Nacional—Vizeu e Miranda .....	14 20 Ag.	162	3.686.728	22.757	105	2.638.167	25.125	65.611.473	56.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

## Administração

Amortização do 1.º semestre de 1906, por compra  
no mercado

(Continuado do numero antecedente)

300 966 — 301 861 — 301 862 — 302 717 — 302 718 — 302 916 — 307 019  
307 020 — 308 581 — 310 964 — 314 175 — 314 176 — 315 816 — 317 793 a  
317 798 — 319 253 — 323 216 a 323 220 — 328 929 a 328 931 — 329 037 a  
329 066 — 329 089 a 329 095 — 329 116 a 329 163 — 334 612 — 343 085 a  
343 090 — 344 369 — 344 505 a 344 509 — 344 551 a 344 555 — 345 849 a  
345 852 — 347 147 a 347 156 — 347 465 — 347 466 — 350 640 — 350 642 —  
351 126 — 356 582 a 356 584 — 358 938 — 359 435 — 359 436 — 361 148 a  
360 150 — 360 963 a 360 965 — 363 056 — 363 057 — 363 075 a 363 078 —  
364 674 — 368 804 — 368 831 — 368 832 — 369 067 — 369 068 — 369 798 a  
369 800 — 370 628 a 370 633. Total 850.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 6 e seguintes.

## Obrigações de 4 %, privilegiadas de 2.º grau

7.504 — 7.827 a 7.831 — 10.079 a 10.088 — 10.723 — 12.455 — 12.456 —  
13.653 a 13.655 — 13.749 — 15.554 a 15.556 — 21.428 — 24.524 — 30.193 —  
30.194 — 31.597 — 36.786 a 36.793 — 38.889 a 38.900 — 40.113 — 42.614 a  
42.633 — 42.848 a 42.852 — 47.877 — 47.878 — 54.374 a 54.376 — 62.320 a  
62.323 — 62.799 — 62.800 — 62.844 — 62.845 — 63.579 a 63.583 — 65.041 a  
65.045. Total 100.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 6 e seguintes.

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

3 Títulos de 5 obrigações: — 206 — 1.066 — 2.157.  
23 Títulos de 1 obrigação — 2.749 — 3.313 — 4.030 — 4.715 — 4.716  
4.788 a 4.791 — 7.902 — 7.903 — 9.165 — 12.550 — 12.574 — 12.614 —  
12.624 — 12.625 — 12.735 — 12.752 — 12.753 — 12.758 — 13.183 — 15.146

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 6 e seguintes.

Todas estas 2.183 obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 27 de setembro de 1906.—O Presidente da Comissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Através d'Africa

Para discussão das contas e do relatório e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 10 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua do Bellomonte n.º 49.

Porto, 26 de setembro de 1906. Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa.—O vice-presidente da assembleia geral.—*José Ignacio Xavier*.

## As projectadas festas

Com sentimento o dizemos: Dos festejos que chegaram a planejar-se para solemnizar o advento da viação acelerada em Portugal, nada se fará.

A celebração de um facto d'esta ordem precisava de festejos ondignos, e esses tinham que ser feitos pelo paiz. Mas a instabilidade dos governos, no primeiro semestre d'este anno, as successivas mudanças de situação, os grandes problemas administrativos, ao estudo dos quaes o actual teve que dedicar-se, estudo cujos fructos vão brotando com agrado geral, impediram que se pudesse dedicar a devida atenção a um assunto que, com certa razão, podia considerar-se secundario.

E aqui está porque não haverá festejo algum, limitando-se a celebração por parte da Associação dos Engenheiros a uma sessão solemne, e por parte da nossa *Gazeta* a um numero commemorativo, que sairá no dia 28.

Nem uma modesta festa de caridade que tentámos fazer, na mesma quinta onde ha 50 annos se deu o jantar de inauguração, nos foi possível realizar, por não no-lo consentir o seu actual proprietário!

## NOTAS DE VIAGEM

## IV

Mende.—O Causse de Sauveterre.—Molines.—Ispagnac.—Sain-te-Enimie.

Só quem não tem viajado em excursão de umas para outras terras desconhece a agradável sensação que nos dá a mudança, de uma temperatura má, para uma outra agradável.

Se passamos do frio que nos regula a um clima temperado, sentimos como que uma caricia que nos afaga; a natureza parece sorrir-nos; o bem estar geral dá-nos uma alegria íntima.

Da mesma forma, quando deixamos uma atmosfera carregada de calma para entrar num ambiente em que uma suave brisa de frescura nos bafeja, o corpo, satisfeito, transmite ao espírito um consolo que nos encanta. E' como se passassem do leito da doença ao jardim dos convalescentes.

E' esta deliciosa impressão que, em tempo de calor, nos oferece Mende, a pequena cidade do Loire, a velha garrida que se enfeita cada dia e se propõe ser um dos mais bellos pontos de excursão do centro da França.

Encostada, pelo sul, ao Causse que tem d'ella o nome, Mende é exposta aos ventos do norte, o que a torna sádia e fresca.

As suas bellas águas são tão frias que difficilmente se bebem; o ensombrado das avenidas faculta-nos agradáveis passeios, mesmo durante as horas de sol.

Completa este agradável conjunto, a existencia de bons hoteis, limpos, com bellos aposentos e excelente cozinha, como o Hotel de France, onde o hospede é tratado com todo o carinho e tem as commodidades necessarias, afinal, por um preço insímo de 7 francos por dia.

Está-se bem ali, podendo empregar-se os dias em díressões aos arredores, reservando uma manhã bem cedo, para a subida, a pé, á ermida de S. Privat, subida algo difícil por um caminho ingreme, mas que nos compensa bem a fadiga com o bello golpe de vista que, de lá do alto, se gosa.

Em si, a cidade pouco tem que ver, á parte o interesse das suas antigas ruas, das suas fontes dos séculos 16.º e 17.º. Nos costumes do povo a mesma simplicidade do Rouergue, os mesmos fatos pretos, entre os quais produz destaque o fardamento encarnado dos soldados da guarnição.

Mas em compensação das calças encarnadas d'estes, que dão uma nota de cor viva, lá temos por toda a parte, aumentando o negrume, o jesuita e a irmã da caridade, cujo desenvolvimento de numero mais se alastrá onde melhor terreno encontram, e nesse caso estão as regiões menos adeantadas nas conquistas do progresso.

Logo á chegada o viajante que se propõe fazer a excursão das gargantas do Tarn, deve pensar em se assegurar o transporte. E pôde fazê-lo ou pela totalidade do trajecto ou sómente para a primeira parte, certo, como pôde estar, de que não lhe faltará condução para o resto do caminho.

A primeira jornada faz-se em trem, que pôde ir por diferentes caminhos; mas o melhor e o mais pitoresco e frequentado é o do Ispagnac.

Custa o trem 18 francos para duas pessoas e 24 francos para quatro.

Pasmosamente económico! Imagine-se que o trajecto é de 42 kilometros ou 84 ida e volta, tendo o carro que empregar um dia todo para a ida, e regressar pela noite, descansando os cavalos no dia seguinte; saiba-se que para atingir o colo do Causse, ha que subir continuamente desde 739 metros, altitude de Mende, até uns 1.000 metros; e que, descido depois, tem, para na volta, que ser subido de novo, e ver-se-ha como, á razão de 1.3080 a 1.3600 por pessoa, o transporte é baratíssimo.

A partida faz-se pela manhã cedo, ás 7 ou 8 horas; duas horas depois estamos no alto do Causse, montanha estéril que o governo francês procura arborizar, e nesse sentido se tem feito tentativas repetidas, plantando-se

diversas especies d'arvores, sem que, até hoje, alguma se tenha propagado.

A ultima plantação, porém, á beira da estrada, parece que se vae desenvolvendo, e se assim continuar, o terreno esteril d'hoje estará em futuro proximo transformado em bosque, o que será mais um attractivo de viagem.

Uma hora depois paramos em Molines, á porta d'um pequeno albergue cuja apparencia nos faz estremecer com medo do almoço que ahi nos será fornecido.

Mas entrando, a má impressão vae-se desvanecendo; o aceio da mesa promette alguma cousa.

Não falemos do solo porque nesta região ha um costume curioso... e sujo: o chão nunca se lava; varre-se bem, esfrega-se a secco, mais nada. Não obstante, a apparencia não produz tanta repulsa como vulgarmente causa um chão sujo, e como, acima do solo, tudo está limpo e lavado, menos notavel se torna aquelle... uso.

O almoço, afinal, é uma refeição bem cosinhada, e, embora modesta, muito aceitável, servida pela pobre gente que mantem ali a pequena locanda e presta excellente serviço aos excursionistas.

O sitio é delicioso. Um verdejante valle em que se agrupam Molines e Ispagnac, uma villa muito velha e por isso bem curiosa, e do outro lado, na curva apertada que o Tarn ali faz, a pequena villa de Quézac, equilibrando-se nas escarpas da montanha.

D'ahi em deante a estrada segue o curso do rio, percorrendo a primeira parte das grandiosas gargantas, constituídas por paredes gigantescas de onde a agua brota em numerosas nascentes que veem engrossar o rio.

Castellos dos seculos 12.<sup>o</sup> a 16.<sup>o</sup>, grandes ravinas, estreitos em que a agua se embravece estrangulada entre as duas margens, pequenas povoações que a custo se empoleiram lá no alto e vão espalhando a cultura pela montanha, pelas escarpas, pelos microscopicos valles; de tudo ha naquelle caminho interessante que se faz em 4 horas com a commodidade de um trem rasoavel rodando por uma estrada bem conservada.

Por sim apparece-nos a pequena aldeia de Sainte Enimie, burgo muito pobre em que apenas os modestos hoteis e o quartel da polícia são edifícios apreciaveis. Mas o local é um ninho de verdura á beira-rio, ao lado de uma ponte elegante, e d'um tunnel da estrada, rodeado de montanhas cujos cimos não teem mais distancia, entre si, que uns dois kilometros e em que por toda a parte, brotam arbustos, como em pequenos jardins suspensos.

Ao fundo eleva-se, esgravatando o ceu como os grandes edifícios americanos, a ermida da santa irmã do rei Dagoberto, que a tradição diz se curou ali da lepra, doença para a qual são proficuas as aguas que brotam do monje.

O itinerario dos não vertiginosamente apressados fixa a paragem ali durante a noite. Tambem aqui paramos, porque a excursão do dia seguinte é toda por agua, em que se percorre a parte mais interessante das gargantas do Tarn.

### O vapor «Schleswig»

Chegou no dia 5 do mez corrente ao nosso porto, este vapor, propriedade da Nordeutscher Lloyd, para transportar os trinta e oito excursionistas alemaes que o tinham fretado, e desembarcaram em Leixões.

Graças á amabilidade dos agentes da empresa em Lisboa, os srs. Pereira & Lane tivemos occasião de poder admirar o *Schleswig*, que é um bellissimo barco, embora dos mais pequenos que a Nordeutscher possue.

Tendo sido fretado para transporte de trinta e oito passageiros, era natural que o barco fosse dos de menores dimensões.

Ainda assim méde de comprimento 142 metros, 16 de largo, e 10 de callado. Desloca 6.955 toneladas, e dispõe da força de 4.200 cavallos, o que lhe permite a velocidade de 15 milhas por hora em andamento normal. Funciona com dois helices permanentes, mas tem ainda

outros para fazer face a qualquer eventualidade, e não vêr-se obrigado a suspender viagem por desarranjo do helice.

Foi ccnstruido nos estaleiros de Stetlein, e lançado ao mar em 1902.

O *Schleswig* tem oitenta e dois camarotes de primeira classe, accommodando cada um tres passageiros, vinte e tres de segunda, com accommodações cada um d'elles para quatro passageiros; e trinta e dois compartimentos de terceira classe, accommodando cada um quinze passageiros, perfazendo assim a lotação de 818 passageiros.

Os camarotes, são cheios de conforto e luxuosamente decorados.

As casas de mesa, sala do café e sala de jogo, oferecem todas as commodidades desejeveis. Ventoínhas electricas agitam o ar, refrescando o ambiente; a iluminação electrica está profusamente espalhada por toda a parte.

Commanda o navio, um antigo oficial da marinha alemã, o sr. Rodolph Pesch, cavalheiro altamente sympathico e de finissimo trato, que ha já vinte annos está ao serviço da Nordeutscher.

Agradecemos o convite que nos enviaram os srs. Pereira & Lane para visitármos aquelle bello navio que seguiu no dia 8 para a Madeira.

## Tracção electrica

### Coimbra

Foi já encommendado o material para a empresa dos tremvias electricos d'esta cidade, com a maxima urgencia para que o serviço possa ser inaugurado dentro do prazo de um anno, o mais tardar.

As machinas para a estação central geradora, são do tipo Lentz-Ballinekx. Produzem a força de cem cavallos cada uma.

### Espanha

Trata-se de constituir uma companhia para a construção e exploração de uma linha de tremvias electricos que partindo de Cadiz, passe por Jerez, Arcos, e outros pontos, a ligar aquelle porto com Sevilha.

### Estados Unidos

A *Pennsylvania Railway* vae estabelecer a tracção electrica na linha de Caïden a Atlantic City. Esta linha mede 103 kilometros e é de dupla via.

O novo serviço começará no primeiro de junho do proximo anno.

## Automobilismo

### Lisboa

Continua a inscrição de socios da Cooperativa Auto-omnibus, subindo a muitos milhares o numero de pessoas inscritas nas listas que foram espalhadas pelos estabelecimentos.

Um dos directores da Cooperativa partiu para o estrangeiro a fim de estudar os diferentes sistemas de carruagens automoveis produzidas em França, Italia, Alemanha e Grã-Bretanha, e vêr a qual d'ellas deve ser dada a preferencia para o serviço das ruas de Lisboa.

Consta que vae ser elevada a contribuição correspondente aos automoveis, ficando a pagar cada um quantia superior á que pagam as carruagens de luxo.

### Espanha

Foi inaugurado em Barcelona um serviço de automoveis, começando ás nove da manhã e terminando ás sete

da tarde, para transportar dos varios estabelecimentos e casas particulares, para os caes e estações de caminhos de ferro, e vice-versa, quaesquer volumes a preços muitissimo modicos.

O transporte de cada volume de peso não superior a dez kilos custa apenas o equivalente a quarenta réis.

\*  
Está já definitivamente organizada a empresa para transportes em automoveis entre Fraga e Saragoça.

O capital da compaahia é de cem mil pesetas, em acções de cem, estando já todas subscritas.

#### Hungria

Teem sido feitas nos caminhos de ferro do Estado experiencias com uma carruagem provida com um motor o petroleo, sendo tão satisfatorios os resultados obtidos, que o governo hungaro encommendou já 150 carruagens do mesmo sistema.

Como o petroleo na Hungria é baratissimo, a despesa com o combustivel fica por noventa réis para cada kilometro.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Coimbra á Louzã.** Terminaram já os trabalhos da comissão encarregada de verificar a resistencia e solidez das pontes metallicas d'esta linha.

Pensou-se em fazer a inauguração do serviço no dia 28 do corrente, solemnizando assim o inicio dos caminhos de ferro portuguezes, mas tendo a Companhia Real que fazer uma radical modificação no seu horario, no 1º de novembro parece que não poderá realizar-se a inauguração naquelle dia.

Não podemos deixar sem reparo e veemente protesto a selvageria praticada no domingo ultimo, proximo de Coimbra, contra o comboio em que vinha a comissão.

Quando o comboio de experencia passava na rampa da Portella, em direcção á ponte do Mondego, apareceu o marco kilometrico n.º 4 collocado de pé sobre a banqueta do ballastro, junto ao carril, vendo-se varias estacas atravessadas sobre a linha.

Este facto é lastimável pois que além do perigo que fez correr a funcionários que cumprem um dever, denota um estado de selvageria que nos envergonha.

Não teve consequencias lamentaveis este attentado, por ter sido possivel parar o comboio a tempo.

Bem se vê que Coimbra fica perto da Bemcanta, que tem o monopólio dos apedrejamentos de comboios.

**Mirandella a Bragança.** — A Companhia Nacional de Caminhos de ferro tem recebido de França vario material para esta linha. Ultimamente mandou vir encerados para a cobertura dos tejadilhos das carruagens.

**Sul e Sueste.** — Já foi experimentada a carruagem automotora ha dias vinda do estrangetro para serviço d'esta linha, e que foi montada no Barreiro.

**Alto Minho.** — A companhia concessionaria d'esta linha pediu para que lhe fosse prolongado por mais um anno o prazo para iniciar a construção.

**Valle do Tamega.** — Vão muito adeantados os trabalhos nesta linha, estando já concluída a ponte de ferro de S. Lazaro.

Começaram já os trabalhos para a construção da estação central.

**Valle do Vouga.** — Brevemente serão iniciados os trabalhos de construção d'esta linha. Serão iniciados pelo ramal de Aveiro a Carvoeiro, seguindo-se logo depois a construção da linha principal, Espinho-Vizeu.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

#### ESPAÑA

Foi feita a concessão de uma linha ferrea de via reduzida de S. Roque, Linares, à Carolina, entroncando com o tremvia electrico.

\*  
Foi apresentado na estação competente o projecto do caminho de ferro de Fuencarral a Colmenar Viego.

#### MÉXICO

Foi feita á *Southern Pacific Railway Company* a concessão d'uma linha ferrea, partindo de Guayaquil, terminus actual de Sonora Railways, a Guadalajara ou a qualquer outro ponto da Central Ra lway.

A extensão da linha é, approximadamente, de 1.250 kilometros. Os trabalhos devem estar completamente terminados no prazo de sete annos, mas no fim do segundo anno deve já estar aberto para o serviço publico uma parte da linha.

## AVISOS DE SERVIÇO

#### CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

##### DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

##### COMBOIO ENTRE TUA E BARCA D'ALVA

Pelo presente se annuncia que os comboios ordinarios n.ºs 153 e 154, entre Tua e Barca d'Alva, indicados no cartaz A-63, d'esta direcção, serão efectuados, diariamente, até 31 de outubro proximo futuro. — Porto, 22 de setembro de 1906.

##### DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

##### FEIRA ANNUAL NA VILLA DE CASTRO VERDE NOS DIAS 20 A 22 DE OUTUBRO DE 1906.

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações abaixo designadas para a de Carregueiro:

De Lisboa 1.ª classe 5\$060, 2.ª classe 3\$940 e 3.ª classe 2\$620; Barreiro e Barreiro A 4\$860, 3\$710, 2\$520; Moita 4\$560, 3\$540, 2\$320; Pinhal Novo 4\$460, 3\$440, 2\$220; Montemor 2\$960, 2\$240, 1\$520; Casa Branca 2\$560, 2\$040, 1\$320; Vianna 2\$060, 1\$640, 1\$020; Cuba 1\$460, 1\$140, 720; Beja 960, 720, 520; Serpa 1\$760, 1\$340, 820; Pias 2\$060, 1\$640, 1\$020; Moura 2\$460, 1\$940, 1\$220; Setubal 4\$760, 3\$640, 2\$420; Outeiro 520, 420, 320; Cazevel 320, 220, 120; Ourique 420, 320, 220; Garvão 720, 620, 420; Amoreiras 960, 720, 520; Odemira 1\$360, 1\$040, 720; Saboia 1\$660, 1\$240, 820; S. Marcos 2\$160, 1\$640, 1\$100; Messines 2\$460, 1\$940, 1\$280; Tunes 2\$760, 2\$140, 1\$420; Portimão 3\$760, 2\$940, 1\$920; Faro 3\$460, 2\$640, 1\$720; Olhão 3\$660, 2\$840, 1\$870; Fuzeta 3\$860, 3\$040, 1\$970; Tavira 4\$160, 3\$240, 2\$120; Villa Real de Santo Antonio 5\$160, 4\$040, 2\$620.

Nos preços acima indicados está incluido o imposto do sello.

Estes bilhetes são vendidos para todos os comboios ordinarios de 18 a 22 de outubro e são validos para o regresso até o dia 24 do mesmo mes.

Não se vendem meios bilhetes de ida e volta nem se aceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar a importancia do seu lugar pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 5 de outubro de 1906.

##### FEIRA DE SANTA IRIA EM FARO NOS DIAS 20 A 22 DE OUTUBRO DE 1906.

Bilhetes de ida e volta a preços muitos reduzidos das estações abaixo designadas para a de Faro:

Beja 2.ª classe 3\$040, 3.ª classe 2\$170; Carregueiro 2\$420, 1\$730; Ourique 2\$180, 1\$570; Odemira 1\$640, 1\$120; S. Marcos 1\$060, 760; Messines 840, 600; Tunes 640, 470; Albufeira 570, 400; Boliqueime 410, 300; Loulé 270, 190; Aimansil-Nexe 160, 110; Olhão 170, 130; Fuzeta 330, 250; Tavira 540, 380; Villa Real de Santo Antonio 940, 700; Algés 710, 50; Poço Barreto 840, 600; Silves 920, 650; Estombar 1\$020, 730; Portimão 1\$060, 760.

Nos preços acima indicados está incluido o imposto do sello. Estes bilhetes são vendidos para todos os comboios ordinarios de 18 a 22 de outubro e são validos para o regresso até o dia 24, inclusivé, do mesmo mes. Não se vendem meios bilhetes, nem se aceitam bagagens para transporte gratuito. Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar o seu bilhete pelo preço da tarifa geral. — Lisboa, 5 de outubro de 1906.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

**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. Aceito e ordem. Preços modicos.

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

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

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

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

**HAMBURGO** **Sautier & C.** — Comissões, 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

**MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Itália.** — De 1.º ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

**PORTO** **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lit 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.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

**SETUBAL** **Grande Hotel 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 Redacção

PREÇO 1\$600 RS.

# Viagens em Espanha

Por combinação com as linhas espanholas fornecem-se em Lisboa

**Bilhetes kilometricos por precos resumidissimos**

Que descem até — 1.<sup>a</sup> classe, 12 até 8 réis por kilometro — 2.<sup>a</sup> classe 9 até 5 réis por kilometro.

Estes bilhetes dão ao passageiro não só a grande vantagem de viajar por tão infimos preços, como de poderem ser utilizados em todas as linhas do Norte, Madrid-Caceres-Portugal, Madrid-Zaragoza-Alcante e Andaluzes, indistinctamente, sem necessidade de fixar itinerario com antecedencia.

Toda a qualidade de bilhetes que se vendem em Madrid pôdem ser entregues nesta redacção 4 dias depois de requisitados.

**PEDIDOS Á**

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Rua Nova da Trindade, 48, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

**La Union y El Fenix Español**

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDAS

**Capital social rs. 2.400:000\$000 effectivos**

Seguros contra fogo, explosão de gaz  
e raio, a premios reduzidos

**Equateur-Atlantique Union-Maritime**

Companhias francesas de seguros contra os riscos de transportes  
de qualquer natureza

Directores em Lisboa

**LIMA MAYER & F.<sup>os</sup>  
RUA DA PRATA 59, 1.<sup>o</sup>**

\*\*\* MATERIAES DE CONSTRUÇÃO \*\*\*

**J. LINO**

TODO O PROPRIETARIO OU CONSTRUCTOR TEM NECESSIDADE DE PROCURAR ESTA CASA PARA SE FORNECER DE MATERIAES

MADEIRAS EM BRUTO APPARELHADAS E EM OBRA TELHAS TIJOLLOS

TUBOS DE GRÉS AZULEJOS E LADRILHOS CIMENTO PORTLAND CIMENTO NACIONAL

POZZOLANA DOS AÇORES VIGAS DE FERRO CHAPA ONDULADA

DEPOSITOS DE FERRO GALVANIZADO ORNATOS EM ZINCO, EM MADEIRA, EM BARRO E EM CARTON-PIERRE PARQUETS

SOALHOS EMBUTIDOS SOALHOS APPARELHADOS E FORROS PREGARIA D'ARAME ESTATUAS VASOS E BALAUSTRES

FORNECEM-SE CATALOGOS

RUA DO CAES DO TOJO, 35 LISBOA

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Outubro de 1906

**COMPANHIA REAL**

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-40 m.	9-55 m.
9-45 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-25 m.
5-24 t.	5-42 t.	—	—

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e t.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
5-30 m.	6-2 m.	5-20 m.
6-10 m.	6-42 m.	6-15 m.
6-55 m.	7-23 m.	6-44 m.
7-45 m.	8-13 m.	7-35 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-24 m.
11-33 m.	12-31	10-55 m.
4-0 t.	4-28 t.	12-50 t.
4-15 t.	2-13 t.	4-16 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-25 t.
4-53 t.	5-14 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.	9-49 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
6-35 m.	7-27 m.	6-0 m.
7-45 m.	8-7 m.	6-45 m.
7-40 m.	8-16 m.	7-30 m.
a 8-15 m.	9-3 m.	8-56 m.
a 8-33 m.	9-33 m.	8-25 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	8-56 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-15 m.
10-10 m.	11-0 m.	10-32 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	10-4 m.
10-45 m.	11-48 m.	10-45 m.
12-5 t.	12-53 t.	11-26 m.
12-20 t.	12-4 t.	11-35 m.
a 1-40 t.	2-16 t.	12-40 t.
2-40 t.	3-0 t.	1-35 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	2-26 t.
3-15 t.	4-15 t.	2-33 t.
a 4-5 t.	5-9 t.	3-36 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	4-32 t.
l 5-20 t.	6-9 t.	5-26 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	5-35 t.
l 6-17 t.	7-9 t.	5-53 t.
a 6-55 t.	7-45 t.	6-36 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.
l 8-15 n.	9-5 n.	8-27 n.
a 9-40 n.	9-46 n.	8-26 n.
9-20 n.	10-2 n.	9-20 n.
10-10 n.	11-0 n.	10-32 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	10-45 n.
10-50 n.	11-54 n.	11-26 n.
l 12-10 n.	12-46 n.	12-40 n.
12-20 n.	12-24 n.	12-56 n.

Lisboa-Rocio Queluz Lisboa-Rocio

9-50 m.	10-22 m.	10-36 m.	11-5 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.
1-50 t.	2-22 t.	2-33 t.	3-3 t.
4-50 t.	5-21 t.	6-9 t.	6-40 t.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

6-27 m.	7-31 m.	5-2 m.	6-4 m.
7-25 m.	8-32 m.	6-40 m.	7-32 m.
8-20 m.	9-27 m.	7-53 m.	8-48 m.
a 9-36 m.	10-16 m.	a 8-40 m.	9-45 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-3 m.	10-5 m.

a 11-55 m.

12-50 t.

a 1-35 t.

2-35 t.

3-48 t.

4-49 t.

5-50 t.

6-51 t.

7-52 t.

8-53 t.

9-54 t.

10-55 n.

11-56 n.

12-57 t.

13-58 t.

14-59 t.

15-60 t.

16-61 t.

17-62 t.

18-63 t.

19-64 t.

20-65 t.

21-66 t.

22-67 t.

23-68 t.

24-69 t.

25-70 t.

26-71 t.

27-72 t.

28-73 t.

29-74 t.

30-75 t.

31-76 t.

32-77 t.

33-78 t.

34-79 t.

35-80 t.

36-81 t.

37-82 t.

38-83 t.

39-84 t.

40-85 t.

41-86 t.

42-87 t.

43-88 t.

44-89 t.

45-90 t.

46-91 t.

47-92 t.

48-93 t.

49-94 t.

50-95 t.

51-96 t.

52-97 t.

53-98 t.

54-99 t.

55-100 t.

56-101 t.

57-102 t.

58-103 t.

59-104 t.

60-105 t.

61-106 t.

62-107 t.

63-108 t.

64-109 t.

65-110 t.

66-111 t.

67-112 t.

68-113 t.

69-114 t.



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de Outubro sairá o paquete **Danube** para  
**Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

**AGENTES** | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º  
No Porto: — Tait & Romsey — R. dos Ingleses, 23, 1.º

## Vapores a sair do porto de Lisboa



**Alger** e Oran, vapor frances **Saint Simon**. Sairá de 14 a 20 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Africa Oriental** (via Suez), vapor alemão **Bargermeister**.  
Sairá a 22 de outubro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tucuman**. Sairá a 20 de outubro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Franken**. Sairá a 23 de outubro.  
Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Rugia**. Sairá a 1 de novembro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Barbados**, Trinidad e Demerara, vap. inglez **Crown of Castille**. Sairá a 30 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor frances **Saint Barnabe**. Sairá a 26 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Barcelona**, Cete e Marselha, vapor frances **Saint Thomas**. Sairá a 28 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bolonha** e Hamburgo, vap. alemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 22 de outubro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Bordeos**, vapor frances **Chili**. Sairá a 17 de outubro.  
Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



**Bordeos**, vapor frances **Magellan**. Sairá a 1 de novembro.  
Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.º



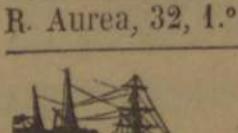
**Buenos Aires** (directo), vap. alem. **Cap Ortegal**. Sairá a 21 de outubro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Buenos Aires** (directo), vap. alem. **Kon Freideric August**. Sairá a 31 de outubro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Antantique**. Sairá a 24 de outubro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.º



**Glasgow** (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se de 17 a 18 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Bahia**. Sairá a 24 de outubro.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Hamburgo**, vapor alemão **Cordoba**. Sairá a 31 de outubro.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Havre** e Liverpool, vap. inglez **Clement**. Sairá a 30 de outubro.  
Agentes, Garland Laidley & C.º, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.º

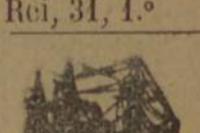


**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas). Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Miguel**. Sairá a 20 de outubro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Madeira**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sairá a 22 de outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, por alemão **Argentina**. Sairá a 24 de outubro.  
Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ámbriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**. Sairá a 22 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.º



**S. Thome**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de novembro.  
Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Váparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 17 de outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 30 de outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Váparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 31 de outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Victoria**, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Troja**. Sairá a 24 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Vigo**, Havre e Hamburgo, vapor alemão **Aninna**. Sairá a 14 de outubro.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Vigo**, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Sairá a 31 de outubro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: — ANTWERPIA, 1894, Medalha de Bronze — PORTO 1897, Medalha de Prata — BRUXELLAS, 1897, Medalha de Praia, LISBOA, 1898, Grande diploma d'honra — S. LUIZ (Est. Unidos), 1904, Medalha de bronze — PILSEN, 1904, Medalha de ouro (collaborador) — LIÉGE, 1905, Medalha de prata

NUMERO COMMEMORATIVO  
DO  
*Cincocentenario*  
DOS  
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES  
INAUGURADOS  
EM  
28 de Outubro de 1856



LISBOA  
REDAÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48  
1906



TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

3 A 7—TRAVESSA DO SACRAMENTO (AO CARMO)—3 A 7

LISBOA

