

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO

Proprietario-director-e-ditor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

1906, Anno do Jubileu dos Caminhos de ferro Portuguezes

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Modificação da tarifa especial n.º 10, p. v. do Sul e Sueste.

Tarifa especial B. S. n.º 7, p. v. da Companhia da Beira Alta.

SUMMARIO

	Página
A PONTE SOBRE O TEJO, por J. Fernando de Sousa.....	281
ENGENHE ROS INDUSTRIAES.....	283
PARTE OFFICIAL — Portarias de 30 de agosto, 1 e 7 de setembro do Ministerio das Obras Publicas	284
ESTACÃO DE LISBOA	284
LISBOA-BUENOS-AIRES.....	284
O EXCURSIONISMO EM PORTUGAL	285
EXCURSÃO DOS SOCIOS DA ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS.....	285
NOTAS DE VIAGEM—II—Agen—O canal dos dois mares—Albi—Rodez	286
AUTO-OMNIBUS E CARRIS DE FERRO	287
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	287
A NOVA LINHA BRUXELLAS-COLONIA.....	287
O CAMINHO DE FERRO TRANSANDINO	287
A LINHA GRINDELWALD MER DE GLACE	288
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	288 e 289
LINHAS PORTUGUEZAS—Mirandella a Bragança—Coimbra a Louzã ..	290
LINHAS ESTRANGEIRAS—Espanha—França—Italia—Russia—Grecia—Africa	290
NOTAS VARIAS	290
COMPANHIA REAL—Relatorio do Conselho de Administração e Pa-recer do Conselho Fiscal (Conclusão)	290
ARREMATAGÕES	292
AGENDA DO VIAJANTE.....	293
ANNUNCIOS.....	294
HORARIO DOS COMBOIOS.....	295
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	296

A ponte sobre o Tejo

É o assunto do dia, como o foi em tempos remotos na republica atheniense a conhecida amputação feita no cão de Alcibiades... e com igual oportunidade.

Trata-se agora de um problema singelo e pratico de administração, em que á verdadeira conveniencia publica se pretendem antepôr caprichos e infundadas pretensões de uns tantos que, sem mandato authentico, se proclamam defensores dos legitimos interesses do commercio. Deve ou não a estação fluvial do Sul e Sueste, em Lisboa, ser construida no local que o governo lhe destinou, de accordo com a opinião dos competentes? O miseravel abarracamento do Terreiro do Paço, com a sua acanhada e pouco accessivel ponte, não pôde por mais tempo ser a séde de um serviço importante e crescente, com jus a installação condigna. Que importa? O melhor modo de resolver a questão, o mais pratico, o mais viavel, de execução mais prompta, como se faz mister, é... construir uma ponte sobre o Tejo!!! *Excusez du peu.*

Se a megalomania nacional não havia de entrar em scena!

Vamos, pois, recordar os antecedentes da colossal fu-

misterie que está fazendo as delicias do nosso burguez, deslumbrado pela antevisão d'essa ponte colossal, que permittirá aos burros de Cacilhas virem a Lisboa angariar freguezia para os passeios dominicaes dos caixeiros.

Ahi por 1877 ou 1878, Miguel Paes, em polémica viva com Valladas, defendeu a escolha do Barreiro para terminus da linha do Sul, apregoando a sua superioridade sobre Cacilhas, d'onde Philippe de Carvalho queria levar ao Pinhal Novo e a Cezimbra a linha que lhe fôra concedida.

Intelligente como era, compreendeu que a defeza dos interesses do Estado não lhe devia fazer esquecer a mesquinhez da solução que preconizava, especialmente para o trafego de grande velocidade.

Se se construísse a linha do Pinhal Novo a Cacilhas, para ella seria derivado esse trafego, por haver manifesta vantagem na redução da travessia fluvial a 10', com todas as facilidades inherentes ás condições locais.

Alvitrou, pois, uma solução radical do problema, a que ligava a máxima importancia economico-militar.

Do Pinhal Novo, onde as diversas ramificações da linha do Sul e Sueste se achavam reunidas num só tronco, viria uma linha, por Aldegallega, ao espigão do Montijo, seguindo-se-lhe uma extensa ponte de mais de 5 kilometros, para nas proximidades dos Grillos ligar a linha do sul á de leste.

A ponte mais a montante, nas alturas de Alverca ou Villa Franca, obrigaria a consideravel alongamento no trajecto para Lisboa e não servia o trafego de Setubal. A juzante viria embaraçar a navegação de alto bordo e ficaria em condições inferiores sob o ponto de vista militar.

Por confronto com a ponte do Tay, chegava á estimativa de 1.500:000\$000 para ponte, a que juntava 200:000\$ para ligações. Pouco depois, tomando para termo de comparação a ponte de Vianna, com taboleiro duplo, elevou a cifra a 3.000:000\$000 réis.

A comissão, que em 1877 ficou encarregada pela Associação dos Engenheiros Civis de formular o plano geral da rede de vias ferreas, pronunciava-se contra a construcção da ponte, estimando em 6.000:000\$000 réis o dispendio a fazer e allegando, não só o embaraço que ella causaria á navegação, mas a falta de sondagens geologicas em que se baseasse uma estimativa.

Nas discussões travadas no seio da associação, Jayme Larcher defendeu entusiasticamente a construcção da ponte. Mostrou que tendo a linha de leste a cota de 16^m nos Grillos e 24^m um pouco adeante do Poço do Bispo, não era difficil construir a ponte em condições de ficarem 20^m livres entre o taboleiro e a linha de praiamar de aguas vivas, ainda que para isso fosse preciso levantar um pouco parte d'elle, ligando essa parte por uma rampa suave com a margem.

Por essa occasião Miguel Paes apresentou á Associação uma interessante memoria ácerca da rede dos caminhos de ferro estrategicos, na qual poz em alto relevo a importancia que para a defeza do paiz teria a ligação das linhas do sul com Lisboa, dentro do recinto da defeza proxima da capital. Considerava, pois, a ligação

dos Grillos complemento indispensavel das linhas do sul, não procurando, porém, a epoca, relativamente affastada, em que a sua construcção seria opportuna.

A sua proposta para a inclusão na rede do troço do Pinhal Novo aos Grillos logrou obter a assignatura de grande numero de engenheiros.

Lançando a vista para a carta chorographica, em exame attento, reconhece-se que entre o Montijo e os Grillos ha o estreitamento d'essa larguissima bacia, chamada o *mar da palha*, e que na margem esquerda a espigão do Montijo corresponde a uma lingua de terreno firme, sendo pois possivel que d'ali aos Grillos se encontrem melhores fundos que a montante ou a jusante.

E' tambem incontestavel que a navegação de alto bordo já não chega tão acima. Ligar pois o ultimo entroncamento das linhas do Sul com a de Leste no ponto mais proximo do seu *terminus*, e trazer pela linha marginal os comboios a uma estação central em Lisboa, era um plano largo e racional, que attendia as necessidades futuras, sem ser de realizção immediata.

E' certo que para a viação ordinaria suburbana a ligação não era tão util e importante, como o seria uma ponte em frente de Almada. Almada não é, porém, Lisboa.

Como se vê, a primeira phase da questão foi sensatamente orientada. Mais tarde seguiu-se caminho diverso.

Só por noticias de jornaes tenho conhecimento de um plano, que se diz apresentado por um engenheiro americano Lye, para a construcção de uma ponte entre Almada e o Thesouro Velho, collocando-se a estação do Sul e Sueste nos terrenos que vem do Largo das duas Igrejas ao Hotel Bragança. Nada intimidou o proponente: nem as expropriações a fazer para a estação, nem as quasi insuperaveis difficuldades de fundar pilares com mais de 50^m de altura de agua, nem a falta de terreno para uma estação, nem a impossibilidade de ligar a linha do Sul com as da Companhia Real.

Pouco depois vieram os engenheiros Bartissol e Seyrig atirar a publico um projecto, esboçado á ligeira, da ligação das linhas do Sul com a estação do Rocio, que a sério capitulavam de sufficiente para o serviço de grande e pequena velocidade!

Traziam a linha ás alturas de Almada e por uma série de grandes arcos metallicos, alguns dos quaes attingiam vãos de 300^m, deixando perto de 50^m de altura quasi na parte central; vinham á Rocha do Conde d'Obidos e por uma série de tunneis e viaductos passavam por cima da rua de S. Bento, para attingirem triumphalmente a estação do Rocio.

Estimavam a obra em 9.000:000\$000 réis, declarando-se prontos para tomar conta d'ella. Guardavam para si o sistema, que se propunham empregar, para a construcção dos pilares, problema tecnico que afrontavam de animo leve.

Tal solução não resiste á critica. Pondo de parte as extraordinarias difficuldades da construcção da ponte, duas objecções capitaes occorrem. E' admissivel que um dos melhores ancoradouros do mundo vá ser prejudicado com a construcção de pilares de pontes, fundados alguns com perto de 60^m de agua, sujeitando os navios a descairem sobre elles pela acção da corrente ou de um violento estoque d'agua e embarçando o movimento de tão bello porto?

Concebe-se que se dê por terminus á rede do Sul, que deve attingir desenvolvimento superior a 1.000 kilometros, uma estação que nem para o seu actual movimento é já sufficiente, ficando nas peores condições a ligação de duas importantes redes ferroviarias?

Pouco depois, em 1891, o nosso presado amigo o sr. Proença Vieira, publicava na Revista d'Obras Publicas e Minas um interessante estudo do problema.

Considerava a ponte sob o duplo ponto de vista das conveniencias da viação ordinaria suburbana e das ligações ferroviarias. Confessava que para estas não havia solução comparavel á da ponte entre o Montijo e os Grillos, dado que as sondagens geologicas mostrassem a relativa facilidade das fundações. As primeiras seriam melhor attendidas pela passagem em frente de Almada, que contribuiria extraordinariamente para o desenvolvimento da margem esquerda, tornando-a um verdadeiro arrabalde de Lisboa.

Era porém preciso que a ponte a projectar em nada prejudicasse os interesses primaciaes da navegação.

O seu trabalho, que tinha principalmente por objectivo combater o perigoso devaneio do sr. Bartissol, começava pela critica d'este, condemnando vivamente a escolha da estação do Rocio para *terminus* do Sul. Reforçava a sua argumentação com um proficiente estudo do sub-solo pelo eminente geologo o sr. Choffat.

Propunha que a ligação das linhas se fizesse numa estação de triagem perto de Campolide, havendo antes d'ella uma estação em frente da rua do Sacramento e rua Nova de S. Francisco de Paula, ligada por um funicular com a parte baixa da cidade.

A linha ia-se ligar com a do Sul em Alhos Vedros, evitando a travessia do esteiro de Coina junto do Barreiro.

Para a viga metallica indicava tres tipos, dando em todos a preferencia á viga recta sobre os arcos para deixar por toda a parte 50^m de altura livres por baixo da ponte.

Sobre o grave problema das fundações com 56^m de agua abaixo da preia-mar, a memoria, depois de mostrar a impossibilidade do emprego de ar comprimido a taes profundidades, alludia a um sistema especial, de que se faria reserva até o momento opportuno. Dos trabalhos propostos era feita uma ligeira estimativa, que attingia 7.500:000\$000 réis, ponderando-se que á do projecto Bartissol havia que acrescentar pelo menos 1.000:000\$000 réis para indemnizações dos predios prejudicados pela construcção dos tunneis.

Não farei minuciosa analyse d'este interessante projecto, do qual discordo per completo.

Não acho commoda para o publico a collocação de uma estação na Lapa, nem me agrada a ligação de duas redes importantes por uma estação em Campolide. Acima, porém, d'essas considerações outras ha capitaes. Não sei como se póde construir uma ponte, por maiores que sejam os vãos, no centro do porto de Lisboa onde as correntes e estoques d'agua são fortes não raro, sem estorvar o serviço da navegação. Como se fundam pilares a perto de 60^m da superficie da agua?

Demais, não se trata de ligar dois grandes centros de população. De um lado está a cidade, do outro pequenas villas e aldeias, campos povoados, é certo, nada porém que aconselhe obra de tal magnitude e com taes inconvenientes.

Não tem Lisboa por onde se expandir na margem direita, que carece de uma obra colossal, embaraçosa para o livre serviço do porto? Não bastam, para as relações entre as duas margens os transportes fluviaes, ainda rudimentares hoje, e o serviço, apenas esboçado, dos *ferry-boats*? Admittida a exequibilidade tecnica da ponte, justificar se-hia economicamente uma obra que importaria em 7, 8 ou 9 mil contos, deixando em precarias condições a ligação dos caminhos de ferro das duas margens?

Quanto mais se reflecte neste problema, mais racional e accetavel se mostra a ligação do Montijo, unica que não prejudica o serviço do porto e que satisfaz todos os requisitos economicos e militares d'uma boa ligação ferroviaria aproveitavel, ainda para a viação ordinaria.

Em 1899, quando se discutiu o plano da rede complementar ao sul do Tejo, a questão foi novamente ventilada no seio da Associação dos engenheiros civis, concluindo-se por formular, como aspiração apenas, o voto de que de futuro se venha a fazer a ligação do Montijo de preferencia a qualquer outra. Serão 4 ou 5 mil contos a gastar? Talvez, e por isso mesmo essa ligação só se justificará, quando a rede do sul tenha attingido consideravel desenvolvimento pela extensão das linhas e pelo incremento do trafego. Até então, o que importa é construir as linhas complementares e realizar outras obras e melhoramentos precisos para que a exploração das linhas do sul e sueste se faça por fórma inteiramente satisfatoria.

As duas obras de maior importancia e mais urgentes são: a estação fluvial em Lisboa no terraplano da Alfandega e o prolongamento do Barreiro a Cacilhas Custa 400:000\$000 réis esse prolongamento, limitado á parte destinada á grande velocidade, sufficiente para a transformação radical do serviço do sul. Com 800:000\$000 far-se ha a destinada á pequena velocidade, suprida por emquanto pelas installações do Barreiro, que ficarão

sendo subsidiarias das de Cacilhas, quando o trafego o exigir.

Ainda mesmo que se viesse a construir um dia a ponte do Montijo, essas installações não seriam perdidas, não só porque a zona á quem do Pinhal Novo continuaria a ser servida por Cacilhas, mas ainda porque o porto de exportação e importação da mercadoria grossa ha de ser sempre a margem esquerda para a região tributaria das linhas do Sul e Sueste.

Discutir a construcção de uma ponte sobre o Tejo, como problema technico importante ou como arrojada aspiração, admitte-se.

O que é pernicioso é levar o publico a imaginar que as necessidades instantes do presente (que se podem e devem satisfazer mediante obras modestas e prontamente exequiveis) poderão ser attendidas de preferencia por essa ponte colossal, desproporcional no custo, com o trafego a servir.

O optimo é o peor inimigo do bom, sobre tudo quando se traduz por grandiosos planos, de mais que problematica exequibilidade technica e financeira.

J. Fernando de Souza.

Engenheiros industriaes

Um dos grandes males de que padecem os quadros dos nossos engenheiros officiaes é o que resulta de considerarem oficialmente esses engenheiros aptos para o exercicio de todo e qualquer logar d'engenheiro.

E' engenheiro? Então, deve servir para estudar, traçar, construir e conservar estradas e pontes; deve servir para estudar, construir e explorar vias ferreas; deve servir para estudos e obras em portos de mar; para rios, canaes e albufeiras; para irrigações e esgotamentos; para construir casas, palacios, hospitaes e faróes. Tem de se tornar competente em trabalhos mecânicos, entender d'officinas e fabricas; deve ser tecelão, ceramista, cristaleiro, metallurgista, tintureiro, electricista e mineiro!...

E não é só a errada comprehensão do que constitue a preparação d'um curso scientifico, o qual dando conhecimentos theoricos sobre um grande numero de materias é extremamente deficiente para o maior numero de trabalhos que formam as variadas funcções da profissão; avulta para acrescentar o mal a instabilidade, que parece intencional, nas funcções que esses engenheiros desempenham durante a sua carreira, d'onde resulta que nunca chegam a especializar-se e andam em continuas fluctuações d'um a outro serviço, ficando com luzes de muitos, mas sem possuir bem um unico, sem uma verdadeira competencia.

E' uma errada comprehensão esta, da conveniencia do serviço publico.

Vem já das escolas technicas esta desastrada tendencia que não faz senão contribuir para a diminuição da auctoridade da corporação. Na Escola do Exercito, onde se formam os nossos engenheiros militares e engenheiros civis, julgou-se que era pouco para um alumno estudar ali as materias que constituem o curso d'engenheiros d'obras publicas ou engenheiros de construcções civis, e acrescentou-se-lhe o curso d'engenharia de minas, de fórma que os engenheiros civis d'esta escola são-o de construcções civis e de minas. Para os militares, como poderia parecer uma diminuição no brilho da corporação haver engenheiros com mais ampla habilitação official, foi igualmente acrescentado o curso de engenharia de minas, de fórma que são ao mesmo tempo engenheiros militares, engenheiros de construcções civis e engenheiros de minas, não sendo engenheiros-d'outras especialidades porque não ha ainda d'outras engenharias no antigo palacio da Bemposta.

E assim, quando os allemães devidem o curso d'engenharia militar em dois ramos, o da fortificação e o das communicações, especializando e tornando mais intensivo o ensino de cada uma das partes em harmonia com as necessidades effectivas do serviço a desempenhar,

nós adicionamos á engenharia militar mais dois cursos civis, sómente para que os engenheiros militares possam ter cabimento nas duas secções do quadro d'obras publicas.

Quanto melhor não fóra então dispensar os engenheiros militares do estudo de materias que os não interessam directamente, permittindo-lhes, todavia, que completassem o curso d'engenharia de minas quando preferissem servir nesta profissão!

Mas, ao passo que obrigamos alguns engenheiros a estudos superfluos, pois não póde nem deve exigir-se que um engenheiro seja ao mesmo tempo competente em engenharia civil e em engenharia de minas, ramos de conhecimentos que a seu turno se subdividem tanto, desdenhamos por completo habilitar pessoal technico para o desempenho de commissões cada vez mais necessarias pelo desenvolvimento grande que vão tendo os serviços respectivos.

As applicações da electricidade na industria dos transportes, na iluminação, na canalização da força ás machinas operatorias, nas officinas industriaes, teem-se desenvolvido com rapidez notavel. A electrometallurgia está-se creando e vê rasgar-se deante de si um vasto horizonte.

A engenharia industrial nas suas multiplices divisões, a mecanica, as artes chimicas, as artes textis, as industrias alimentares, etc., etc., tem formado capitulos novos, cheios de utilidade e de actualidade, que urge acompanhar de perto.

O Estado, que tem officinas proprias, arsenaes, impressas, manutenções, officinas ferroviarias, escolas, e que exerce a fiscalização nas officinas particulares, carece de pessoal habilitado para a direcção, fiscalização e inspecção d'essas officinas.

Já o creou? Não. Contenta-se em nomear para esses logares alguns engenheiros sem querer saber das propensões dos seus estudos, das suas habilitações especiaes, da sua pratica, da sua auctoridade no desempenho das funcções em que entra de novo, ás vezes ao terminar d'umã longa carreira de funcionario.

Todavia, o pessoal indispensavel ao Estado para os serviços industriaes, contando os engenheiros nas repartições technicas, os das inspecções do trabalho industrial, os da manutenção, os da fiscalização das padarias e industrias electricas, os dos serviços da agricultura e os das officinas do Estado, representa um numero superior ao dos que constituem o quadro d'engenharia de minas com a commissão dos trabalhos geologicos.

Assim como se julgou, e muito bem, indispensavel uma secção distincta no corpo d'engenheiros d'obras publicas para a engenharia de minas, é indispensavel a secção industrial.

Torna-se necessario preencher esta falta e banir a anomalia de mandar para serviços industriaes engenheiros que gastaram a melhor parte da sua carreira em serviços inteiramente distinctos d'estes.

Não se gasta mais tendo pessoal especial e tem-se seguramente melhor serviço.

Como conseguir este desiderato?

Creando nas nossas escolas technicas o curso industrial, ampliando o embrião que existe na Academia Politecnica do Porto e creando as cadeiras e gabinetes que faltam na Escola do Exercito? Não.

Faltar-nos-hiam os professores, não tinhamos museus e gabinetes, não tinhamos mesmo alumnos para esse curso que se creasse.

Seria despesa esteril e inutil.

Esses cursos teem especialidades ainda e tornava-se impossivel regerem-se todas aqui. Peior de que não ter cursos é ter cursos incompletos, deficientes e ruins. Enganam e não instruem. Cursos de engenharia não se fazem sómente lendo livros e repetindo lições, mas praticando e trabalhando com ferramentas, machinas, instrumentos e drogas, nas officinas, nos estaleiros, nos laboratorios, nas fabricas.

Devemos voltar a seguir o processo que se seguia

antigamente (e com excellent resultado) para os engenheiros de minas.

O que ha a fazer é abrir concurso todos os annos para engenheiros alumnos no estrangeiro e mandar para França, para a Allemanha, para a Suissa, para escolas differentes, a estudar especialidades diversas, alguns rapazes com a preparação das nossas escolas superiores, pagando-se-lhe as passagens e abonando-se-lhe um subsidio, em troca da obrigação que contraiam de servir o Estado durante um certo numero de annos. Bastaria dois alumnos em cada anno e durante tres annos.

Com estes engenheiros se devia constituir então o quadro dos engenheiros industriaes, que teriam promoção parallela á do engenheiro d'obras publicas, para que não parecesse haver a intenção de conseguir um accesso mais rapido.

Este recrutamento asseguraria, para os serviços do Estado, uma competencia indiscutivel uma verdadeira auctoridade.

O seu influxo benefico não parava no serviço do Estado. A lição da experiencia d'estes technicos havia de reflectir-se no ensino industrial, que tanto carece de modificação, ensino gongorico e theorico, eivado de mathematicas de quadro e falho de demonstrações experimentaes havia de traduzir-se no desenvolvimento das nossas industrias quasi que entregues ao empirismo de rudes mestres estrangeiros de exportação e á rotina suspicaz dos administradores enfermos da meia sciencia, que é mais prejudicial do que a propria ignorancia.

Ouvimos que o governo mostrara a intenção de contratar professores estrangeiros para as nossas escolas. Faz bem.

Até na Universidade deu bom resultado uma resolução analoga do Marquez de Pombal. Mas não deve contentar-se em mandar vir de lá os mestres; mande para lá alguns discipulos.

E, se puder, mande tambem alguns mestres, dos de cá, que não nos fazem falta, ainda que por lá fiquem...

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao segundo semestre do anno economico de 1905-1906 (1 de janeiro a 30 de junho de 1906) na importancia de 174:274\$131 réis: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 30 d'agosto findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, e ouvida a comissão revisora de contas, approvar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 174:274\$131 réis como liquidação de garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no segundo semestre do anno economico de 1905-1906.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 7 de setembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfanellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha referente ao anno economico de 1905-1906 e reconhecendo-se por essa conta que o producto liquido foi superior em 2:943\$946 réis ao juro garantido, sendo assim a mencionada companhia devedora ao Estado, nos termos do § 1.º do artigo 28.º do contrato de 23 de novembro de 1883, de metade d'aquelle excesso na importancia de 1:471\$973 réis: ha Sua Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 30 d'agosto findo do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e ouvida a comissão revisora de contas, approvar a referida liquidação e reembolso para o Estado na importancia de 1:471\$973 réis, devendo esta li-

quidação ser considerada provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha.

Paço, em 7 de setembro de 1906.—José Malheiro Reymão.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com a informação, d'esta data, da Administração dos Caminhos de ferro do Estado: ha por bem determinar que para o effeito de fiscalização seja a linha do Sul e Sueste dividida em tres secções como segue, e os inspectores obrigados a residirem nas respectivas sedes:

1.ª secção—Lisboa a Villa Viçosa e ramal de Setubal, com sede em Lisboa.

2.ª secção—Alcagovas a Messines e ramal de Moura, com sede em Beja.

3.ª secção—Tunes a Villa Real de Santo Antonio e ramal de Portimão, com sede em Faro.

Paço, em 30 d'agosto de 1906.—José Malheiro Reymão.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de adaptação da estação do Pocinho ao serviço commum da linha do Douro e da do Pocinho a Miranda, elaborado pela Direcção do Minho e Douro, com data de 3 de junho do corrente anno, em obediencia ao determinado por portaria de 11 de novembro de 1903: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 16 d'agosto findo, approvar o referido projecto e auctorizar a sua execução limitada, com excepção das expropriações, á parte absolutamente indispensavel desde já para a exploração da nova linha, adiando-se a sua conclusão para quando seja exigida pelo desenvolvimento da exploração das mina e pedreiras na região pela mesma linha servida.

Paço, em 1 de setembro de 1906.—José Malheiro Reymão

Estação de Lisboa

A Direcção da Associação Commercial foi no dia 1 do corrente entregar as suas representações contra a collocação da estação do Sul em frente da Alfandega ao srs. Ministro das Obras Publicas e Presidente do Conselho.

O primeiro respondeu com toda a prudencia e ponderação que o assunto seria detidamente examinado e submettido a apreciação do Conselho de Ministros para se tomar a resolução que fosse mais conveniente. O segundo foi menos prudente e mais categorico na sua resposta, pois parece ter declarado que enquanto fosse presidente de Conselho não consentiria em frente da Alfandega construcções que contrariasse as aspirações do commercio e que ouviria os technicos sobre as obras a fazer ali. Quanto á estação julgava que devia ficar no Caes do Sodré, mesmo que para isso fosse preciso expropriar a Parceria, ou junto de Santa Apollonia,

Era manifesta a contradicção das duas declarações que debalde se pretendeu depois attenuar asseverando que a declaração do sr. Presidente do Conselho resultava de resolução tomada anteriormente, em conselho de ministros.

E se as estações technicas competentes condemnarem por aleatoria, despendiosa, contraria ao plano geral das obras do porto e inutil a obra que se pretende fazer em frente da Alfandega? Fica o terrapleno para createiro d'herva?

Entretanto a estação do Sul está cada vez mais incapaz do serviço que nella ha que fazer, não podendo manter-se por muito tempo a estação actual.

E por causa de receios infundados acerca dos armazens reaes e de caprichos ou pruidos de influencias se está protelando a solução de um problema importante, já adoptado pelo governo depois do concurso unanime dos competentes!

Lisboa-Buenos Aires

Não desestiram ainda os espanhoes da sua pretensão em ser escolhido o porto de Vigo para terminus das carreiras rapidas entre a America do Sul e a Europa.

Um seu delegado, a despeito de todas as contrarieda-

des, e com uma pertinacia digna de ser imitada, chegou recentemente a Espanha, cheio de esperanças e convicto de alcançar a victoria.

E nós o que temos feito? Posto de parte boas vontades, abandonado trabalhos encetados e a bom caminho.

Confiados na razão, que nos assiste, declamamos muito emphaticamente as bellezas do nosso porto, e adormecemos muito descuidosamente emballados com a ideia de que Lisboa pelas suas condições geographicas não pôde soffrer rivalidades nesta questão, e começamos a sonhar delicias na invejavel tranquillidade de creanças sem cuidados, sem responsabilidades, nem reflexão.

Nem mesmo a vaidade ferida nos acicata os brios. Deixar correr e o que fôr soar, dir-se-hia ser esta a nossa divisa, sempre mantida e nunca desacatada.

Certo é que entre as esperanças, levadas aos seus compatriotas pelo sr. Echegaray, nós temos os factos por nosso lado! Já uma companhia ingleza de navegação, depois de ter estudado a fundo a questão, deu a preferencia ao nosso porto, e inaugurou um serviço regular directo, entre Lisboa e Buenos Aires.

Certo é que a imprensa technica estrangeira, tratando desinteressadamente a questão, tem considerado o porto de Lisboa como o unico em boas condições para ser o porto terminus da carreira da Argentina.

Certo é que Vigo não pôde fazer uma concorrência séria ao nosso porto, porto abrigado das furias do oceano, accessivel em qualquer occasião.

Certo é que a escolha de Vigo para porto de desembarque dos viajantes chegados da America, os obriga a um maior percurso por mar, o que é incommodo e fatigante, e que as linhas espanholas não tendo sido construidas para soffrerem grandes velocidades, não darão compensação ao viajante do maior percurso feito por mar, fazendo-lhe a chegada ao centro da Europa.

Certo é que a cidade de Vigo não pôde apresentar-se como rival digna de inspirar saudades, porque não tem os theatros luxuosos, as rasgadas avenidas, os faustos estabelecimentos, a vida rica e opulenta, e todas as condições de uma grande capital europeia, como é indiscutivelmente a cidade de Lisboa, enlevo dos que a visitam, sonho dos que só por descrições a conhecem.

Mas tambem é certo que só as creanças e os ingenuos acreditam em que a justiça cae feita, do céu, e não é modelada pelas mãos dos homens, consoante os seus interesses, interesses nem sempre impecaveis.

E' preciso que accorde-nos para a lucta, que mostremos com a nossa pertinacia que não nos desalentam as contrariedades.

E triste attestado será do nosso desmazelo, os nossos rivaes a despeito da justiça que nos assiste levarem-nos de vencida nesta lucta pacifica de interesses nacionaes.

Sigamos o exemplo que nos dão os nossos contendores; trabalhemos sem descanso, sem treguas, até que tenhamos obtido o que todos nós portuguezes desejamos: o engrandecimento de Portugal.

O excursionismo em Portugal

Os effeitos da propaganda que de ha um tempo para cá tem sido feita no intuito de tornar conhecidas no estrangeiro as bellezas de Portugal começa a produzir os seus effeitos.

Multiplicam-se as chegadas de excursionistas a Lisboa.

Este facto, de summa importancia para os interesses do paiz, deve animar-nos a não descurar a tarefa encetada.

Devemos porém corresponder com o nosso trabalho ao favor com que esta propaganda tem sido recebida no estrangeiro, e uma das cousas de que mais devemos tratar é do aformozeamento da nossa capital, que não temos ainda em Lisboa as variadas diversões que nas grandes capitães attraem e seduzem o viajante, proporcionando-lhe ao menos o aspecto limpo e artistico da cidade.

Nas nossas mais bellas ruas, fechadas muitas d'ellas por largos e pittorescos horisontes, vê-se a macularem a linha esthetica dos edificios, dos monumentos, e a cortarem a paizagem, uns enormes estafermos de tosco pinho, rachados, que sustentam as linhas telegraphicas e telephonicas, enegrecidos pelo tempo, a embaraçar-nos, a tolher-nos o caminho.

Não haveria meio de substituir aquelles mastros de arraial pelintra por qualquer cousa, não diremos já de artistico, mas emfim que não seja de tão pobretão e desagradavel aspecto?

Por entre a casaria pintalgada que fórma as ruas, destaca-se aqui, ali, um ou outro casarão de aspecto arruinado, mostrando não ter soffrido a mais ligeira limpeza exterior ha immensos annos.

Esses casarões, escusado é dizê-lo entre nós, porque todos o sabemos, pertencem ao Estado. O mau effeito que produz entre as casas pintadas, limpas, mais ou menos cuidadas dos particulares, o apparecimento d'aquelles pardieiros é desgraçado.

Não seria tambem possivel remediar esse mal?

E já que estamos com a mão na massa para apontarmos males que demandam pronto remedio, não deixaremos tambem de apontar o defeituoso calcetamento das ruas que é verdadeiramente horroroso. Nós habituados desde creanças ao mau piso do leito das ruas não esranhamos, mas os estrangeiros pasmam da facilidade em que nós entramos a atravessar uma rua sem mostrarmos o menor signal de dôr, e admiram o nosso stoicismo.

E' um outro mal a remediar.

Uma outra falta que se nota e se torna extraordinaria numa localidade onde a agua é tão abundante, é a dos marcos fontenarios onde o transeunte possa dessedentar-se.

Geralmente quem tem sede, ou ha de sofrê-la até chegar a casa, ou tem que entrar em qualquer estabelecimento onde paga a agua por bom preço.

E o remedio para este mal não é dispendioso nem difficil de encontrar.

Tambem no que toca a illuminação alguma cousa ha a fazer.

Torna-se urgente adoptar em geral o sistema de illuminação por incandescencia, onde não seja adoptada a luz electrica. Terras da provincia ha onde o sistema de incandescencia é o unico adoptado.

Os vidros encarnados que leem os candieiros indicativos das paragens dos carros americanos, ainda mais defficiente vem tornar a illuminação, já de si pouco abundante.

E' indispensavel que sejam substituidos por vidros incolores que não interceptem a luz.

E se á Companhia Carris de Ferro convém manter os vidros encarnados nos candieiros, que monte um sistema de illuminação nos seus postes, e ponha-lhes então tantos vidros encarnados quantos entenda convenientes, isto se a Companhia do Gaz lhe dêr licença; e, se não lh'a der, que procure outra forma de indicar de noute as paragens. Com vidros encarnados a tirar-nos a pouca luz que nos facultam é que não pôde continuar a ser.

Excursão dos socios da Associação dos Engenheiros Civis

Nos dias 22 a 30 realiza-se a excursão annual da Associação. Estão inscritos 24 excursionistas. No dia 22 são visitadas as obras da estação central do Porto e da Alfandega, a Bolsa e o porto de Leixões.

Em 23 a linha da Regoa a Villa Real, a do Douro e as pontes do Pinhão e Pocinho, em construcção.

Em 24 a installação hydro-electrica de Zamora. Em 25 a cathedral de Leon.

Em 26 a notavel linha de Leon a Oviedo e esta cidade.

Em 27 e 28 o porto de Gijon. Regresso em 29 e 30.

Alguns dos excursionistas vão a Vigo e Santiago.

NOTAS DE VIAGEM

II

Agen — O canal dos dois mares — Albi — Rodez

A pequena capital do *Lot-et Garonne* é uma cidade-sinha muito apreciavel. Os seus *boulevards* bem ensombrados, as suas praças ornamentadas por alguns monumentos, os jardins bem tratados, as ruas principaes, largas, com muitos estabelecimentos vastos, no genero grandes armazens, dão-lhe o caracter de uma amostra das grandes cidades francezas.

Não tem viação por carros de transporte em commum; apenas pequenos trens a preço barato, 1 franco e 75, menos de 320 réis a hora, que fazem bom serviço e o visitante deve aproveitar para dar dois passeios indispensaveis, e que se tornam agradaveis.

O primeiro é pela cidade, pelas avenidas que a circundam, ao lado da Garonne e do seu canal lateral que vae de Bordeus ao Mediterraneo ligando-se em Toulouse ao canal do Midi.

Olhando para essa monumental obra hydraulica, não pôde um filho d'estes paizes occidentaes da peninsula, deixar de pensar na grande revolução que se operaria no commercio maritimo e nos prejuizos que d'ahi adviriam aos portos peninsulares se um dia a França, cedendo a influencias poderosas a que, felizmente, até hoje se tem opposto outras mais poderosas ainda, cedesse a alargar este canal de fôrma a torná-lo navegavel para os grandes transatlanticos.

Não pouco se tem pensado nessa obra e se tem trabalhado por ella. A França, porém, por mais collossaes que sejam os interesses que se põem em jogo para a ligação dos dois mares, não se tem resolvido, nem se resolverá a abrir o seu seio para que pelas suas entranhas passe o commercio maritimo permutando os seus productos com o oriente, pondo em relação directa os portos do Reino Unido e da America do Norte com os da costa oriental da Africa, da India e da Oceania.

A esses interesses se oppõem os das linhas ferreas e dos portos francezes, e muito teem que louvar-se nelles os portos e centros commerciaes peninsulares que ficariam isolados da comunicação facil e frequente com aquelles paizes,

Mas o Bædeker diz, e bem:

«Qui songe à voyager
Doit soucis oublier»

e portanto não discutamos assuntos de tão alta magnitude, e, terminado o passeio na cidade, damos ordem ao cocheiro para nos levar á parte elevada, ao lado esquerdo da estação, onde encontramos as vivendas de verão das familias de Agen — elegantes e frescas construcções, que lembram um pouco as da America e um pouco as de Mustapha, em Argel.

D'ahi gosamos um vasto panorama sobre o valle da Garonne e as povoações que o guarnecem.

Isto visto, podemos partir deixando o hotel Jasmim onde se é bem recebido.

Que a proposito de hotéis — e sem que isto represente reclamo encommendado — deve-se confessar que a viagem pelo centro da França reune, como nenhuma outra, a commodidade á economia.

Se o viajante tiver o cuidado de preferir os hotéis recommendados pelo *Touring-Club* pôde ter a certeza de encontrar o aceio e o conforto; e quanto a preços não se viaja mais barato em parte alguma.

Imagine-se que quarto, comida, serviço e luz, não ultrapassa quaesquer 7 a 9 francos, isto é 1\$260 a 1\$700 réis, em hotéis perfeitamente razoaveis, alguns mesmo o seu tanto luxuosos.

Atravessando o centro da França o viajante não pôde subtrair-se á impressão empolgante da enorme pujança productiva do paiz.

Os campos que ladeiam a via ferrea que vae percorrendo, seja a planicie que se atravesse sejam as monta-

nhas que constituem o macisso central a que nos destinamos, são todos cultivados por tal fôrma cuidadosa, que, pôde dizer-se, não ha um palmo de terreno desaproveitado. Onde se pôde juntar um punhado de terra, plantou-se uma arvore; onde dois metros de chão se estendem, semeou-se cereal.

E esse cultivo vê-se que é feito com estudo scientifico, não só na fôrma com que o fructo é exposto aos raios do sol como no grande numero de machinas agricolas que por toda a parte estão em constante actividade; e é, além d'isso, disposto com regra, com simetria, como se se tratasse de embellezar os campos, alinhando-se as videiras, arredondando as ramadas, formando um conjuncto agradável de grande jardim productor.

E' em Montanban que principia a montanha e onde entramos no valle do Tarn (rio com o qual mais tarde faremos conhecimento intimo) até que, de S. Sulpice a Castros, passamos ao Agou, sempre ladeando a montanha que vamos atacar desde esta ultima estação. Estamos no bello Auvergne.

Por um terreno accidentado, pois, que nos offerece bons pontos de vista, subimos até Albi, onde outra paragem se impõe aos não apressados.

Ahi encontramos, de novo, o Tarn, que constitue um dos attrativos da pequena mas curiosa cidade, pelas notaveis pontes que o atravessam. duas, a antiga e a nova, para serviço de vias ordinarias e uma, enorme e elegante, para o caminho de ferro, pela qual passaremos mais tarde.

Predomina o tijolo encarnado em todas as construcções, sobretudo nas antigas, das quaes a mais notavel é a cathedral, verdadeira fortaleza, e que com esse sentido foi feita para o caso de dentro d'ella terem que abrigar-se os christãos em lueta religiosa com os albigenses, durante quasi todo o seculo XIII. As janellas são setteiras, o telhado uma prefeita plataforma, as capellas pesados carceres.

Vistas as antigas construcções, as pontes e a cathedral, Albi nada mais tem de apreciavel, senão uns trechos d'avenidas arborizadas.

Sobre hotel citaremos, como exemplo do que acima dissémos, o da *Posta* que nos offerece por uns modestos 8 francos um quarto confortavel, de mobilia estofada, alcatifas e espelhos, comida farta e bem feita, duas qualidades de vinho e aguas mineraes á descripção, e ainda ao domingo, é servido champagne á sobremesa.

De Albi para Rodez já hoje se pôde seguir directamente em caminho de ferro, tendo recentemente sido aberto o troço desde Carmaux, de difficil construcção pelo accidentado do terreno que teve de atravessar.

Logo á saída da estação atravessamos o Tarn no bello viaducto de tijolo em arcarias, a que acima nos referimos, gosando o pittoresco aspecto de toda a cidade, especialmente da parte antiga.

Os valles ridentes, successivos, embora por pouco tempo, chamam a nossa attenção, cedendo o passo, ao aproximar-nos de Carmaux, aos terrenos mineiros onde as machinas trabalham na extracção da hulha e as chaminés escurecem o sol com os seus penachos de fumo.

Escusam os guias illustrados, pittorescos, litterariamente redigidos, que a companhia do Meio-dia de França espalha com profusão, assignalar como grande centro do negro das minas esta pequena região do Centro; quem viu os negrumes de Pittsburgo, nos Estados Unidos, e quem teve a paciencia de nos lér aqui a descripção, já não se admira á passagem, embora pittoresca, de Carmaux.

D'ahi em deante as difficuldades da linha são successivas, até que a maior se depara: o bello viaducto que Eiffel construiu no mesmo sistema das nossas pontes do Porto, sobre a garganta do Viaur, em Tanus, á altura de 116 metros sobre o rio, e na extensão de 460.

Pouco depois estamos em Rodez, uma cidade cheia de originalidades que temos de apreciar é porisso convém consagrar-lhe um dia de paragem.

Mas cuidado, aqui, com hotel, porque o de Biney que o imparcial Bædeker nos diz que é bom, é... o peor que encontramos na viagem,

Rodez tem uma cathedral tambem notavel, do seculo XIII e nada mais de interesse em si; mas é uma cidade

curiosa porque é toda construída no atlo da montanha e rodeada de avenidas guarnecidas de varandas.

É uma cidade-mirante, no meio de um grupo de montes. De qualquer d'essas varandas tem-se sempre um horizonte novo.

Cidade d'antigas tradições, tem um cunho de seriedade e um certo aprumo de fidalguia, nas suas classes mais elevadas; no povo, porém, ha um costume, em todo o Auvergne, mas especialmente aqui—que lhe dá um cunho de tristeza extraordinario: anda toda a gente de preto.

Os homens vestem de negro, e usam as gravatas pretas; os operarios blusas pretas, as creanças o mesmo; e quanto ás mulheres, essas não só usam o preto mas os tecidos de lucto carregado.

Parece uma cidade recentemente atravessada por um grande cataclismo que ferisse todas as famílias.

Tal é o uso do negrume que nas vidraças das modistas não apparecem chapéus de côr, e se se olham as prateleiras de uma loja de fazenda confundimos o estabelecimento com... uma carvoaria.

Impressionados pelo facto, tratámos de nos informar e entabolámos conversa com um grupo de mulheres do povo, numa estação de caminho de ferro. Uma nos disse que o uso se explica porque... como todos vestem assim... uns seguem os outros. Outras justificaram os seus crepes na saudade de parentes fallecidos de que o terno coração auvergnez não sabe esquecer-se — e ainda os olhos se lhe enchiam de lagrimas — pobres mulheres!

Outra, uma boa velhinha deu-nos a noticia que usava crepes desde a morte de seu pae... ha vinte e dois annos.

Não indagámos mais porque sabiamos que se encontraria entre ellas alguma de lucto rigoroso pelo pae Adão.

Auto-omnibus e carris de ferro

A Companhia Carris de ferro assustou-se com a appareção da Cooperativa Auto-omnibus e pediu á Camara Municipal para que não conceda licenças aos carros da Cooperativa.

Com effeito tem razão para assustar-se porque o serviço que a Cooperativa vem fazer á população da capital é de primeira ordem.

Até agora a Companhia Carris de ferro encontrava-se sósinha em campo. Apenas a Companhia dos Ascensores lhe fazia sombra e essa mesmo era apenas no trajecto do Camões para a Estrella. Mas a appareção da Cooperativa Auto-omnibus ameaça-lhe agora os cofres. Ou ha de fazer preços rasoaveis ou o publico a troco de dez tostões que custa uma acção, passa a utilizar-se dos auto-omnibus a preços modicos e ficando interessados nos lucros.

Isto para quem estava no habito de dar leis é com effeito custoso de soffrer.

E o novo concorrente vem moderar-lhe os impetos gananciosos e despoticos.

O que admira, porém, não é a afflicção da Companhia Carris de ferro, perfeitamente explicavel, como se vê. O que admira é o aprumo com que ella pede á Camara Municipal que não dê licença para os carros da cooperativa poderem fazer o serviço dos seus donos pelas ruas.

Porque, é preciso que se note, os carros da Cooperativa são apenas para uso dos associados, e sendo estes os proprietarios dos carros não lhes póde ser impedido o servirem-se d'elles.

Pois é este direito, o de utilizar-se da sua propriedade que a Companhia Carris de ferro pediu á Camara Municipal para negar aos socios da Cooperativa Auto-omnibus.

Não lhe basta o usufructo das ruas de Lisboa, não lhe basta o despotismo Czariano com que marca zonas, determina preços, altera carreiras e legisla á sua conveniencia; quer ainda prohibir que nos utilizemos do que

é nosso, nos custa o nosso dinheiro, e que nos convém utilizar.

Esperamos, porém, que a Camara saberá repellir energeticamente um tão desarasoado pedido e nos garantirá o uso pleno dos nossos carros, pelas nossas ruas, sem que por isso tenhamos que pagar tributo algum á poderosa Companhia que se quer dar ares de soberana incontestada das ruas de Lisboa e até dos seus arredores.

Tracção electrica

Espanha

O tremvia de Miranda a Santander vae passar a ser movido pela electricidade.

França

Começaram em Bourg Madame as obras para a construcção da estação terminus da linha electrica de Villefranche de Conflent a Puigcerdá.

A inauguração do troço de Villefranche a Bourg Madame, espera-se que seja em outubro de 1908.

A nova linha Bruxellas-Colonia

O governo belga deliberou mandar proceder á construcção de uma nova linha, ligando, por assim dizer, em linha recta Bruxellas a Aix-la-Chapelle, passando por Neerlinter, Saint-Troud, Argenteau, e Bleyberg. Os comboios com destino a Ostende tomarão em Louvain a linha mais directa: Molinee e Termond.

Esta nova linha approximando-se da linha recta, apresenta grandes vantagens sobre a actual, sendo uma d'ellas diminuir trinta kilometros no percurso.

Empregou-se o maior esforço para fazer com que a linha seja tão recta quanto possivel. A maior rampa será de 1% e a curva mais apertada será de 1 para 2.000, o que permittirá empregar as maiores velocidades.

Por emquanto não foi ainda decidido qual o sistema de tracção a adoptar, mas no caso de ser adoptada a tracção por electricidade, o traçado quasi em linha recta permittirá empregar as maiores velocidades até hoje empregadas.

Um dos grandes obstaculos a vencer nesta linha é a travessia de grandes numero de cursos d'agua.

Para se fazer uma ideia, basta dizer que será preciso construir 218 pontes.

A mais importante, a que atravessa o Meuse, a norte de Argenteau, terá a altura de sessenta metros acima do nivel da agua, e medirá quasi dois kilometros de extensão.

Outra obra d'arte importante que se torna indispensavel fazer é a abertura de um tunnel com a extensão de 4.420 metros entre Aix-la-Chapelle e Bleyberg.

A construcção da linha está orçada em 62.500.000 francos, dos quaes 56.250.000 são fornecidos pelo governo belga, e 6.250.000 pelo governo prussiano.

Os trabalhos devem estar concluidos nos primeiros dias de 1915.

O caminho de ferro transandino

Teem continnado com grande actividade os trabalhos da linha que atravessa os Andes por Uspallata, ligando o Chili á Argentina.

Uma modificação no traçado primitivo fez com que a secção chilena, entre Santa Rosa e La Cumbre, que nos planos anteriores tinha a extensão de 65 kilometros, fique medindo 70.500 metros.

Em fevereiro ultimo já ficou aberto ao trafego o pri-

meiro troço, entre Santa Rosa e Juncal, na extensão de 51 kilometros.

O segundo troço, de Juncal a Portillo, méde apenas 14 kilometros, mas tem dez tuneis e varias outras obras d'arte importantes; antes de março de 1907 não estará pronto. A inclinação das rampas neste troço varia entre 2,5 e 8 %; nas mais asperas é adoptado o sistema de cremalheira para garantia de segurança contra os descarrilamentos. A perfuração dos dez tuneis foi começada simultaneamente; o menor d'elles méde 45 metros, e o mais extenso 425. Os cinco tuneis mais pequenos estão já terminados; os cinco restantes devem ficar prontos por todo o anno corrente.

O terceiro e ultimo troço da secção chilena méde 5.500 metros, e nelle está comprehendido o tunel do cume da serra que méde 3.030 metros de comprido, dos quaes 1.351 estão em territorio chileno, e os restantes ficam já em territorio da Argentina.

O tunel fica á altura de 3.194 metros acima do nivel do mar, e do tempo necessario para a sua abertura está dependente a conclusão dos trabalhos em toda a linha.

A empresa espera terminá-la em setembro de 1908, ficando então ligados os carris argentinos aos carris chilenos, e estabelecida a communicacão directa entre Valparaiso, Santiago e Buenos Aires.

A linha Grindelwald-Mer-de-Glace

Na repartição dos caminhos de ferro da Suissa foi entregue o pedido de concessão para uma linha ferrea entre Grindelwald e Mer-de-Glace, dividida em tres secções.

A primeira, entre Grindelwald e Mettenberg, méde 1.280 metros, horizontalmente, e tem a inclinação maxima de 6 por cento.

Nesta secção o sistema é o de tracção electrica por adherencia.

Na estação de Mettenberg haverá trasbordo, saindo os passageiros do vehiculo, uma carruagem automovel, com logar para quarenta pessoas, para entrarem nas carruagens da segunda secção, em que o sistema será funicular tambem por electricidade.

O percurso da primeira secção dura oito minutos.

Na estação de Mettenberg á dé Wurzeltane, medeia a extensão de 1.190 metros, com a inclinação maxima de 50 por cento, passando a linha por dois tuneis e dois viaductos.

Cada uma das duas carruagens comporta quarenta pessoas. A velocidade será de 1^m,2 por segundo, devendo por isso realizar-se o percurso em dezeseis minutos e meio.

Em Wurzeltane ha outro trasbordo,

A terceira secção tem 1.016 metros de extensão, terminando em Mer-de-Glace, um pouco abaixo do hotel do Baregg. A inclinação maxima d'esta secção é de 20 por cento.

Aqui o sistema adoptado é o de cremalheira, tambem por electricidade.

Terá que passar por dois tuneis, duas galerias contra as avalanches, e dois grandes viaductos de pedra.

Os passageiros serão transportados numa carruagem automovel com acomodação para quarenta pessoas.

O percurso d'esta ultima secção far-se-ha em oito minutos.

A despesa para a construcção d'esta linha, de Grindelwald a Mer-de-Glace, está orçada em 2.300.000 francos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Sorteio de obrigações

Annuncia-se que foram sorteadas no dia 7 de setembro de 1906, para amortização, as obrigações n.ºs 902, 2.446, 3.884, 3.912, 3.926, 7.663, 5.620, 5.994, 6.011, 6.146, 6.149, 7.090, 9.853, 10.122 10.359

11.758, 12.489, 13.397, 13.518, 13.774, 13.792, 13.799, 15.406, 15.561 16.717, 17.802, 17.938, 18.811, 18.878, 19.104.

O pagamento do coupon e das obrigações sorteadas effectuar-se-ha em Paris, no Comptoir National d'Escompte, a partir de 1 de outubro de 1906.

Lisboa, 7 de setembro de 1906.—Os Administradores, Antonio Francisco da Costa Lima—Julio A. Petra Vianna.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro de 1906.

O assunto que pela sua importancia e significação a todos sobrelevou durante a quinzena foi a subida ao par do cambio de Lisboa sobre Londres e a consequente baixa a proporções minimas do agio da libra.

E o facto, já de si importante, maior relevo adquirirá por certo desde que se considerem as forças poderosissimas que de longa data vinham actuando em sentido contrario, retardando a melhoria da nossa situação cambial.

Entre essas forças avultava o desequilibrio da nossa balança commercial, a concorrência permanente do governo ao mercado para occorrer ao pagamento no estrangeiro dos encargos em ouro da nossa divida externa, a concorrência de varias companhias que tem egualmente a pagar os seus coupons no estrangeiro e por fim a desenfreada especulação que encheu as algibeiras de varios patriotas que a ella se entregaram com denodo e sobretudo com a segurança, que em negocio é tudo, de lucro certo.

Se bem que, no dizer dos economistas, os cambios sejam o barometro da situação economica de um paiz, é de crêr que o actual estado de coisas se não mantenha por largo tempo, não porque falem inteiramente as bases á melhoria cambial que ultimamente se tem accentuado, mas porque, não podendo o governo pagar os seus elevados debitos ao Banco emissor, colloca este na impossibilidade de diminuir a circulação fiduciaria e portanto de normalizar a sua situação por fórma a tornar a nota convertível.

E assim assistimos mais uma vez ao espectáculo do Estado a entrarav o progresso da riqueza publica e a prejudicar de modo bem saliente a regularização definitiva da nossa situação economica.

Bem mereceria o reconhecimento dos seus concidadãos e o titulo de verdadeiro homem de Estado, o ministro de qualquer côr ou facção politica, o que para o caso é indifferente—que aproveitando tão propicias circumstancias, como as actuaes, estudasse e levasse a cabo um bem delineado conjunto de medidas tendentes a operar o nosso re-surgimento economico-financeiro.

Está para breve a abertura das camaras e por isso não tardará o ensejo de apreciar o conjunto de providencias de caracter financeiro e economico que o governo, segundo dizem as notas officiosas, tenciona apresentar ao parlamento, entre as quaes se mencionam, a conversão da divida interna, a que alludimos no ultimo boletim, a reforma dos contratos com o Banco de Portugal, a regulamentação dos serviços do porto de Lisboa, cuja administração passa definitivamente para o Estado, a reforma da contabilidade publica, etc.

Parece que o orçamento já apparecerá na proxima sessão notavelmente melhorado com uma mais methodica e apropriada disposição de todas as secções e mappas demonstrativos, por fórma a ser facilmente compulsado e apreciado.

Do que tudo resulta que a proxima sessão parlamentar revestirá, segundo todas as probabilidades, uma excepcional importancia, não só pelos encarnçados debates politicos que por certo se vão travar, mas tambem, e muito principalmente, pela natureza e alcance das medidas annunciadas pelas folhas officiosas.

O mercado bolsista continuou ainda, durante a quinzena, a re-sentir-se da quadra que atravessamos.

O numero de transacções foi bastante limitado, mas os preços dos diversos valores registaram pequenas oscillações.

As acções da Companhia Real que em 31 d'agosto haviam fechado a 76\$300 réis, depois de varias alternativas durante a semana finda ficaram hontem á cotação de 78\$500 réis.

Nas transacções a praso predominaram nos ultimos dias as acções da Companhia de Moçambique.

Os valores coloniaes tiveram um movimento resumido.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hontem a 16 ³¹/₃₂.

	EM 31 DE AGOSTO		EM 15 DE SETEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	53 ¹ / ₈	53	52 ¹¹ / ₁₆	52 ⁹ / ₁₆
» 90 d.v.	53 ⁵ / ₈	—	53 ¹ / ₄	—
Paris cheque	538	540	542	544
Berlim »	220 ¹ / ₂	221 ¹ / ₂	222 ¹ / ₂	223 ¹ / ₂
Amsterdã cheque	374	376	375	377
Madrid cheque	805	815	810	820

LINHAS PORTUGUEZAS

Mirandella a Bragança.—Começou e segue com muita actividade o assentamento da linha ferrea entre Bragança e a estação de Roças, crendo-se que a inauguração de toda a linha não irá além do mez de outubro.

Coimbra a Louzã.—Brevemente terá logar a inauguração d'esta linha que méde 29 kilometros de extensão, a contar de Coimbra até Louzã. Distam entre si as estações: de Coimbra a Carvalhosa (apeadeiro), 6 kilometros; a Ceira, 8; a Tremôa (apeadeiro), 12; a Almalaguez (apeadeiro), 16; a Miranda do Corvo, 20; a Padrão (apeadeiro), 23; e a Louzã, 29.

Os bilhetes das tres classes custarão: De Coimbra a Carvalhosa, 120 réis em 1.^a classe, 100 em 2.^a e 70 em 3.^a; a Ceira, 160, 130 e 90, respectivamente; a Tremôa, 240, 190 e 140; a Almalaguez, 320, 250 e 180; a Miranda do Corvo, 400, 310 e 230; a Padrão, 460, 360 e 260; e a Louzã, 580, 450 e 320.

Os bilhetes de ida e volta de Coimbra a Louzã, custarão: 920 réis em 1.^a classe, 720 em 2.^a e 510 em 3.^a, e serão válidos por um dia.

De Lisboa a Louzã os bilhetes simples custarão réis 5\$070 em 1.^a classe; 3\$940 em 2.^a e 2\$820 em 3.^a, e os de ida e volta: 8\$110, 6\$310 e 4\$500, respectivamente.

As estações d'esta nova linha ferrea farão serviço de grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado, e os apeadeiros apenas farão serviço interno reduzido, de passageiros, bagagens e recovagens com restricções, entre as quaes figura a de não receberem volumes de peso indivisivel superior a 100 kilos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Devido ao accidente occorrido na ponte de Gor, que em devido tempo noticiámos, a inauguração da linha de Baza a Guadix limitar-se-ha á secção comprehendida entre Baza e Venta del Baul.

Só dentro de anno e meio ficará toda a linha em condições de ser aberta ao publico.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura da secção da linha de interesse local d'Argent ao Guerche, comprehendida entre Vangués e o Guerche, na extensão de 48.324 metros.

ITALIA

O conselho superior de obras publicas deu parecer favoravel ao projecto d'uma linha ferrea colonial de Ghinda a Nefasit.

RUSSIA

Um syndicato americano entrou em negociações com o governo russo para o estabelecimento de uma linha ferrea que, atravessando a Siberia, ligue a Europa á America passando pelo estreito de Behring e entroncando em Vancouver com as linhas canadianas.

A passagem do Behring far-se-ha por meio de um tunel.

GRECIA

Foi deliberado pelo parlamento que começasse immediatamente a construcção do prolongamento da linha Pireu-Larissa á fronteira turca.

AFRICA

A linha do Cabo ao Cairo está já assente até Broken Hill, 374 milhas a norte de Victoria Falls, ficando assim assentes 2.016 milhas de linha, a partir de Cape Town.

Notas varias

Comboio movido a balão.— Nas proximidades de Salzbouurg procede-se actualmente a experiencias com um caminho de ferro em que o motor é um aerostato.

O aparelho consiste num balão captivo ligado a uma zorra que corre ao longo de um carril.

A linha está assente em uma montanha de aspera inclinação, que as locomotivas a vapor ou electricas não poderiam percorrer se não com a abertura de profundas trincheiras e de tunneis despendiosos.

O balão paira a uns nove metros acima do solo, ligado por meio de um grosso cabo de fio de aço.

Injectando hydrogenio no balão tende este a subir e arrasta o comboio. Para a descida recebe o comboio um astro de agua sufficiente para vencer a energia da força ascensional do hydrogenio.

Telephone de Paris a Madrid.—A Companhia dos Telephones de Madrid propoz ao governo espanhol a montagem do serviço telephonico entre a capital espanhola e Paris; e entre esta cidade e Barcelona.

Para isto será necessario installar dois fios de cobre da espessura de cinco millimetros, entre Madrid e a fronteira franceza, passando por Saragoça, Pamplona, S. Sebastião e Irun.

Além da installação dos fios, será ainda necessario montar as respectivas estações telephonicas; substituir, pelo menos, um terço dos postes hoje existentes da linha de Madrid a Saragoça e installar uma nova linha de Barcelona a Port-Bou, por Gerona, o que representa, na totalidade, a collocação de 817 kilometros de fio, e as correspondentes installações.

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

A despesa a fazer está avaliada em 9.000 contos.

Companhia Real

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

(Concluido do n.º 449)

Empregados e operarios inscritos em 31 de dezembro de 1904	2.819
Inscritos durante 1905	217
Somma	3.036
Reformados durante o anno de 1905	19
Eliminados por demissão	103
Falleceram	17
Ficam existindo em 31 de dezembro de 1905	2.897
Pensionistas :	
a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1904	237
Reformados durante o anno de 1905	19
Somma	256
Reformados fallecidos	22
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1905	234
b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1904	421
Legatarios admittidos em 1905	54
Somma	475
Perderam o direito :	
Por fallecimento	8
Por casamento	5
Por maioridade	11
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1905	451
Encargos resultantes para a Caixa :	
Reformados—Importancia annual das reformas concedidas em 1905	1:655\$910
Caducadas por fallecimento em 1905	3:273\$571
Diminuição da importancia annual das reformas	1:617\$661
Legatarios—Importancia annual das pensões concedidas em 1905	1:780\$425
Caducadas em 1905 :	
Por fallecimento	312\$207
Por casamento	70\$233
Por maioridade	176\$077
Augmento da importancia annual das pensões a legatarios	558\$517
	1:221\$908

Diferença de encargos da mesma especie no anno de 1904 :	
Reformados — diminuição	1:205\$190
Pensionistas — augmento	944\$956
Vê-se assim e pelos relatorios precedentes que os encargos augmentaram :	
Em 1898	10:195\$192
Em 1899	3:714\$965
Em 1900	2:226\$485
Em 1901	4:752\$858
Em 1902	288\$884
Em 1903	2:632\$301
e diminuíram :	
Em 1904	260\$234
Em 1905	395\$753

O fundo de reserva da Caixa de Reformas e Pensões em 31 de dezembro de 1905 era representado por :

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes	59
Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, de usufructo	1
Obrigações de 3 % privilegiadas do 1.º grau da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes (nos termos do convenio)	1.282
Obrigações de 3 % priv. do 1.º grau da mesma Comp.ª	1.134
Obrigações de 3 % do 2.º grau da mesma Companhia	268
Obrigações de 3 % priv., typo da Beira Baixa	100
Obrigações de 4 % do Thesouro Portuguez.	173
Obrigações de 5 % do Credito Predial Portuguez.	28
Obrigações de 4 1/2 % do Credito Predial Portuguez	45

Os fundos disponiveis na mesma data, eram :

Existentes em cofre	911\$538
Existentes em deposito :	
No Monte Pio Geral	18:182\$769
No Crédit Franco Portugais	5:589\$195
	23:771\$964
	24:683\$502

O presidente do Conselho de Administração, *Victorino Vaz Junior*.

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores accionistas :

O relatorio, que nos termos dos nossos estatutos foi enviado a este Conselho Fiscal, pelo Conselho d'Administração da nossa Companhia, é sufficientemente elucidativo quanto aos actos da gerencia no anno de 1905, e mostra a crescente prosperidade da nossa empresa. As receitas augmentaram e as despesas diminuíram na mesma réde, o que deu em resultado o coefficiente d'exploração, que já era favoravel, descer de 43,17 % a 42,51 %

No seu conjuncto a garantia de juro que o governo tinha a pagar foi menor e a linha de Setil a Vendas Novas, na sua differença entre receita e despesa, teve um augmento de mais de 27 contos, sendo este o segundo anno que exploramos tal linha, por combinação com a companhia concessionaria.

O accrescimento de perto de 70 contos de réis, que se deu nas nossas receitas brutas, foi em todos os seus elementos constitutivos, menos no das mercadorias de pequena velocidade. Este facto, que ha muitos annos se não dava, tem a sua explicação no grande decrescimento da exportação de toros de madeira para embarque, o que se attribue á descida dos cambios, á sombra de cuja alta se desenvolvera este commercio.

Nas linhas suburbanas só na de Cintra houve ligeira diminuição.

O nosso trafego com a França tem crescido; porém, com a nossa vizinha Espanha é que continuou a ser menor, o que se attribue principalmente á combinação das linhas d'aquelle paiz, que porfiam em levar os productos de exportação aos seus portos, fazendo para isso grandes sacrificios. Porém a nossa Direcção-Geral occupa-se com a maior sollicitude d'este importante assunto e é de esperar que os seus esforços sejam coroados de bom resultado.

Por outro lado entende a nossa administração, e muito bem, que se devem aperfeiçoar todos os serviços para continuar o progredimento das nossas receitas, no que reside a garantia e esperança de todos os interessados, tanto obrigacionistas como accionistas. Com este fim se tem acabado a renovação das linhas e a sua consolidação, se continua o estabelecimento da segunda via entre Espinho e Aveiro, se realizaram diversos trabalhos complementares, se augmenta o material circulante e se faz a sua renovação nas nossas officinas, para o que foi necessario alargá-las e dotá-las com utensilios e ferramentas indispensaveis, como é necessario para uma boa exploração. No tocante ao material circulante novo, encomendaram-se cinco poderosas locomotivas e dez carruagens modernas de *bogies* para o serviço dos comboios rapi-

dos, que tem tomado nos ultimos tempos grande incremento pela necessidade crescente do trafego de passageiros.

Já se augmentou o numero d'estes comboios entre Lisboa e Porto e seguem negociações para se augmentar entre Lisboa e Paris.

De todo este porfiado trabalho resultará certamente grande somma de vantagens, tanto para o paiz como para a nossa empresa.

Tambem o relatorio nos communica que em breve nos será entregue, para a explorarmos por conta da respectiva empresa, uma secção (Coimbra-Louzã) do caminho de ferro de Coimbra-Arganil. D'aqui provirá augmento do nosso trafego, como aconteceu com a abertura da linha Setil-Vendas Novas, que se calcula daria ás nossas linhas, no anno de 1905, um accrescimento de receita de cerca de 100 contos de réis.

Se a nossa situação economica é desafogada, a financeira não o é menos. As nossas reservas tem sido organizadas conforme a letra dos estatutos. Os nossos prejuizos pela differença de cambio, quanto ás importantes sommas, que sempre temos a pagar no estrangeiro, foram no anno de 1905 de pequena monta. Isto correu para que o resultado da nossa exploração, contadas todas as receitas diminuidas das despesas eventuaes e obrigatorias, adicionando se-lhe ainda o saldo dos exercicios anteriores, fosse de 957:009\$870 réis, que dá para se poder distribuir ás obrigações de 2.º grau o seguinte :

ás de 3 %	10	francos
ás de 4 %	13,33	"
ás de 4 1/2 %	15	"

e ainda parte do juro complementar de 2,50 francos ás obrigações de 3 % de 1.º grau da Beira Baixa, conforme a alinea f) do art. 61.º dos nossos estatutos. Para conta nova ainda nos restaram francos 13 004.510.

Temos o desgosto de vos communicar, acompanhando no seu justificado sentimento o nosso Conselho d'Administração, que falleceram tres dos mais prestimosos membros do mesmo Conselho. O conselheiro Emygdio Julio Navarro, representante do governo, que foi substituído pelo conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa; o visconde de Richemont, que o comité de Paris, de que fazia parte, substituiu, nos termos dos estatutos, por Mr. Paul Desvaux; e o dr. Eduardo Alves de Sá, representante dos obrigacionistas allemães, que o mesmo Comité, egualmente nos termos dos estatutos, substituiu pelo conselheiro Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos.

Deploramos sinceramente tão grandes perdas e applaudimos as novas nomeações.

Tendo Mr. Dorison, membro do Comité de Paris, dado a sua demissão, o mesmo Comité substituiu-o por Mr. Fredaigues.

Tendo o conselheiro Antonio d'Azevedo Castello Branco, representante do governo no nosso Conselho d'Administração, sido chamado a ministro da marinha, foi pelo mesmo governo substituído pelo sr. Antonio José Barbosa de Rezende.

Entre o nosso pessoal superior, temos a deplorar a morte de dois bons empregados que prestaram optimos serviços á nossa empresa: Alfredo Krus, antigo empregado e nos ultimos tempos chefe do trafego, e Jules Remy, inspector de material.

Não por fallecimento, felizmente, mas por ter sido nomeado Inspector d'Obras Publicas, deixou o nosso serviço o antigo engenheiro e ultimamente sub-director da nossa Companhia, o sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho. Sentimos sinceramente este facto, pois que elle representa uma perda dos seus bons serviços. Para o substituir no importante logar de sub-director foi nomeado o sr. Antonio Carlos de Vasconcellos Porto, bem conhecido de todos nós pela sua actividade e intelligencia.

Os empregados da nossa Companhia, dirigidos pelos seus sollicitos chefes, todos tem cooperado para o bom estado da nossa empresa e de justiça é que nestas paginas se consigne o facto e lhes sejam dados louvores.

Pela força da nossa lei organica, dos corpos gerentes terminam este anno o seu mandato, podendo ser reeleitos, os seguintes administradores e membros do Conselho Fiscal :

Como representantes dos accionistas, os administradores :

 Carlos Maria Eugenio d'Almeida
 Conselheiro Luiz Gonzaga dos Reis Torgal.

Como representantes dos obrigacionistas, os administradores :

 Conselheiro Henrique Daehuhart
 Louis Lhomme
 Paul Leroy Beaulieu.

E os membros do Conselho Fiscal :

 Manuel Joaquim Alves Diniz
 Manuel José Monteiro.

Só dos representantes dos accionistas tereis de vos occupar na eleição a fazer.

A escripturação e balanço da Companhia foi encontrado nos seus termos regulares, sendo os lançamentos feitos com as devidas regras.

A nossa Caixa de Socorros e a de Reformas e Pensões tem continuado a satisfazer aos fins a que são destinadas. No relatório do Conselho d'Administração se apresentam dados suficientes para julgar do seu funcionamento.

Em conclusão temos a honra de vos propôr:

1.º Que seja dado um voto de sentimento pela morte dos tres administradores fallecidos, o conselheiro Emygdio Julio Navarro, visconde de Richemont e doutor Eduardo Alves de Sá, communicando-se esse voto ás respectivas familias

2.º Que igualmente manifesteis o vosso sentimento pela morte dos dois empregados superiores da Companhia, Alfredo Krus e Jules Remy.

3.º Que louveis a nossa Direcção Geral e todos os empregados dos diversos serviços da Companhia, pelo zelo e intelligencia com que se desempenharam dos seus deveres.

4.º Que aproveis o balanço e contas da gerencia do anno de 1905.

5.º Que do saldo liquido de 937:009\$870 réis seja distribuido, como juro ás obrigações de 2.º grau, o seguinte:

ás de 3 %	40	francos
ás de 4 %	13,33	"
ás de 4 1/2 %	15	"

e como parte do juro complementar 2,50 francos ás obrigações de 1.º grau da emissão da Beira Baixa.

6.º Que sejam conservados os honorarios dos corpos gerentes, do commissario régio e seu adjuncto, da mesma maneira que nos annos precedentes.

7.º Que procedaes á eleição de dois membros do Conselho de Administração e de igual numero do Conselho Fiscal.

Lisboa, 19 de maio de 1906.

Antonio Centeno. — Manuel Joaquim Alves Diniz. — Manuel José Monteiro. — Conde de Verride. — Alfredo Mendes da Silva. — Francisco Teixeira de Queiroz.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de pedra britada

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

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

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

As condições da arrematação e caderno de encargos pódem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção em Campanhã (rua da Estação n.º 32).—Porto, 28 d'agosto de 1906.

Direcção do Sul e Sueste

Leilão de remessas e objectos abandonados

Previne-se o publico de que, no dia 17 do corrente mez de setembro e dias seguintes, pelas 11 horas da manhã, num dos armazens da estação do Barreiro, se ha de proceder á venda, em hasta publica, das remessas e objectos abandonados que se encontram ao abrigo do que preceitua o art 108.º da tarifa geral para transportes por grande e pequena velocidade.

Em todos os dias não santificados eu feriados, poderão os objectos ser examinados no referido armazem.

Lisboa, 7 de setembro de 1906.

Construcção de habitações

Faz-se publico que no dia 25 de setembro de 1906, pelas doze horas do dia, na secretaria da 3.ª secção de via e obras em Beja,

perante o respectivo chefe de secção, terá logar a arrematação para a empreitada de construcção de habitações para doze empregados na estação de Cuba.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 80\$000 réis.

Os licitantes pó lem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acérea dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos, e as condições de arrematação pódem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da referida secção do expediente do serviço de via e obras no Barreiro.

Beja, 1 de setembro de 1906.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de creosote

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

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 22 d'agosto de 1906.

Fornecimento de tábuas de pinho

No dia 1 de outubro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 tábuas de pinho.

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

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

Lisboa, 24 d'agosto de 1906.

Venda de sucata metallica

No dia 1 de outubro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de sucata metallica.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio.—Lisboa, 31 d'agosto de 1906.

Fornecimento d'azeite de oliveira

No dia 1 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 120 toneladas d'azeite de oliveira.

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

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

Lisboa, 8 de setembro de 1906.

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 8 d'outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

Lisboa, 11 de setembro de 1906.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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.

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas 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 iista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

PORTO **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Les 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 Munhos.

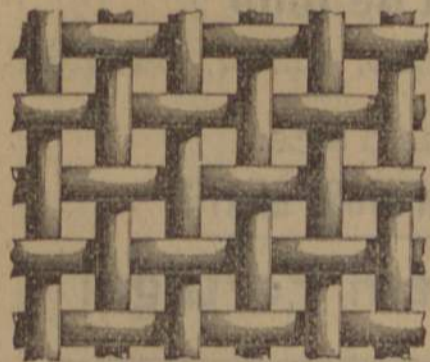
PURIO **João Pinto & Irmão.** — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

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 razoavel — 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—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

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



CASA FUNDADA
em 1854

TECIDOS METALLICOS

ESPECIAES

para o tratamento de MINERAES, TECIDOS METALLICOS
para todas as applicações INDUSTRIAES

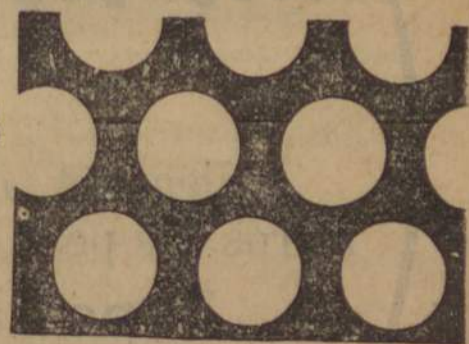
RÊDES DE TODAS AS CLASSES

RIVIÈRE

RONDA DE SAN PEDRO, 58
BARCELONA

ARAMES E ARTIGOS DE ARAME, CABOS, RÊDE,
CRIVOS, ESPINHO ARTIFICIAL, CHAPAS PERFURADAS

LAMPADAS DE SEGURANÇA
para MINAS



MOREIRA DE SÁ & MALEVEZ

ENGENHEIROS-CONSTRUCTORES

LISBOA — Rua Maria Andrade, 3, 1.º D.
PORTO — RUA DE SANTO ANTONIO, 109



PONTE DO VALLE DE MEÕES — MIRANIELLA
(Obra inteiramente em cimento armado, construída em 34 dias. — Vão—19 metros)

Construções em beton de cimento armado, systema "Hennebique" privilegiado, inalteraveis, economicas e á prova de fogo

Pavimentos, terraços, escadas, reservatorios para agua, vinho, alcool, ou qualquer liquido, edificios industriaes.

Fundações em solos maus, columnas, pontes e quaesquer obras d'arte.

EMPREITADA GERAL DE CONSTRUÇÕES

PROJECTOS ORÇAMENTOS GRATIS

Agentes geraes do sistema "Hennebique" em Portugal

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.

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

Table with 5 columns: Description (e.g., De 2 a 4 1/2 millímetros), 3 letras, 4 letras, 5 letras, 6 letras. Prices range from 11\$000 to 19\$000.

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta redacção.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Setembro de 1936

COMPANHIA REAL

Table for Companhia Real routes: C. Sodré, Algés, C. Sodré. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Mais os do Paço d'Arcos e C. scaes, excepto os a e l.

Table for Companhia Real routes: C. Sodré, P. Arcos, C. Sodré. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Mais os de Cascaes, excepto os a

Table for Companhia Real routes: C. Sodré, Cascaes, C. Sodré. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Queluz, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Mais os de Cintra, excepto os a.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Cintra, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Sacavem, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Povoia, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, V. Franca, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Setil, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Setil, Vendas Novas, Setil. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Santarem, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-R. Entroncamento, Lisboa-R. Entroncamento. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-Rocio, Pampilhosa, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa Rocio, Porto, Lisboa-Rocio. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Aveiro, Porto, Aveiro. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Ovar, Porto, Ovar. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Esmoriz, Porto, Esmoriz. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Espinho, Porto, Espinho. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Coimbra, Figueira, Coimbra. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa, Badajoz, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa, V. Alcantara, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa, Guarda, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa, Caldas, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Lisboa-R., Figueira, Lisboa-R.. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Caldas, S. Martinho, Caldas. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Figueira, Caldas, Lisboa-R. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Companhia Real routes: Alfarellos, Figueira, Alfarellos. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

BEIRA ALTA

Table for Beira Alta routes: Figueira, Pampilhosa, Figueira. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Pampilhosa, Luzo, Pampilhosa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Pampilhosa, Mangualde, Pampilhosa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Pampilhosa, Guarda, Pampilhosa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Pampilhosa, F. Oñoro, Pampilhosa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

SUL E SUESTE

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Barreiro, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Setubal, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Evora, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Villa Real, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Moura, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Vila Viçosa, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Portimão, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Faro, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Beja, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Vila Real, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Portimão, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Faro, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Beja, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Vila Real, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Portimão, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Faro, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Sul e Sueste routes: Lisboa, Beja, Lisboa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

MINHO E DOURO

Table for Minho e Douro routes: Porto, Famalicão, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Braga, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Vila Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Vila Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Vila Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Vila Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Vila Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Minho e Douro routes: Porto, Vila Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Vianna, Valença, Vianna. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Porto, Penafiel, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Porto, Marco, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Porto, Regoa, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Porto, Tua, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Porto, Barça d'Alva, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Porto, Villa Real, Porto. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Regoa, Villa Real, Regoa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Mosteiro, Tua, Mosteiro. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Regoa, Barça d'Alva, Regoa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Beira Alta routes: Tua, Barça d'Alva, Tua. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

VIZEU

Table for Vizeu routes: Santa Comba, Vizeu, Santa Comba. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Vizeu routes: Santa Comba, Vizeu, Santa Comba. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Vizeu routes: Santa Comba, Vizeu, Santa Comba. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

MIRANDELLA

Table for Mirandella routes: Foz-Tua, Sendas, Foz-Tua. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Mirandella routes: Foz-Tua, Macêdo, Foz-Tua. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Mirandella routes: Mirandella, Ma.êdo, Mirandella. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

GUIMARÃES

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Table for Guimarães routes: Trofa, Guimarães, Trofa. Columns: Partida, Chegada, Partida, Chegada.

Legend for train types: a Directos ou rapidos, 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 santificados, i Terças, sextas e domingos, j Terças feiras, k Segundas, quintas e sabbados, l Di. ct. até e desde Paço d'Arcos, m Segundas, qu. ras, quintas e sabbados, n Sabbados, o Dia 23 de cada mez, p Lisboa e Caes dos soldados, q Porto Gaia-anha, r Por Alfarellos, Oeste, s Terças, quartas, sextas e domingos, x Terças e sextas feiras, y Segundas, terças, quintas e sabbados, z Quartas e sabbados.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

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

Os vapores tem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-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



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Herzog**. Sairá a 24 de setembro.

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



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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Borussia**. Sairá a 1 de outubro.

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



Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Kuglia**. Sairá a 20 de setembro.

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



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Cap Ortegat**. Sairá a 2 de outubro.

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



Bordeos, vapor francez **Cordillere**. Sairá a 19 de setembro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Buenos Aires (directo), vapor allem. **Cap Blanc**. Sairá a 24 de setembro.

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



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Ingdatena**. Espera-se a 17 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Magellan**. Sairá a 18 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. Aurea, 32, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Incuman**. Sairá a 19 de setembro.

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



Hamburgo, vapor allem **Corrientes**. Sairá a 26 de setembro.

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



Havre e Liverpool, vap. inglez **Anselm**. Sairá a 18 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sairá a 21 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Trav. da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Liverpool, vapor espanhol **Isla de Canay**. Sairá a 16 de setembro.

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



Londres e Antuerpia, vapor inglez **Montan z**. Sairá a 17 de setembro.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres (via Havre), vapor inglez **Peninsula**. Espera-se a 18 de setembro.

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

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



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 24 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Lu-Itania**. Sairá a 1 de outubro.

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



Napoles (directo), vapor allemão **Benania**. Sairá a 25 de setembro.

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



Oran, Barcelona, Cete e Marselha, vap. frances **Saint Jacques**. Sairá a 22 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sairá a 27 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap allem **Desterro**. Sairá a 22 de setembro.

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



Pernambuco, Cabedello e Natal, vapor inglez **Navigator**. Sairá a 21 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. por allemão **Petropolis**. Sairá a 26 de setembro.

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



S. Inigo, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Lobito, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Malango**. Sairá a 22 de setembro.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sairá a 17 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orosca**. Sairá a 19 de setembro.

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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Esmeralda**. Sairá a 24 de setembro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.^o



Vigo, Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rio Negro**. Sairá a 17 de setembro.

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





CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

MODIFICAÇÃO DA TARIFA ESPECIAL N.º 10

DE

PEQUENA VELOCIDADE

(Approvada por despacho ministerial de 29 de agosto de 1906)

DESDE 10 DE SETEMBRO DE 1906

A partir da data acima indicada é modificada a 3.^a série da tarifa especial n.º 10 de pequena velocidade, como se segue:

3.^a SÉRIE

Peixe em conserva, salmoira ou salgado

Expedições das estações além de S. Marcos, para as estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal.

Minimo de expedição: 100 kilogrammas ou pagando como tal.

Por tonelada.....	{ até 340 kilometros.....	2\$000 réis
	{ além de 340 kilometros...	2\$400 »

Lisboa, 31 de agosto de 1906.

Pelo Engenheiro Director

F. Figueiredo e Silva.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço combinado com a Companhia de Salamanca á fronteira de Portugal

Tarifa especial B. S. n.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 1 em Hespanha)

PARA O TRANSPORTE DE

PALHA PRENSADA E NÃO PRENSADA em saccos ou fardos

Por wagons completos de 4:000 kilogrammas ou pagando como tal

Applicavel desde 15 de Setembro de 1906

PREÇOS DIRECTOS POR TONELADA, COMPREHENDIDAS AS DESPEZAS ACCESSORIAS

Das estações abaixo ás da frente — ou vice-versa —	Guarda		Celorico		Gouvêa		Nellas		S.ª Comba		Luso		Cantanhede		Figueira	
	Participes correspondentes a cada Companhia															
	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.	S. F. P.	B. A.
	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis	Pesetas	Reis
Salamanca	13,75	1320	13,75	2250	13,75	2850	13,75	3570	13,75	4410	13,75	5100	13,75	5740	13,75	6690
Quejigal	10,14	1320	10,14	2250	10,14	2850	10,14	3570	10,14	4410	10,14	5100	10,14	5740	10,14	6690
Fuentes S. Esteban	6,27	1320	6,27	2250	6,27	2850	6,27	3570	6,27	4410	6,27	5100	6,27	5740	6,27	6690
Ciudad Rodrigo	3,74	1320	3,74	2250	3,74	2850	3,74	3570	3,74	4410	3,74	5100	3,74	5740	3,74	6690
Lumbrales	12,54	1320	12,54	2250	12,54	2850	12,54	3570	12,54	4410	12,54	5100	12,54	5740	12,54	6690
Villavieja	10,01	1320	10,01	2250	10,01	2850	10,01	3570	10,01	4410	10,01	5100	10,01	5740	10,01	6690
Villar Formoso	—	1320	—	2250	—	2850	—	3570	—	4410	—	5100	—	5740	—	6690

Observação importante—Os preços d'esta tarifa deverão ser satisfeitos na moeda do paiz em que o pagamento se fizer, devendo os participes das Companhias estrangeiras ser calculados ao cambio corrente.

Este cambio será indicado por um aviso periodico affixado nas estações e revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Condições

1.ª — Os preços indicados não comprehendem:

I — Os direitos de guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal.

II — Os impostos para o Governo hespanhol.

III — As despesas por operações d'alfandega e documentos de despacho.

2.ª — As operações de carga e descarga serão feitas de conta e risco dos expedidores e consignatarios respectivamente.

Em HESPANHA devem essas operações ser verificadas dentro das 8 horas uteis seguintes áquella em que o material, vasio ou carregado, haja sido posto á disposição dos remetentes ou dos destinatarios.

Findo este praso de 8 horas sem que os interessados tenham feito as operações que lhes incumbem, conforme esta condição, as Companhias Hespanholas cobrarão, pela paralysação do material, 0,²²5 por wagon e hora effectiva de demora, quer de dia quer de noite, reservando-se, ainda assim, o direito de mandar proceder á carga ou á descarga das remessas, por conta dos expedidores ou consignatarios, ao preço de 0,²60 por tonelada por cada uma d'estas operações.

Em PORTUGAL para cada uma d'estas operações é concedido um praso de 24 horas, que será contado a partir do momento em que os wagons forem postos pela estação á disposição dos interessados.

Quando a carga ou descarga não fôr effectuada no praso fixado, a Companhia reserva se o direito de fazer estas operações á sua custa ou de conservar os wagons á disposição, segundo entender, percebendo no primeiro caso 100 reis por tonelada e por operação de carga ou descarga, e no segundo caso a taxa de estacionamento diario por cada wagon, segundo a tarifa de despezas accessorias em vigor.

3.^a — Para a carga das mercadorias comprehendidas n'esta tarifa, as Companhias não são obrigadas a fornecer outro material, que o que tenham disponivel, quer aberto quer fechado, sem que por isso sejam responsaveis pelas avarias ou depreciação que soffra a mercadoria.

Entretanto quando se utilisem wagons abertos facilitar-se-hão aos expedidores que o solicitem, encerrados pelo preço de 3 pesetas em Hespanha e 540 reis em Portugal por cada um, seja qual fôr o trajecto que percorram em qualquer das linhas.

4.^a — As remessas internacionaes procedentes ou destinadas a uma estação não indicada na presente tarifa mas comprehendida entre as estações acima mencionadas, disfructarão o beneficio da sua applicação sempre que d'essa percepção resulte um preço mais barato que o das demais tarifas applicaveis ao transporte.

5.^a — As Companhias reservam-se o direito de exceder no duplo os prazos regulamentares de expedição e transporte, sem que por esse motivo lhes possa ser feita reclamação alguma.

6.^a — Quando as mercadorias facturadas por esta tarifa cheguem ao seu destino com atrazo, isto é, depois de decorridos os prazos regulamentares e os de ampliação que se indicam na condição precedente e sempre que a causa d'esse atrazo não seja devida a casos fortuitos ou de força maior, as Companhias ficam obrigadas a abonar, por unica indemnisação, uma quantia que não poderá exceder a 25% dos portes da remessa, segundo os preços d'esta tarifa, sujeitos á seguinte escala:

Por um atrazo de um ou dois dias, indemnisação de 10 %
» » » » trez » » » 15 %
» » » » quatro » » » 20 %
» » » » cinco ou seis » » » 25 %

Para os calculos que precedem, desprezar-se ha toda a fracção de dia que não chegue a 12 horas, contando-se como dia completo quando essa fracção passe de 12 horas.

Se o atrazo exceder de seis dias, os consignatarios poderão fazer uso do direito que a lei lhes faculta.

7.^a — Os preços d'esta tarifa applicar se-hão d'officio, quando resultem ser os mais baratos, e os expedidores, a quem previamente se explicará as condições d'applicação, não solicitem por escripto, na nota d'expedição, a applicação d'outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.

8.^a — A applicação da presente tarifa fica sujeita ás condições das tarifas geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições e condições da presente.

Operações Aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de tres exemplares da nota d'expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou se suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas d'expedição e suas copias.

As Companhias combinadas declinam inteiramente a sua responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam occorrer nas alfandegas portugueza e hespanhola em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devam servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

Em Villar Formoso e Fuentes de Oñoro

Os agentes aduaneiros das companhias da Beira Alta e Salamanca á fronteira, em Villar Formoso e Fuentes d'Oñoro, encarregam-se dos despachos das mercadorias nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de commissão por operações aduaneiras. Entretanto os expedidores poderão, se assim o entenderem, tomar a seu cargo as operações e formalidades aduaneiras n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer caso, devem fazer, na respectiva nota d'expedição, a declaração seguinte:

Todas as operações e formalidades da alfandega nas fronteiras Portugueza e Hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao Sr. _____ residente em _____.

O agente indicado pelo expedidor, effectuará todas as despezas aduaneiras e pagará todas as despezas e direitos exigidos, por sua conta e risco, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira em que se effectuam as referidas operações, sem que estas estejam completamente terminadas.

As companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

Quando na nota de expedição o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão estas feitas de conformidade com a respectiva tarifa, pelos agentes aduaneiros das companhias, a fim de evitar os prejuizos da detenção da mercadoria.

Lisboa, 30 de Agosto de 1906.

O Engenheiro Director da Companhia

Marquez de Gouvêa.