

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

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

SUMMARIO

| | Pagina |
|---|-----------|
| O ARSENAL DA MARINHA, por J. Fernando de Souza | 318 |
| PORTO DE LISBOA, por O. S. | 314 |
| PARTE OFFICIAL—Decreto de 20 de setembro de 1906 do Ministerio da Marinha (conclusão) | 315 |
| O NOVO HORARIO. | 317 |
| CINCOENTENARIO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES. | 318 |
| PARTE FINANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Cotações nas bol- sas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro por- tuguezes e espanhoes—Carteira dos accionistas | 320 a 322 |
| AS PROJECTADAS FESTAS | 322 |
| NOTAS DE VIAGEM—IV—M. nde.—O Causse de Sauveterre.—Molines. Ispagnac.—Saint Enimie. | 322 |
| O VAPOR «SCHLESWIG» | 323 |
| TRACÇÃO ELECTRICÁ | 323 |
| AUTOMOBILISMO. | 324 |
| LINHAS PORTUGUEZAS—Coimbra á Louzã—Mirandella a Bragança— Sul e Sueste—Alto Minho—Valle do Tamega—Valle do Vouga. | 324 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—Mexico. | 325 |
| AVISOS DE SERVICO | 326 |
| AGENDA DO VIAJANTE. | 327 |
| ANNUNCIOS | 328 |
| HORARIO DOS COMBOIOS. | 328 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA. | 328 |

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 sobretudo 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 terra-pletos do porto, e devendo ter um apeadeiro em frente da Alfandega, junto da estação do Sul e Sueste. Será complemento importantissimo 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 circúmvallação.

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" 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 commercial 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

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

A queda do muro da Alfandega em 1897 e os accidentes occorridos nas obras do Caes do Sodré confirmaram as opiniões acérca das difficuldades de construcção do lanço que falta.

Renunciou-se á construcção da grande doca de Santos, rematou-se o terrapleno do Caes do Sodré por um empedrado de suave inclinação, ligando com a reintrancia do Arsenal e fugindo assim da linha geral de rectificação da margem, cujo prolongamento para juzante se propõe mediante a construcção de um ligeiro molhe de protecção não acostavel, 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 Successo, parte do qual, de Alcantara em diante, jaz ao abandono, cheio de herva e de matto, sem arborização, depois do grande dispendio na sua construcção, quasi concluida.

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

Continuam todavia a ser as peores possivel as condições em que se encontra aquelle importante estabelecimento fabril, a ponto de se reclamarem obras nelle que importariam em cerca de 2.000:000\$000 réis. Entre essas obras figurava o prolongamento em T da ponte actual e a construcção de outra junto do Caes do Sodré, avançando muito para o rio e constituindo portanio 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 empedrado 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 effectuadas em frente da Margueira, era effectuada entretanto com a maior proficiencia pelo distincto 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 rasão 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 accordo com o distincto director tecnico 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

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

Vejamos agora como deve ser utilizado o local que fica disponível 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 sufficiente, 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^m 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 construcções particulares ou para um edificio que servisse de sede 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 dispendio, o terreno preciso para as installações da estação e para um vasto pateo de accesso, 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-pleno 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 necessario para uma installação 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 fluctuante.

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 decidido 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 conjuncto 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 tambem uma auctorização para se contrair um empréstimo, 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 praso 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 effizaz 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 tambem 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 compreenderam que não deviam interferir nella e porque ha ali optimos funcionarios, 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 ministeriaes.

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

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

*

Parece-nos transparecer na proposta de lei o pensamento de entregar a direcção da exploração do porto a um engenheiro distincto 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 tecnico 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 suggerem as bases da proposta de lei, nomeadamente—base 2.^a sobre engenheiros estrangeiros.

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

O. S.

PARTE 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 fôr 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 districto 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 districto 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' supprimido 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 districto, presidente,
Inspector das obras publicas da provincia,
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 Camara Municipal,
Presidente da Associação Commercial,
Agente do Banco Nacional Ultramarino em Lourenço Marques,
Quatro commerciantes da praça de Lourenço Marques,
Um secretario, sem voto.

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

§ 2.º A's 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 commerciantes 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 commerciantes que fazem parte da Comissão Permanente de Melhoramentos do Porto farão parte do Conselho de Administração do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques até a primeira eleição, que deverá ter logar 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 funcções.

§ unico. Os vogaes natos, funcionarios 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 approvados 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 necessario a bem do commercio e da navegação;

4.º Consultar, a convite do Governo Geral, sobre quaesquer trabalhos, que elle deseje fazer, ou quaesquer 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 submittidas 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 approvada 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 submittidos 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 approvadas pelo Governo, desde que não haja augmento 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 submittidos á approvação do Governo da metropole, e approvar os regulamentos de serviço interno ou suas modificações;

11.º Dar parecer sobre o estabelecimento ou modificação de tarifas dos caminhos de ferro e porto e pautas alfandegarias, e sobre contratos de serviços combinados que tenham de ser submittidos 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 exceda 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 incluídas 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 comprehendida entre 500\$000 réis e 60:000\$000 réis, e sobre contratos de obras ou serviços comprehendidos entre os mesmos limites, cujos projectos ou orçamentos de valor igual ou superior a 60:000\$000 réis tenham sido approvados 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 approvada pelo mesmo Governo.

Todos os materiaes que tiverem de ser adquiridos na Europa, por não se poderem adquirir na provincia; 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 presumível d'esses trabalhos exceda 60:000\$000 réis, desde que se refiram a obras ou serviços autorizados nas tabellas de despesa, com projectos, orçamentos e séries de pregos approvados pelo Governo da metropole e que os pregos 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 encomenda ou contrato directo, devendo quanto possivel ser attendida a industria nacional, tendo em attenção a egualdade do prego e qualidade, o agio do ouro e os prazos dos fornecimentos;

19.º Submeter á approvação superior as contas, por 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 previamente fixado e extraordinariamente sempre que fôr necessario.

§ 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 approvadas na sessão immediata, e assignadas pelo presidente e secretario do Conselho.

§ 3.º As propostas e consultas que hajam de ser submittidas 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 provincia.

Art. 16.º Toda a correspondencia official 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 necessario, 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 tem 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 attribuições dos respectivos chefes.

§ 1.º Deverá entender-se pelo que respeita ao serviço da Capitania, que a esta competem privativamente as funções de policia e segurança da navegação na bahia 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 somente no que diz respeito á acção fiscal, nos termos dos regulamentos em vigor, não podendo intervir directamente nos serviços de exploração a cargo da Direcção do Porto, e somente reclamar o que julgar conveniente da Direcção do Porto ou da dos caminhos de ferro, e quando o assunto exceda as attribuições 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 incluídos 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 attribuições de cada direcção.

§ unico. Ficará sob a acção do director do porto o serviço de cargas, descargas e transportes de mercadorias dentro da area vedada dos caes construídos ou em construcção; 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, taes como o dos armazens geraes e officinas.

Art. 21.º Os fornecimentos de materiaes poderão pelo Conselho de administração ser feitos em commum para o porto e caminhos de ferro, ainda mesmo quando os armazens geraes não estejam 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 séde 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 funções executivas e fiscaes do Conselho de administração serão exercidas pelo inspector das obras publicas, que é para com elle responsavel.

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 funções, em casos urgentes, qualquer dos funcionarios ou empregados do porto, ou caminhos de ferro, dando parte circunstanciada 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 quaesquer casos urgentes que se deem no serviço do porto ou dos caminhos de ferro, quando essa resolução exceda as attribuições 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 provincia, e bem assim o desempenho de quaesquer outras commissões de serviço tecnico, 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 responsavel pelo cumprimento dos regulamentos em vigor no porto e caminhos de ferro, propondo ao Conselho quaesquer 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 capitães 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 1895 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 emprestimo realizado pelo Conselho de administração, em virtude de resoluções homologadas pelo Governo da metrópole;

Art. 30.º As operações de credito serão reguladas por forma que a totalidade dos encargos successivamente contraídos caiba sempre nas disponibilidades do fundo especial, não se tendo em conta os augmentos accidentaes que este possa ter.

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

§ unico. Será extincta a caixa de soccorros que actualmente funciona na Direcção dos Caminhos de ferro de Lourenço Marques, sendo transferidos para a nova caixa os fundos existentes naquella, sem prejuizo das regalias de que disfructam os actuaes socios.

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

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios 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 horario

A Companhia Real vae reformar, desde 1 do proximo mez, o seu horario, introduzindo taes melhoramentos no serviço, especialmente o da linha principal, Lisboa-Porto, que sem vaidade podemos dizer que o publico fica tão bem servido no nosso paiz como o é nos paizes estrangeiros.

Do bom effeito que um comboio rapido, commodo e bem illuminado produz nos passageiros que veem das grandes linhas, onde os maiores melhoramentos tem sido introduzidos no transporte, tivemos a prova, ha dias, ao vêr a impressão produzida nos que vinham de França e desconheciam o nosso paiz, ao entrarem, na Pampilhosa, no grande rapido, ao percorrerem interiormente as novas carruagens e o salão, passando ao restaurante, sentindo-se bem com o conforto e boa illuminação, e admirando a rapida marcha que, em alguns pontos do percurso, excede 105 kilometros á hora.

O novo serviço não só mantem este bello comboio como augmenta outro, diario, de material de luxo, e além d'isso, accelera consideravelmente a marcha dos mixtos (que ficam, como omnibus, fazendo só serviço de passageiros e grande velocidade), egualando 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 egual percurso no ultimo inverno, 1905-1906:

Fizeram-se nessa epoca 4 comboios Lisboa-Porto, sendo:

Um mixto, em 16 horas;

Um dito, em 15 horas;

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

Um rapido (1.ª e 2.ª, 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 permittir que ainda, querendo, se possa regressar no correio;

Um rapido de luxo, com restaurante, partindo pelas 9 e meia para chegar pelas 3; trajecto em 5 horas e meia, permittindo 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 negocios a concluir em Lisboa e queira ir a qualquer ponto da linha, onde chega no mesmo dia.

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

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

Finalmente o correio, como hoje existe, mas admit-tindo tambem passageiros de 3.ª 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, rapido 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 rapido de 1.ª e 2.ª e restaurante que sairá approximadamente 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 noute;

Outro rapido, 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 carruagens das tres classes.

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

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 creado um comboio rapido, de 1.ª classe e logares de luxo, com logares 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 differença de meridiano temos que o trajecto se faz em 15 horas e um quarto, emquanto que o expresso leva 20 horas a 20 e meia.

Por estes rapidos 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, emquanto que hoje egual 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 rapido de manhã ascendente e de tarde descendente, na linha do norte representa já a base do *sud-express* diario, 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 appareceu na imprensa, dizendo que o serviço diario Lisboa-Paris só começará em meados de janeiro, e que a companhia dos Wagons-Leitos estava modificando, em Hendaya, algumas carruagens 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 praso, com a condição do *sud-express* se tornar diario em outubro.

A companhia alegou que, em virtude das grêves nas fabricas, 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 tomando-os com duas semanas e mais de antecedencia, não se justifica que o material seja dos peiores, nem que por mais tempo se adie a circulação diaria do trem.

Emquanto isto não succeder, a *Sociedade Propaganda* está tendo, com o *Sud America Express*, um encargo de 40\$000 réis por comboio, ou uns 360\$000 réis por mez, ou, pelos 6 mezes e meio até fim de dezembro cerca de 2:400\$000 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 attenção de todos que se interessam no assumto.

Cincoentenário

DOS

Caminhos de ferro portugueses

A GENESE

Mais ou menos cedo, todos os paizes foram reconhecendo quanto lhes eram indispensaveis os caminhos de ferro, esses formidaveis e poderosos impulsadores 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 accelerada entre os seus meios vulgares de communicação.

Circumstancias especiaes não consentiram que nós fôssemos 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 approvada 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 francez, 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 melhoramento das communicações 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 epoca 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 Ernalie, em que se via as linhas ferreas que se propunha construir.

Segundo se vê naquella 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.^a, 2.^a ou 3.^a 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 approvada 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 comissão, 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 visinho, proximo a Badajoz».

Desempenhou-se a comissão 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 praso 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 Corôa, 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 Hislops 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 fallecido visconde da Graça, em poder de cuja familia está ainda o referido palacio ja restaurado.

D'ahi seguia por Olivares, Sacavem Povoá, 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 approvedo, mas com modificações. A linha em vez de partir do largo do Intendente partiria do Caes dos Soldados; e entre Sant'Anna e Omnia passaria ao norte do canal da Azambuja de fôrma 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 influencia de João Chrysostomo de Abreu e Sousa, e de Lobo d'Avila, que mais tarde foi agraciado com o titulo de conde de Valbom.

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

Acceitas estas novas condições pelo concessionario, um decreto de 7 de fevereiro de 1853, firmado por Fontes Pereira de Mello, fixou o praso 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 á fronteira.

O LADO COMICO

Sobre as primeiras operações financeiras para a fundação dos caminhos de ferro em Portugal, ha uma série de episodios 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, acceite por outros, consentido por muitos, o nosso homem foi tratando de fazer acreditar que era apoiado 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; acceitou 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 emtanto 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 noites, 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 ninguém pensava em dinheiro. Boa mesa, theatros, e cavallos para se darem ares de gente rica e chamar as atenções, era paga mais que sufficiente para quem nada tinha a fazer.

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

e ia concedendo addiamentos de praso, 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 marcasse 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 arrebellou-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 saíram madeiras, e deu-se principio á construcção d'um palanque para os convidados assistirem á 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 infantaria, 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 logar 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 á 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 á Companhia Central e Peninsular.

D'esses 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 subscrição 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 n passava d'uma fantasia nascida no cerebro de Hardy.

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

Mandou vir de Londres meia duzia de vadios, famintos, 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 á 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 arranhou a Companhia portugueza para a construcção dos caminhos de ferro em Portugal.

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

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de outubro de 1906.

Causou boa impressão, não só nos circulos financeiros e commerciaes, mas ainda entre as classes que pela posição, cultivo e intelligencia dos individuos que as compõem, seguem com attenção e criterio, o desenrollar 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 epoca, 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 victima 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 indubitavelmente 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 orbita das attribuições 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 insuperavel 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 responsavel — 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 autorizada, exceda de autorização 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 *Diario 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 *Diario 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 comissão 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 comissão sair das minorias parlamentares.

A referida comissão incumbe a apreciação do relatório annual do director geral de contabilidade publica, o qual lhe apresentará também os processos relativos aos «vistos» recusados.

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

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

Estabelece a proposta duas prohibições 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 quaesquer propostas que importem augmento de despesa, e prohibe-se terminantemente a venda de titulos 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 regimen será também fixado o limite da divida fluctuante e especificados os casos em que poderá ser excedido, e bem assim aquelles em que poderão ser abertos creditos especiaes, no numero dos quaes se compreendem os que forem destinados á recepção de soberanos estrangeiros.

Pelo que respeita ás despesas nas colonias, os governadores das provincias ficam responsaveis pelos pagamentos que ordenarem fóra dos preceitos legais, e solidariamente com os thesoureiros das provincias, 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 regimen vão ser attribuidas áquelle funcionario.

O director geral e os empregados do quadro da contabilidade publica, não poderão ser nomeados para qualquer outro emprego ou comissão de serviço publico, nem exercer as funções 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 economico dentro de quatro mezes 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 approvedo na camara dos deputados o contrato provisorio dos tabacos, tendo sido feita uma emenda de aclaração ao art. 1.º 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 1.º do projecto apresentado pelo governo e o texto definitivo do mesmo artigo approvedo pela camara.

O artigo 1.º do projecto era assim concebido:

E' approvedo o contracto 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 1.º E' auctorizado o governo a converter em definitivo o contrato provisorio 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 dezoito annos, a partir de 1 de maio de 1907.

*

O mercado de fundos publicos esteve pouco animado.

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

As transacções sobre valores coloniaes foram bastante resumidas, pelo que não ha a registar oscillações 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 soffreu 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 ¹¹ / ₁₆ | 52 ¹¹ / ₁₆ |
| » 90 d/v..... | 53 ¹ / ₂ | — | 53 ⁷ / ₁₆ | — |
| Paris cheque..... | 540 | 542 | 541 | 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

| | | OUTUBRO | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| BOLSAS | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 15 | — |
| Lisboa : Inscriptções 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 0/0 1888..... | 20 950 | 20,950 | — | 21.000 | 21.000 | — | 20 950 | — | 20,950 | — | 20,900 | 20,900 | 20,900 | — |
| » | 4 0/0 1890 assent.... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » | 4 0/0 1890 coupon ... | — | 53.500 | — | — | — | — | 52.000 | — | — | — | — | — | — | — |
| » | 4 1/2 0/0 assent | — | — | — | — | — | — | 60 500 | — | — | 60,500 | — | 61 000 | 60,500 | — |
| » | 4 1/2 0/0 coupon int .. | 62.000 | — | — | — | — | — | 60,500 | — | 60,300 | 60,300 | 60,300 | — | — | — |
| » | externo 1.ª série..... | 64,300 | 64 800 | — | 64,400 | 64 400 | 64,400 | 64 400 | 64 400 | 64,300 | 64,400 | 64,300 | 64,300 | 64,300 | — |
| » | 3 0/0 1903..... | 9,300 | 9,350 | 9,400 | 9,400 | 9 400 | — | 9,450 | 9,450 | 9,450 | 9 450 | 9,450 | — | — | — |
| » | Tabacos coupon..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Accções | 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 | 105,700 | — | 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 0/0 | — | 91,500 | — | — | 91,500 | 91,500 | — | 92,000 | — | — | 92,000 | — | 92,000 | — |
| » | » 5 0/0 | 86,800 | 86 700 | 86 800 | 86 800 | — | 86,800 | — | 86 800 | 86,800 | 86,800 | 87,550 | — | — | — |
| » | C.ª Beira Alta | — | 39,050 | 39,000 | 39,000 | — | 39,800 | 39,600 | 39,250 | — | 39,000 | 39 050 | 39,050 | 39,000 | — |
| » | » Real 3 0/0 1.º grau .. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » | » » 3 0/0 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 0/0 portuguez 1.ª série | 70,30 | 70,50 | 70,50 | 70,30 | 70,45 | 70,40 | 70,35 | 70,35 | 70,25 | — | 70,25 | — | — | — |
| Accções | 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 0/0 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 portuguezes e espanhoes

| Linhas | Periodo de ex- ploração | 1906 | | | 1905 | | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|---------------------------------------|----------------------------|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|---------------------------|------------------|----------------------|---|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. Kil. | Totaes | Kilom. Kil. | 1906 | 1905 | 1906 | 1905 | |
| COMPANHIA REAL | 08 a 17 23 Set. | 693 | Reis 120.879.000 | Reis 174.428 693 | Reis 118.506 033 | Reis 171.004 693 | Reis 3.614 103 000 | Reis 3.509 767.978 | Reis 104 335.022 | Reis - | |
| | 24 30 " " | " | 119 559.000 | 172.523 " | 118.506 033 | 171 001 | 3.733.662.000 | 3.628.274.441 | 105.387.559 | - | |
| | 1 7 Out | " | 116 451.000 | 168.038 " | 110.120.445 | 158.903 | 3.850.113.000 | 3.738 391.886 | 111.713.114 | - | |
| | 17 23 Set. | 380 | 16.841 000 | 44.318 380 | 16.899 967 | 44.473 | 506 123 000 | 486.398.022 | 19.725.978 | - | |
| | 24 30 " " | " | 17 176.000 | 45.200 " | 16 899.967 | 44 473 | 523 299.000 | 503.298.559 | 20 000.441 | - | |
| | 1 7 Out | " | 16 238.000 | 42.731 " | 15.570 555 | 40.975 | 539.537.000 | 518 870.114 | 20.666 886 | - | |
| | 17 23 Set. | 70 | 2.220 000 | 31 714 70 | 2.184.000 | 31.200 | 70.530.006 | 72.344.000 | - | 1.814.000 | |
| | 24 30 " " | " | 1 529 000 | 21.842 " | 2.184.000 | 31.200 | 72.059.000 | 74 527 000 | - | 1.468.000 | |
| | 1 7 Out | " | 1.936.000 | 27.657 " | 2.040.000 | 29.142 | 73.995.000 | 76.567 000 | - | 2.572.000 | |
| | Sul e Sueste..... | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Minho e Douro | - - - | 583 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Beira Alta..... | 27 2 Set. | 253 | 18.629.909 | 73 636 253 | 14.258.557 | 56.357 | 289 999.829 | 273 150.442 | 16.849 387 | - |
| Nacional—Vizeu e Mi- randella..... | 3 9 " " | " | 10.315.450 | 40 772 " | 12.508.882 | 49.442 | 300.315.279 | 285.659.324 | 14 655 955 | - | |
| | 10 16 " " | " | 11.125 236 | 43 973 " | 10.273.850 | 40.608 | 311 440 515 | 295 933 174 | 15.507.341 | - | |
| | 14 20 Ag. | 162 | 3.686.728 | 22.757 105 | 2.638.167 | 25 125 | 65.061.473 | 56 536.076 | 8.525.397 | - | |
| Guimarães | - - - | 34 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Porto á P. e Famalicão | 1 31 Jul. | 64 | 12 551.464 | 196 116 64 | 12.098.937 | 189.045 | 79.433 392 | 73.122 054 | 6.311.338 | - | |
| Norte de Espanha..... | 9 15 Set. | 3681 Ps. | 2.885.704 Ps. | 781 3686 Ps. | 2.613.901 Ps. | 710 Ps. | 82.23 1.409 Ps. | 79.425.643 Ps. | 2.804.166 | - | |
| | 16 22 " " | " | 3.020.259 | 820 " | 2.814.487 | 764 | 85.250.669 | 82.240.131 | 3.010.538 | - | |
| Madrid — Zaragoza — | 10 16 Set. | 3650 | 2.169 102 | 549 3650 | 1.999 519 | 547 | 73.946.775 | 70.120 280 | 3.826 494 | - | |
| Alicante | 17 23 " " | " | 2.249.013 | 616 " | 2.185.384 | 598 | 76.195 778 | 72.305 665 | 3 890.123 | - | |
| | 24 30 " " | " | 2 365.508 | 648 " | 2.456.749 | 673 | 78 561.297 | 74.762.415 | 3.798 882 | - | |
| Andaluzes | 10 16 " " | 1083 | 454 477 | 410 1067 | 435 078 | 401 | 14 152.746 | 14.191.461 | - | 638 715 | |
| | 17 23 " " | " | 465.941 | 421 " | 461.888 | 426 | 14.618.687 | 15.253 350 | - | 634 663 | |
| Madrid-Caceres e Por- tugal..... | 17 23 Set. | 777 | 189.549 | 487 777 | 186 627 | 480 | 6.066.968 | 5 567.303 | 449.665 | - | |
| Zafra a Huelva | 24 30 " " | " | 198.728 | 256 " | 192.880 | 248 | 6.255 697 | 5.760.183 | 505.513 | - | |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 10 16 Set. | 180 | 75.620 | 420 180 | 56.827 | 315 | 2.250.050 | 1.804.895 | 445.155 | - | |
| Zafra a Huelva | 17 23 " " | " | 77 870 | 432 " | 59 886 | 332 | 2.327.921 | - | 463.139 | - | |
| | 24 30 " " | " | 73.811 | 410 " | 67.203 | 373 | 2.401.733 | - | 469.747 | - | |

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 — 350 641 — 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 550.

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 Titulos de 5 obrigações: — 206 — 1.066 — 2.157.
23 Titulos 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 — 13.083 — 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 se-
tembro de 1906.—O Presidente da Commissao Executiva, *Victorino
Vaz Junior*.Companhia Real dos Caminhos de ferro
Através d'AfricaPara discussão das contas e do relatório e de outros assuntos
que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reu-
nir no dia 10 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Compa-
nhia, rua do Bellomonte n.º 49.Porto, 26 de setembro de 1906. Pela Companhia Real dos Ca-
minhos de Ferro Através d'Africa.—O vice-presidente da assem-
bleia geral.—*José Ignacio Xavier*.

As projectadas festas

Com sentimento o dizemos: Dos festejos que chegaram
a planear-se para solemnizar o advento da viação acce-
lerada em Portugal, nada se fará.A celebração de um facto d'esta ordem precisava de fes-
tejos condignos, 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 attenção a um assunto que, com certa
razão, podia considerar-se secundario.E aqui está porque não haverá festejo algum, limi-
tando-se a celebração por parte da Associação dos En-
genheiros 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 fa-
zer, na mesma quinta onde ha 50 annos se deu o jan-
tar de inauguração, nos foi possível realizar, por não
no-lo consentir o seu actual proprietario!

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 regela a um clima tempe-
rado, sentimos como que uma caricia que nos afaga; a
natureza parece sorrir-nos; o bem estar geral dá-nos
uma alegria íntima.Da mesma fôrma, quando deixamos uma atmosphera
carregada de calma para entrar num ambiente em que
uma suave brisa de frescura nos bafeja, o corpo, satis-
feito, transmite ao espirito 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 offerece Mende, a pequena cidade do Loière, a ve-
lha 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 sá-
dia e fresca.As suas bellas aguas são tão frias que difficilmente se
bebem; o ensombrado das avenidas faculta-nos agrada-
veis passeios, mesmo durante as horas de sol.Completa este agradável conjunto, a existencia de
bons hotéis, limpos, com bellos aposentos e excellente
cosinha, como o Hotel de France, onde o hospede é tra-
tado com todo o carinho e tem as commodidades neces-
sarias, afinal, por um preço infimo de 7 francos por dia.Está-se bem ali, podendo empregar-se os dias em di-
gressões aos arredores, reservando uma manhã bem
cedo, para a subida, a pé, á ermida de S. Privat, subida
algo difficil por um caminho íngreme, mas que nos com-
pensa bem a fadiga com o bello golpe de vista que, de
lá do alto, se gosa.Em si, a cidade pouco tem que vêr, áparte o interesse
das suas antigas ruas, das suas fontes dos seculos 16.º
e 17.º. Nos costumes do povo a mesma simplicidade do
Rouergue, os mesmos fatos pretos, entre os quaes pro-
duz destaque o fardamento encarnado dos soldados da
guarnição.Mas em compensação das calças encarnadas d'estes,
que dão uma nota de côr viva, lá temos por toda a parte,
augmentando o negrume, o jesuita e a irmã da caridade,
cujo desenvolvimento de numero mais se alastra 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 ex-
cursão das gargantas do Târn, deve pensar em se asse-
gurar 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
differentes caminhos; mas o melhor e o mais pittoresco
e frequentado é o do Ispagnac.Custa o trem 18 francos para duas pessoas e 24 fran-
cos para quatro.Pasmosamente economico! 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 noute,
descansando os cavallos no dia seguinte; saiba-se que
para attingir o colo do *Causse*, ha que subir continua-
mente 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 vêr-se-ha como, á razão de 13080
a 13600 por pessoa, o transporte é baratissimo.A partida faz-se pela manhã cedo, ás 7 ou 8 horas;
duas horas depois estamos no alto do Causse, montanha
esteril que o governo francez procura arborizar, e nesse
sentido se teem 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 atractivo de viagem.

Uma hora depois paramos em Molines, á porta d'um pequeno albergue cuja apparencia nos faz estremecer com medo do almoço que ahí 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 repulsão 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 acceitavel, 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 diante 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.º a 16.º, 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 fim apparece-nos a pequena aldeia de Sainte Enimie, burgo muito pobre em que apenas os modestos hoteis e o quartel da policia são edificios 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 tem 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 edificios 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 monte.

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 allemães 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 mede 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. Funcciona com dois helices permanentes, mas tem ainda

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

Foi construido nos estaleiros de Stettin, e lançado ao mar em 1902.

O *Schleswig* tem oitenta e dois camarotes de primeira classe, accomodando cada um tres passageiros, vinte e tres de segunda, com accomodações cada um d'elles para quatro passageiros; e trinta e dois compartimentos de terceira classe, accomodando 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 desejaveis. Ventoinhas electricas agitam o ar, refrescando o ambiente; a iluminação electrica está profusamente espalhada por toda a parte.

Commanda o navio, um antigo official da marinha allemã, 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 praso de um anno, o mais tardar.

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

Espanha

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

Estados-Unidos

A *Pensylvania Railway* vae estabelecer a tracção electrica na linha de Camden 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 inscristas nas listas que foram espalhadas pelos estabelecimentos.

Um dos directores da Cooperativa partiu para o estrangeiro a fim de estudar os differentes 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 commissão 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 1.º de novembro parece que não poderá realizar-se a inauguração naquelle dia.

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

Quando o comboio de experiencia passava na rampa da Portella, em direcção á ponte do Mondego, appareceu o marcc 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 e lastimavel pois que além do perigo que fez correr a funcionarios 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 monopolio 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 estrangeiro 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 praso para iniciar a construcção.

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

Começaram já os trabalhos para a construcção da estação central.

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

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

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

MEXICO

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

A extensão da linha é, approximadamente, de 1.250 kilometros.

Os trabalhos devem estar completamente terminados no praso de sete annos, mas no fim do segundo anno deve já estar aberto para o serviço publico uma parte da linha.

Ávisos 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 effectuados, 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\$740, 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\$520; 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\$440, 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 incluído 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 mez.

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 logar 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; Almansil-Nexe 160, 110; Olhão 170, 130; Fuzeta 330, 250; Tavira 540, 380; Villa Real de Santo Antonio 940, 700; Algós 710, 50; Pogo Barreto 840, 600; Silves 920, 650; Estombar 1\$020, 730; Portimão 1\$060, 760.

Nos preços acima indicados está incluído 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 mez. 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **High-life Pension** — Travessa da Gloria, 22 A — Casa e mobilia nova. Serviço 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'Italie.** — De 1.^a ordem construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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\$000 RS.

Viagens em Espanha

Por combinação com as linhas espanholas tornem-se em Lisboa

Bilhetes kilometricos por preços resumidissimos

Que descem até — 1.^a classe, 12 até 8 réis por kilometro — 2.^a 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-Alicante e Andaluzes, indistinctamente, sem necessidade de fixar itinerario com antecedencia.

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

PEDIDOS À

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o — 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.^{os}

RUA DA PRATA 59, 1.^o

* * MATERIAES DE CONSTRUCCÃO * *

♣ ♣ ♣ ♣ ♣ **J. LINO** ♣ ♣ ♣ ♣ ♣

TUDO 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 BALAUSTRAS

♦ ♦ ♦ ♦ ♦ FORNECEM-SE CATALOGOS ♦ ♦ ♦ ♦ ♦

* * RUA DO CAES DO TOJO, 35 — LISBOA * * *

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

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

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção.

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

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | Algés | C. Sodré |
|----------|---------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-45 m. | 9-29 m. | 9-40 m. |
| 9-45 m. | 9-52 m. | 10-10 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 |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-30 m. | 6-2 m. | 5-20 m. |
| 6-40 m. | 6-42 m. | 6-15 m. |
| 6-55 m. | 7-23 m. | 6-5 m. |
| 7-45 m. | 8-13 m. | 7-35 m. |
| 10-15 m. | 10-43 m. | 8-24 m. |
| 11-35 m. | 12-3 t. | 10-55 m. |
| 1-0 t. | 1-23 t. | 12-50 t. |
| 1-45 t. | 2-13 t. | 1-0 t. |
| 2-35 t. | 3-3 t. | 2-25 t. |
| 4-53 t. | 5-21 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. | 8-53 n. | 9-19 n. |
| 10-15 n. | 10-43 n. | 10-55 n. |
| 11-35 n. | 12-3 n. | 12-45 n. |

Mais os de Cascaes, excepto os a

| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré |
|----------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-35 m. | 7-27 m. | 6-0 m. |
| 7-45 m. | 8-7 m. | 6-45 m. |
| 7-40 m. | 8-16 m. | 7-30 m. |
| 8-15 m. | 9-3 m. | 8-10 m. |
| 8-35 m. | 9-35 m. | 8-25 m. |
| 9-10 m. | 9-46 m. | 8-56 m. |
| 9-40 m. | 10-33 m. | 9-15 m. |
| 10-10 m. | 11-0 m. | 9-56 m. |
| 10-40 m. | 11-16 m. | 10-4 m. |
| 10-45 m. | 11-48 m. | 10-45 m. |
| 12-5 t. | 12-55 t. | 11-26 m. |
| 12-20 t. | 1-24 t. | 11-35 m. |
| 1-40 t. | 2-16 t. | 12-40 t. |
| 2-10 t. | 3-0 t. | 1-35 t. |
| 3-10 t. | 3-46 t. | 2-26 t. |
| 3-15 t. | 4-15 t. | 3-35 t. |
| 4-5 t. | 5-9 t. | 4-32 t. |
| 4-40 t. | 5-16 t. | 5-9 t. |
| 5-20 t. | 5-40 t. | 5-15 t. |
| 6-10 t. | 6-9 t. | 6-2 t. |
| 6-17 t. | 6-46 t. | 6-35 t. |
| 6-55 t. | 7-9 t. | 6-42 t. |
| 7-40 t. | 7-45 t. | 7-32 t. |
| 8-15 n. | 8-16 n. | 7-54 t. |
| 9-40 n. | 9-5 n. | 8-27 n. |
| 9-20 n. | 9-46 n. | 9-2 n. |
| 10-10 n. | 10-21 n. | 9-20 n. |
| 10-40 n. | 11-0 n. | 9-56 n. |
| 10-50 n. | 11-16 n. | 10-50 n. |
| 12-10 n. | 12-46 n. | 12-57 t. |
| 12-20 n. | 1-24 n. | 1-32 n. |

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

Mais os de Cintra, excepto os a.

| Lisboa-Rocio | Cintra | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-27 m. | 7-34 m. | 5-2 m. |
| 7-25 m. | 8-32 m. | 6-40 m. |
| 8-20 m. | 9-27 m. | 7-53 m. |
| 9-35 m. | 10-16 m. | 8-40 m. |
| 10-50 m. | 11-54 m. | 9-3 m. |
| 11-35 m. | 12-15 t. | 10-59 m. |
| 12-59 t. | 1-54 t. | 1-4 m. |
| 1-35 t. | 2-15 t. | 12-40 t. |
| 2-35 t. | 3-38 t. | 1-4 t. |
| 3-48 t. | 4-19 t. | 2-43 t. |
| 4-30 t. | 5-10 t. | 3-55 t. |
| 5-12 t. | 6-8 t. | 4-0 t. |
| 6-15 t. | 6-57 t. | 4-39 t. |
| 6-22 t. | 7-26 t. | 5-30 t. |
| 7-35 t. | 8-38 t. | 6-19 t. |
| 8-50 n. | 9-54 n. | 7-48 t. |
| 9-50 n. | 10-56 n. | 8-39 n. |
| 11-0 n. | 12-4 n. | 10-3 n. |
| 12-20 n. | 1-24 m. | 11-34 n. |

| Lisboa-Rocio | Sacavem | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-42 m. | 8-26 m. | 9-40 m. |
| 5-35 m. | 9-19 m. | 10-46 m. |
| 6-42 m. | 10-26 m. | 11-40 m. |
| 7-42 m. | 11-26 m. | 12-24 t. |
| 8-42 m. | 12-26 t. | 1-24 t. |
| 9-42 m. | 1-26 t. | 2-24 t. |
| 10-42 m. | 2-26 t. | 3-24 t. |
| 11-42 m. | 3-26 t. | 4-24 t. |
| 12-42 m. | 4-26 t. | 5-24 t. |
| 1-42 m. | 5-26 t. | 6-24 t. |
| 2-42 m. | 6-26 t. | 7-24 t. |
| 3-42 m. | 7-26 t. | 8-24 t. |
| 4-42 m. | 8-26 t. | 9-24 t. |
| 5-42 m. | 9-26 t. | 10-24 t. |
| 6-42 m. | 10-26 t. | 11-24 t. |
| 7-42 m. | 11-26 t. | 12-24 t. |

| Lisboa-Rocio | Povoa | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 12-42 t. | 1-40 t. | 7-22 m. |
| 8-10 n. | 9-8 n. | 8-20 n. |
| 9-42 t. | 1-7 t. | 9-43 t. |
| 10-42 n. | 2-6 n. | 10-43 n. |

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

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

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

| Lisboa-Rocio | Santarem | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-36 t. | 6-5 t. | 8-20 n. |
| 6-20 m. | 9-20 m. | 9-45 m. |

| Lisboa-Rocio | Entroncamento | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-20 m. | 9-20 m. | 9-45 m. |
| 12-12 t. | 1-12 t. | 12-12 t. |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-0 m. | 6-58 t. | 5-20 m. |
| 9-30 m. | 8-34 t. | 7-32 t. |
| 11-15 m. | 11-3 n. | 9-0 m. |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-30 t. | 11-17 n. | 4-50 t. |
| 7-5 t. | 12-0 m. | 6-24 t. |
| 9-30 n. | 7-23 m. | 8-20 n. |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 3-54 m. | 6-32 m. | 8-35 m. |
| 11-44 m. | 2-20 t. | 6-32 t. |
| 4-23 t. | 6-58 t. | — |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-35 m. | 9-16 m. | 10-30 m. |
| 2-59 t. | 4-42 t. | 3-20 t. |
| 5-45 t. | 7-27 t. | 4-50 t. |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|---------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-55 t. | 8-34 n. | 11-35 n. |
| 1-13 n. | — | — |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-5 m. | 8-4 m. | 5-50 m. |
| 9-8 m. | 9-48 m. | 6-54 m. |
| 10-45 m. | 10-47 m. | 12-32 t. |

| Lisboa-Rocio | Porto | Lisboa-Rocio |
|--------------|----------|--------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-55 t. | 5-58 t. | 4-0 t. |
| 8-55 n. | 9-57 n. | 7-30 t. |
| 11-30 n. | 12-35 n. | 10-0 n. |

BEIRA ALTA

| Figueira | Pampilhosa | Figueira |
|----------|------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-15 m. | 8-0 m. | 8-50 m. |
| 4-15 t. | 6-10 t. | 6-40 t. |
| 9-20 n. | 9-36 n. | 10-45 n. |
| 11-0 n. | — | — |

SUL E SUESTE

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

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

| Lisboa | Setubal | Lisboa |
|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-55 m. | 5-15 m. | 6-15 m. |
| 9-5 n. | 9-27 n. | 6-0 t. |
| 6-21 t. | — | — |

| Lisboa | Evora | Lisboa |
|---------|----------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-15 m. | 10-38 m. | 5-25 t. |
| 6-40 t. | 7-50 t. | 7-5 t. |
| 8-0 m. | 3-32 t. | 5-35 m. |
| 5-25 t. | 12-25 n. | 10-44 n. |

| Lisboa | Villa Real | Lisboa |
|---------|------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-15 m. | 12-13 n. | 5-21 m. |
| 8-0 m. | — | 4-12 t. |
| 5-25 t. | 7-0 m. | — |

| Lisboa | Portimão | Lisboa |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 5-15 m. | 9-31 n. | 8-15 m. |
| 8-0 m. | — | 6-40 t. |
| 5-25 t. | 4-37 m. | — |

| Lisboa | Portimão | Lisboa |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-55 m. | 11-10 m. | 10-0 n. |
| 6-15 m. | 12-0 t. | 1-5 t. |
| 4-35 t. | 7-3 t. | 7-20 t. |

MINHO E DOURO

| Porto | Famalicão | Porto |
|---------|-----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 2-20 t. | 3-48 t. | 4-38 m. |
| 5-33 t. | 6-59 t. | 8-4 t. |
| 9-30 n. | 11-0 n. | 7-26 t. |

| Porto | Braga | Porto |
|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-45 m. | 7-21 m. | 6-0 m. |
| 7-0 m. | 8-55 m. | 7-53 m. |
| 9-39 m. | 12-8 t. | 11-0 m. |

| Porto | Valença | Porto |
|----------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-50 m. | 12-54 t. | 2-50 m. |
| 12-10 t. | 3-32 t. | 9-22 m. |
| 5-40 t. | 11-35 n. | 2-0 t. |

| Vianna | Valença | Vianna |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-18 m. | 9-13 m. | 5-0 m. |
| 2-36 t. | 4-39 t. | 8-0 m. |
| 6-15 t. | 8-39 n. | 4-15 t. |
| 8-30 n. | 10-24 n. | 6-45 t. |

| Porto | Penafiel | Porto |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-30 t. | 6-11 t. | 5-7 m. |
| 9-30 n. | 11-16 n. | 7-6 t. |

| Porto | Marco | Porto |
|---------|----------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 9-30 m. | 12-7 t. | 1-7 t. |
| 4-55 m. | 10-50 m. | 4-10 m. |
| 6-0 t. | 10-37 n. | 4-13 t. |

| Porto | Tua | Porto |
|---------|---------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 4-35 t. | 6-10 t. | 5-55 m. |
| 7-25 m. | 2-5 t. | 8-3 m. |
| 12-0 t. | 4-54 t. | 11-4 m. |

| Porto | Villa Real | Porto |
|---------|------------|---------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 7-2 m. | 1-42 t. | 5-20 m. |
| 11-4 n. | 3-7 m. | — |
| Regoa | Villa Real | Regoa |
| 7-20 m. | 8-57 m. | 7-0 t. |

| Porto | Barca d'Alva | Porto |
|---------|--------------|----------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 3-27 t. | 8-36 n. | 4-40 m. |
| 5-30 m. | 10-1 m. | 5-0 t. |
| Tua | Barca d'Alva | Tua |
| 6-23 t. | 8-3 n. | 9-4-3 m. |

| Porto | Barca d'Alva | Porto |
|---------|--------------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 6-23 t. | 8-3 n. | 9-4-3 m. |
| 8-10 n. | 9-29 n. | 10-6-34 m. |

| Porto | Barca d'Alva | Porto |
|----------|--------------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-10 n. | 9-29 n. | 10-6-34 m. |
| 10-15 m. | 12-25 t. | 1-0 t. |
| 11-5 n. | 1-13 n. | — |

| Porto | Barca d'Alva | Porto |
|----------|--------------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-10 n. | 9-29 n. | 10-6-34 m. |
| 10-15 m. | 12-25 t. | 1-0 t. |
| 11-5 n. | 1-13 n. | — |

| Porto | Barca d'Alva | Porto |
|----------|--------------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-10 n. | 9-29 n. | 10-6-34 m. |
| 10-15 m. | 12-25 t. | 1-0 t. |
| 11-5 n. | 1-13 n. | — |

| Porto | Barca d'Alva | Porto |
|----------|--------------|------------|
| Partida | Chegada | Partida |
| 8-10 n. | 9-29 n. | 10-6-34 m. |
| 10-15 m. | 12-25 t. | 1-0 t. |
| 11-5 n. | 1-13 n. | — |

| | |
|---|--|
| b | Domingos e dias santificados. |
| c | Dias uteis. |
| d | Ultimo dia util anterior aos santificados. |
| e | Quartas feiras. |
| f | Quintas feiras. |
| g | Sextas feiras. |
| h | Segundas feiras e dias seguintes aos |



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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Alger e Oran, vapor francez **Saint Simon**. Sairá de 19 a 20 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



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



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



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



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



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



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá a 17 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Sairá a 1 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



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



Buenos Aires (directo), vap. altem. **Konig Frederic 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 francez **Atlantique**. Sairá a 29 de outubro. Messageries Maritimes, 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.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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

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



Hamburgo, vapor allemão **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.^a, Trav. da R. eira 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.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sairá a 24 de outubro.

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



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambriz, 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, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 17 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, 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.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



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



Vigo, Havre e Hamburgo, vapor allemão **Anina**. Sairá a 19 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Sairá a 31 de outubro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



NUMERO COMMEMORATIVO

DO

Cincoentenario

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

