



Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

Contem uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1900, do Ministerio das Obras Publicas

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: ANTUERPIA, 1894, MEDALHA DE BRONZE — BRUXELLAS, 1897, MEDALHA
DE PRATA — PORTO, 1897, MEDALHA DE PRATA — LISBOA, 1898, GRANDE DIPLOMA D'HONRA

Proprietario-director, **L. de Mendonça e Costa**, Inspector Chefe de Repartição
nos Caminhos de Ferro Portuguezes

Engenheiro-consultor, **C. Xavier Cordeiro**, Chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Redactores — **J. M. d'Oliveira Simões**, engenheiro, lente da Escola do Exercito,
J. Fernando de Souza, engenheiro, Secretario do Conselho d'Administração dos Caminhos de Ferro do Estado

Redactor em Madrid, **D. Juan de Bona** — Em Bruxellas, **Ruy da Trindade**, Engenheiro

Correspondentes : em Paris, **L. Cretey** ; em Liverpool, **W. N. Cornett** ;

Collaboradores os principaes engenheiros portuguezes

ARQUIVO
CP
HISTORICO

15.º ANNO—1902

REDACÇÃO

48—RUA NOVA DA TRINDADE—1.º

Telephone, 27

LISBOA

ASSIGNATURAS

PORTUGAL: anno 2\$500 réis; semestre 1\$400 réis. — HESPAÑA: anno 17 pesetas.

UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL: anno 4\$000 réis, fortes. — Numero avulso, sem annexos, 120 réis

(Os numeros com annexos não se vendem avulso)

LISBOA
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

TRAVESSA DO SACRAMENTO AO CARMO, 3 A 7

1902

INDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 15.º ANNO

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Annexo (O) da Parte Official.....	163	Congresso das Associações de Imprensa, 170 e	229
Apedrejadores de comboios, 263, 277, 295, 314, 327 e	367	Convenio (O) 119 e.....	131
Arrematações:		Convites.....	39
13, 28, 44, 61, 76, 93, 108, 125, 140, 155, 172, 188, 205,		Cousas colonias.....	162
220, 237, 253, 269, 284, 300, 317, 333, 349, 372 e....	404	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras 9, 24, 41,	
Ascensor (O) do Carmo em Lisboa, por Raul Mesnier de	218	57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233,	401
Ponsard, 177 e 202 e	74	249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 369 e.....	202
Ascensores mechanicos de Lisboa.....	90	Deposito Sanguinhal.....	49
Associação Commercial do Porto.....	321	Distribuição de força, por O. S. —♦.....	366
Automobilismo: 39, 298 e	52	Electricidade no tunnel	122
Avisos de chegada.....		Empregados no Commercio de Lisboa	147
Avisos de serviço:		Empregados das linhas do Estado	22
44, 61, 76, 93, 107, 125, 140, 155, 172, 188, 205, 220, 237,		Engates automaticos	209
253, 268, 332, e.....	349	Estações (As) do Minho e Douro no Porto, por José Fer-	340
Bacia (A) do Liz, por O. S. —♦.....	1	nando de Sousa —♦.....	132
Bairro (O) da Europa —♦.....	145	Estatistica curiosa	241
Banco Lusitano	58	Estatistica geral.....	275
Bilhetes para Madrid.....	117	Excursão de engenharia, por O. S. —♦.....	327
Boletim da praça de Lisboa: por L. R.:		Excursões.....	180
8, 23, 40, 55, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200,		Exposição de St. Louis 38 e.....	361
216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 368 e....	384	Expropriações (As)	98
Bragança e Villa Real, 133 e.....	154	Extra (As) velocidades, por R. da Trindade 226, 261 e (ill.)	39
Cabo (Do) ao Cairo.....	298	Freio portuguez.....	129
Cambios, descontos e agios:		Fundo (O) especial dos caminhos de ferro, por José Fer-	37
8, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200,		nando de Sousa —♦.....	170
216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 368 e....	384	Idéa (Uma) sympathica	71
Caminho (O) de ferro de Bagdad	58	Imprensa (A) contra o analfabetismo	66
Caminho de ferro de Benguella, 22, 295 —♦ 305 —♦ e	377	Invenção (Uma) portugueza	275
in por O S.....	119	João Pedro Tavares Trigueiros.....	10
Cam ho de ferro de Mirandella a Bragança, por Eiriel,	81	Jogo (O) nas praias —♦ 258 e	10
—♦ 65, 91 e	19	Legislação estrangeira.....	84
Caminhos de ferro do Sul e a Agricultura —♦.....	356	Legislação de obras publicas	97
Caminho de ferro Transsiberiano	22	Linha do Algarve	
Caminhos de ferro ultramarinos	290	Linha do Alto Minho —♦.....	
Canal interoceânico		Linhas estrangeiras:	
Cartas de Inglaterra, por W. N. Cornett, 146, 259 e.....	343	Abyssinia 76, Africa Austral 93, 267; Africa ingleza	
Carteira dos accionistas:		107, Allemanha 12, 61, 107, 155, 187, 203, 236, 251,	
7, 23, 56, 71, 87, 120, 151, 167, 183, 198, 214, 231, 247,	338	299, 315, 331; Argelia 12, 76, 251; Australia 155,	
264, 280, 296, 311, e.....	135	316, 371; Austria-Hungria 125, 251, 283; Belgica 219,	
Cascaes (A) e a Cintra por electricidade.....	362	371; Brazil 140, 155, 236, 267; Canadá 93, 155; Chili	
Centenario (O) da locomotiva.....	328	171, China 12, 171, 203, 251; Cochinchina 155, Cri-	
Commercio e Navegação, 323 e.....	35	méa 61, Cuba 171, Dahomey 171, Dinamarca 348,	
Commercio Portuguez, 10, 90, —♦ 113, por O. S.; 186, 218,	246	Egypto 251, Estados Unidos 26, 107, 187, 267, 299,	
279, 314 e		348, 371; Franca 11, 26, 42, 60, 75, 107, 124, 139, 155,	
Commissarios do governo.....		171, 203, 219, 236, 251, 282, 315, 330, 347, 370; Gre-	
Como se viaja nos Estados Unidos.....		cia 140; Hespanha 11, 26, 42, 61, 75, 93, 107, 124,	
Companhia dos Caminhos de ferro Portugue-		139, 154, 171, 186, 203, 219, 235, 251, 267, 282, 298,	
zes da Beira Alta. Relatorio do Conselho de Admi-	204	315, 330, 347, 370, 403; India 93, 155; Inglaterra 12,	
nistração e parecer do Conselho Fiscal 187 e	103	107, 236, 283, 299, 316, 348; Colonias inglezas 27,	
Companhia Fidelidade.....	135	Italia 12, 26, 61, 107, 139, 236, 267; Madagascar 348,	
Companhias (As) francezas.....	115	Marrocos 93, Mexico 316, Nicaragua 107, Noruega	
Companhia de Guimarães	91	140, Persia 171, 267; Republica Argentina 171, 219;	
Companhia Nacional de caminhos de ferro.....		Rhodesia 236, Russia 12, 26, 107, 125, 140, 251, 283,	
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atrav-		331; Soldão 204, Suissa 12, 283, 371, 403; Tunisia 125 e	155
ez d'Africa. Relatorio do Conselho de Administra-	404	Linhas francezas	366
ção e parecer do Conselho Fiscal 12, 27, 43, 371 e....	343	Linhas da Irlanda	325
Assembléa geral		Linha (A) de Mormugão, por O. S. —♦.....	273
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Por-		Linhas portuguezas 11, 26, 42, 60, 74, 92, 107, 124,	
tuguezes:		139, 154, 170, 186, 202, 218, 234, 250, 266, 282, 298,	
Em 1902 —♦.....	193	314, 330, 346, 370 e.....	403
Orçamento (O)	51	Linha da Regoa a Chaves.....	123
Relatorio do Conselho de Administração e parecer do		Linhas (As) de Vevey	164
Conselho Fiscal, 219, 236, 251, 267, 283, 299, 316,		Lobito á fronteira de Angola —♦.....	357
331 e	348	Locomotivas inglezas	342
Concursos, 107, 172, 220 e	332	Lourenço Marques 134 e	194
		O seu caminho de ferro	166
		Luz (A) Kitson (ill.)	148
		Madrid-Caceres-Portugal 102 e.....	186
		Maior e menor cotação mensal e annual, em 1901, de fun-	
		dos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas	
		bolsas portugueza e estrangeiras 24 e	25

INDICE

Melhoramentos de Lisboa. I A viação publica 18. — II Vehiculos e conductores 34. — III Regulamentação do transitio 69. — IV A limpeza da cidade 101. — V Habitadores das ruas 118. — VI Afixações 151. — VII Reparaciones nas ruas 245. — VIII Indicações de ruas.	294
Metropolitano (O) de Paris.	21
Motores do metropolitano de Londres.	343
Nosso (O) anno passado.	1
Nosso (O) brinde em 1902, 214, 261 e.	276
Nossos (Os) collegas.	279
Notas varias.	27

Notas de viagem:

VI. Genebra a Neuchâtel, 5—VII Neuchâtel e o Valle de Moutier, 20—VIII Basileia, Caminho de Zurich, 36—IX Zurich. Uma partida original, 53—X. As quedas do Rheno, 70—XI. A linha d'o Arlberg, 86—XII. Innsbruck a Munich, 102—XIII. Munich a Leipzig, 117—XIV. Leipzig ao Hannover, (ill.), 133—XV. Hannover e Hamburgo (ill.), 149—XVI. Hamburgo e Kiel, (ill.), 165—XVII. Berlim, 182—XVIII. De Berlim a Dresden e á Bohemia, (ill.), 197—XIX. A Praga e a Vienna (ill.), 213—XX. Vienna a Budapest pelo Danubio, (ill.), 230—XXI. De Budapest a Fiume, 245—XXII. A Italia na Austria—Trieste—Despedida de excursão e do campanario de Veneza, (ill.) 263—I. Excursões na Suissa, 276—II. Bienne e Berne, (ill.), 293—III. Thun—Adelboden—Kandersteg, (ill.), 310—IV. O electrico do Burgdorf—Interlaken, 325—V. A volta da Wengernalp, (ill.), 341—VI. Enganos d'um viajante—Gussbach—Rothorn—Reichenbach—O Brünig, 365—VII. A estação de Lucerna—A cidade—O lago—O Stanserhorn.	402
Novas carruagens de 3.ª classe.	250
Nova classificação de mercadorias.	37
Nova York a S. Francisco sem paragem.	123
Novidades (A's).	246
Olhão á Fuzeta.	366
Orçamento (O) das obras publicas.	66
Paragem rapida dos comboios.	22
Passagens para o Campo Pequeno.	106
Payalvo a Thomar, 274, 292 e.	311
Pedras e tiros.	346
Pias a Moura.	402
Ponte sobre o Tejo de 840 metros em 14 tramos.	6
Porto á Pova e Famalicão.	106

Publicações recebidas:

10, 42, 59, 138, 154, 167, 186, 234, 279 e.	299
Questões de tarifas —♦	17
Ramal de Cascaes 69 e	279
Ramal (O) de Portimão.	35
Rapidos (Os) da Europa.	170

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes:

9, 25, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 369 e ...	401
Rêde (A) ferroviaria do sul do Tejo, por José Fernando de Sousa (ill.) —♦	354
Rêde (A) ingleza em 1900.	59
Reforma (A) dos serviços de saude, por Carlos da Silva	34
Repinhalisação (A) por L. R.	135
Revue de la Bourse de Paris, por L. C. 55, 88, 120 e ...	215
Selvagerias.	229
Serviço (O) fluvial do Sul e Sueste.	379
Signaes Barbosa.	36
Sympathica instituição.	340

Tarifas de transporte 5, 51, 197, 275, 292, 310, 325 e	361
Telegrapho sem fios.	150
Thermas em moda.	307
Trabalho (O) nos caminhos de ferro.	38

Tracção electrica 11, 37, 54, 74, 91, 106, 122, 164, 186, 202, 212, 244, 266, —♦ 289, 326, 346 e	367
Tracção (A) electrica nas gares.	170
Transportes para França.	52
Trasbordos no Tejo.	293
Travessia (A) dos Alpes.	278
Tremvias (Os) electricos subterraneos de Buenos Ayres	234
Valle do Vouga.	136
Valor (O) das estatisticas.	314
Vantagem (Uma) aos nossos assignantes.	103

Velo Club de Lisboa.	170
Vendas Novas a Sant'Anna —♦	161
Construcção da linha.	225
Via ferrea suspensa.	138
Viação municipal e parochial.	342
Viagens em Hespanha, 69 e.	101
Viagens na Suissa.	164
Vocabulario tecnico.	52
Wagons-leitos.	172
Reorganização (A).	39

Parte official

Legislação por linhas:

Ambaca a Malange.	386
Atravez d'Africa.	385
Beira Baixa 116 e	275
Carris de ferro de Lisboa 2, 35, 85, 117, 164, 261 e	275
Carris de ferro do Porto.	291
Evora a Ponte de Sôr.	384
Extremoz a Villa Viçosa, 381 e	384
Faro a Villa Real de Santo Antonio.	86
Foz Tua a Mirandella.	100
Funchal, 291, 308 e	324
Guimarães.	3
Loanda a Ambaca.	385
Lobito á Fronteira, 388 e	390
Minho e Douro.	243
Mirandella a Bragança, 181, 182, 195, 211 e	227
Pinhal Novo a Garvão.	384
Pocinho a Miranda, 68, 99 e	243
Porto á Pova e Famalicão.	164
Regoa a Chaves e fronteira, 181, 260 e.	360
Santa Comba a Vizeu, 85 e	101
Torres-Figueira-Alfarellos, 260 e	275
Valença a Monsão.	101
Vendas Novas a Sant'Anna, 147, 243, 244, 261, 275, e	339

Legislação diversa:

Associação de Socorros Mutuos dos empregados do Minho e Douro.	291
Bilhetes de identidade.	260
Caixa d'aposentações e socorros das linhas do Estado, 86 e	339
Concessões d'obras publicas no Ultramar.	389
Conselho de Tarifas.	359
Contracto sobre Ambaca a Malange.	385
Contracto sobre Lobito á fronteira.	392
Linhas ferreas sobre leito d'estradas.	291
Liquidação d'impostos nas linhas do Estado.	85
Pessoal dos serviços centraes da administração do Estado e das linhas, 164, 181, 195, 259 e	357
Rêde ao Sul do Tejo, 260, 360 e	382
Reorganização do conselho d'administração do Estado e da secretaria, 19 e	358

Tarifas

Distribuidas com os n.º abaixo:

Companhia Real	N.º
N.º 3. g. v. Passageiros nos comboios tramways, 349 e.	357
L. 1. g. v. Idem.	359
L. 2. g. v. Idem.	359
L. 3. g. v. Idem.	359
P. 10. g. v. Idem, 337, 349 e	357
N. B. 8 g. v. Reembolsos.	356
M. L. 3. p. v. Madeiras.	354
Operações aduaneiras.	340

Beira Alta	
B. S. M. 8. g. v. Generos frescos	356

Annexos diversos

Horarios-brinde para carteira, 339 e	349
Mappas estatisticos dos caminhos de ferro de Portugal.	314

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**
SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo de Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO T. do Sacramento ao Carmo, 7 Redacção e administração 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 LISBOA TELEPHONE N.º 27 End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. N.º 10, g. v. da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

SUMMARIO

	Paginas
O NOSSO ANNO PASSADO.....	1
A BACIA DO LIZ, por O. S.....	1
PORTE OFFICIAL—Portarias de 21 de dezembro e bases para a construção do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, de 22 de novembro, do Ministerio das Obras Publicas.....	2 a 5
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	5
NOTAS DE VIAGEM — VI — Genebra a Neuchâtel.....	5
PONTE SOBRE O TEJO DE 840 METROS, EM 14 TRAMOS.....	6
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	7 a 9
LEGISLAÇÃO DE OBRAS PUBLICAS.....	10
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA.....	10
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	10
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
TRACÇÃO ELECTRICIA.....	11
LINHAS PORTUGUEZAS — Lourenço Marques — S. Thomé — Companhia Nacional — Novas locomotivas — Mormugão — Minho e Douro — Cintra a Collares — Beira Alta.....	11
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Inglaterra — Alemanha — Russia — Italia — Suissa — França — Argel — China.....	12
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração.....	12
ARREMATACOES.....	13
AGENDA DO VIAJANTE.....	14
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1902.....	15
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	16

O NOSSO ANNO PASSADO

ENTRANDO NO 15.º anno de publicação, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* repete, hoje como ha quatorze annos, os seus agradecimentos ao publico que se tem interessado por esta folha, aos collaboradores que a teem honrado com os seus escriptos, aos annunciantees que a teem preferido para a sua publicidade.

E' á concorrência d'estes tres elementos que devemos a conservação d'este jornal que, a principio, muitos julgavam ser uma phantasia de sonhador ingenuo, e já hoje prova, com a sua existencia de 14 annos, que está firmado em bases solidas.

Durante o anno findo novos factos vieram affirmar-nos a importancia que póde ter uma folha como esta, em que as questões d'interesse geral se tratam sem paixão, sem politica, systematica e tecnicamente.

O grito d'alarme dado por um dos nossos mais distinctos collaboradores, nesta folha, sobre os perigos da falta de regulamentação dos serviços electricos, foi o signal de combate em todo o jornalismo de Lisboa.

Discutiram-se entre todo o publico theorias nossas e extranhas; os jornaes officiosos acudiram pelo governo que se suppunha atacado, os defensoros da companhia mais interessada na falta d'esses regulamentos não nos pouparam como alvo das suas balas.

Mas o *Diario do Governo* falou; primeiro a publicar a traducção dos regulamentos inglezes, que se dizia ser o bastante para vigorar entre nós; depois, como a *Gazeta* continuasse a provar que não o eram, vem o regulamento geral das industrias electricas, que aqui reproduzimos nas paginas 413 a 416 do nosso ultimo numero.

Algun serviço pois foi o da *Gazeta*.

No que se refere á parte material, em geral deixamos de illustrar o nosso jornal, sempre que o teor dos artigos não o exige. As gravuras tiram muito espaço e augmentam nos a difficuldade de falta d'elle com que continuamente luctamos e que tanto nos assoberba, que por duas vezes tivemos que augmentar o numero de paginas para dar vasão ao que tinhamos que publicar, e se quizemos dar uma monographia illustrada d'uma grande fabrica de caminhos de ferro, só o conseguimos á custa d'um numero especial.

Assim, em lugar de darmos 384 paginas no anno, demos mais 48 ou o correspondente a 27 numeros em lugar de 24 do nosso programma.

Isto recordamos, não por desvanecimento, mas como prova de que empregamos sempre todo o nosso empenho no engrandecimento d'esta *Gazeta*.

O presente numero, impresso em typo novo, prova tambem que continuamos no que consideramos o cumprimento d'um dever.

A BACIA DO LIZ

O findar da epocha a que se referiam as auctorizações parlamentares para a reforma de diversos serviços publicos trouxe uma actividade maior ás secretarias de Estado. Os ministros deram os ultimos retoques nos diplomas que estão a sair nas columnas do *«Diario do Governo»*, agora cheias de interesse e recheadas de legislação, como os papos dos perús de Natal tradicionaes.

Não falaremos das reformas pela pasta do Reino, Justiça, Guerra ou mesmo da Fazenda, por serem mais ou menos estranhas aos assumptos que a indole do nosso jornal recommenda.

Na pasta das obras publicas sobra-nos até materia prima que não póde gastar-se num unico numero.

Ha de facto legislação e reformas que reclamam o nosso estudo e não nos furtamos ao prazer de antecipar aqui os merecidos louvores á obra do ministro,

que assim confirma os credits de trabalhador indefesso e erudito.

Destacamos d'entre esses documentos um de ordem administrativa e technica, que nos merece a maior sympathia.

Nisto somos coherentes com as doutrinas que, sem auctoridade mas com sobeja convicção, temos expellido por vezes e advogado nesta folha.

Estamo-nos referindo á creação dos serviços especiaes da bacia do Liz.

O paiz tem gasto muito dinheiro na correcção das bacias hydrographicas dos nossos rios e ribeiras, na povoação das nossas florestas, na fixação das nossas areias que produzem camarções ou dunas.

Mas estas despesas, feitas sem ordem, sem methodo, sem persistencia, geralmente ficam desaproveitadas para a economia da nação, tornam-se improductivas e inuteis.

As obras hydraulicas fluviaes teem este particular, de exigirem a continuidade e cuidado constante. Mais vale nellas uma despesa pequena mas ininterrupta, mais produzem pequenas verbas consignadas no orçamento annual mas integralmente applicadas ao seu fim, do que grandes sommas gastas d'uma vez em obras que depois se deixem completamente abandonadas durante algum tempo.

O simples cuidado de abrir uma regueira por onde as aguas tomem caminho quando se represam no areal carregado das serras, evita grande numero de vezes despesas maiores e desastres avultados nos campos marginaes.

Uma pequena ruptura numa motta, dique ou marachão, transforma-se, se lhe não acodem subito, num violento rasgão ou corte que leva muito tempo a reparar, e produz destroços consideraveis nas propriedades agricolas, invadidas logo pelas areias, e despidas completamente da terra vegetal numa superficie consideravel.

A centralização excessiva que caracterizou um periodo da nossa administração, o pequeno respeito que tem havido pela applicação das verbas orçamentaes, fez com que alguns campos feracissimos do nosso paiz se arruinassem, algumas localidades ficassem sepultadas sob os sedimentos, algumas cidades vissem correr o rio, que d'antes fôra o caudal da sua riqueza agraria, num leito superior em nivel ao pavimento das suas ruas, sempre ameaçadas de inundações no inverno, sempre sob um regimen hygienico deploravel, sem esgoto para os seus dejectos, infiltrados por uma humidade mephitica, quasi de pantano.

Ao mesmo tempo, as areias caminhavam ao sopro do vento, perdendo-se as terras araveis, e perdendo-se até o rendimento que resultaria da exploração dos beneficos pinhaes que pelas suas raizes, e mais ainda pela sua ramagem rumorosa servissem de prego, de véo de anteparo, ou crivo, á marcha desoladora, d'esses pequenos desertos estereis.

Nas vertentes de terrenos não calcareos e friaveis, a cultura impensada, a acção dos agentes atmosphericos; a força viva das correntes iam desagregando as terras, produzindo areas inexgotaveis que, derivando para jusante, assolavam tudo. E assim iam, inadvertidamente, perdendo riquezas importantes, accrescentando de anno para anno a ruina, e ruina inevitavel, a que os proprietarios mais ousados e intelligentes não podiam subtrahir-se, porque as obras indispensaveis não são das que se executam isoladamente, senão com o auxilio o consenso unanime de todos os interessados.

Uma antiga instituição descentralizadora que prosperou em épocas não muito remotas, 1836, fôra suppri-

mida—a junta das obras do campo. Todavia, essa junta rural, constituída por membros das freguezias interessadas, que cobrava receitas como um syndicato, para as dispendir no beneficio commum, era a melhor salvaguarda da boa applicação, opportuna e no grau desejado, das despesas respectivas.

O sr. ministro das obras publicas restaurou essa commissão local e deu-lhe os elementos technicos para a execução e fiscalização das obras.

Ao mesmo tempo, como engenheiro distincto que é, sabendo que as obras hydraulicas se não podem circumscriptas ás barras, ás rigiões proximas da foz dos rios, e teem de começar-se na origem, desde os pequenos regatos em que braceja, a montante, qualquer curso de agua, tomou as medidas mais apropriadas para a fixação das margens friaveis, delimitando o perimetro florestal que deva ser revestido, e cuidando das linhas de correaga ou de *talweg* que hajam de definir-se ou proteger-se convenientemente.

Oxalá o seu decreto seja bem interpretado e cumprido. Se assim se dêr, a região de Leiria ficará devendo gratidão perduravel ao nobre ministro, e o paiz terá alli um exemplo ou lição que deve ser aproveitado e seguido.

Será este um novo e eloquente argumento a favor do methodo de *legislação separada*, hoje tão preconizado nas sciencias politico-economicas.

Ora ahi está um decreto sem pyrotechnia estrondosa ou vistosamente polychroma, sem alardes, sem reclamos, que apparece singelamente no Diario, corrente e subtil.

Restaurou uma tradição existente, realiza obras sem dispendio do estado, cobra receitas que os contribuintes *querem* pagar, evita a ruina, a desolação e a morte de uma região agricola importante, e, augmentando a riqueza particular, augmenta a riqueza publica e os futuros rendimentos do Estado.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

Inspecção Geral dos Telegraphos

1.ª Divisão

Fiscalização das industrias electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão, nomeada em portaria de 18 do corrente: ha por bem auctorizar seja provisoriamente aberta á exploração do publico a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o Caes do Sodré e a Avenida da Liberdade, pelas ruas do Alecrim e S. Roque, e travessa de S. Mamede, com a condição de serem collocados fios de resguardo em todos os pontos, em que as linhas telegraphicas e telephonicas se cruzem com os conductores de alimentação da tracção electrica.

Paço, em 21 de dezembro de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão nomeada em portaria de 18 do corrente: ha por bem auctorizar, seja provisoriamente aberta á exploração do publico a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica entre o Rocio e o Largo do Intendente, pelas ruas da Bitesga, da Palma, do Arco do Marquez de Alegrete e do Amparo, com a condição de serem collocados fios de resguardo em todos os pontos em que os fios telegraphicos e telephonicos se cruzem com os conductores da tracção electrica.

Paço, em 21 de dezembro de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Repartição Central

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que tendo pedido a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, em requerimento de 12 de julho de 1897, auctorização para construir e explorar o prolongamento entre Guimarães e Fafe do caminho de ferro do Bougado a Guimarães, sem garantia de juro, subsídio ou outro encargo de qualquer natureza para o Estado, auctorização que lhe foi concedida por alvará de 2 de julho de 1898:

Considerando que, por decreto de 14 de julho do mesmo anno, foi, a requerimento da mesma Companhia, declarado nullo e de nenhum effeito o referido alvará e feita a concessão provisoria da mencionada linha ferrea de Guimarães a Fafe, devendo para tornar-se definitiva ser approvada pelo poder legislativo;

Considerando que pela carta de lei de 1 de agosto de 1899 foi o Governo auctorizado a tornar definitiva a concessão, nos termos do decreto citado e nos da mesma lei;

Considerando que por portaria de 23 de junho de 1900 foi, depois de ouvido o Procurador Geral da Corôa e Fazenda, deferido o requerimento de 2 de maio do mesmo anno, em que a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães pedia a applicação das vantagens asseguradas pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, visto haver sido incluído na rede complementar ao norte do Mondego o prolongamento de Guimarães a Fafe, em harmonia com o plano approvado por decreto de 15 de fevereiro de 1899;

Visto o parecer de 27 de julho do Procurador Geral da Corôa e Fazenda e usando da auctorização conferida nas leis de 14 julho e 1 de agosto de 1899:

Hei por bem conceder definitivamente á Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães a auctorização para construir e explorar por noventa e nove annos o mencionado prolongamento de Guimarães a Fafe, com as clausulas e condições seguintes:

1.ª — A Companhia effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.º A construção, segundo o projecto de 26 de janeiro de 1901, approvado por portaria de 16 de abril do mesmo anno do dito prolongamento do seu caminho de ferro, com todas as suas dependencias, a partir da estação de Guimarães, no caminho de ferro do mesmo nome assente em leito proprio ou na berma das estradas, que, com auctorização do Governo possa utilizar, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de grande e pequena reparação, e todos os edificios, accessorios, casas de guarda, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevisas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro;

2.º O fornecimento, conservação e reparação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e aparelhos hydraulicos, guindastes, signaes e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr necessario para manter o caminho de ferro em perfeito estado de exploração;

3.º O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado do caminho de ferro em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e aparelhos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço;

4.º A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.ª — Qualquer mudança que no acto da construção se julge necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela companhia á approvação do Governo.

3.ª — Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvados pelo Governo.

4.ª — A companhia apresentará sempre os projectos em duplicado, sendo-lhe, depois de approvados, entregue um dos exemplares devidamente authenticado na Direcção Geral de Obras Publicas e Minas.

5.ª — A largura da via será de 1 metro entre as faces internas dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traneis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicadas e devidamente justificadas pela companhia na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approvação do Governo, mediante parecer do conselho tecnico de obras publicas.

6.ª — A linha ferrea será construida com o leito e obras de arte, para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as vias de serviço. A entrevia ou distancia entre as duas vias será, pelo menos, de 2 metros entre as faces externas dos carris.

7.ª — As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saúde publica.

8.ª — Todos os aqueductos, pontes e viadutos serão construi-

dos de pedra, ou ferro, ou tijolos. Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo approvação do Governo.

9.ª — As estações serão feitas de pedra ou tijolo. O seu numero e situação serão indicados no projecto.

§ unico. O Governo, a pedido da companhia ou dos povos interessados, sendo aquella ouvida, poderá auctorizar o estabelecimento de estações provisorias ou apeadeiros nos pontos em que a sua conveniencia não esteja bem definida e a sua suppressão, quando se mostre que os seus resultados não são convenientes para a exploração. Quando, porem, a pratica de dois annos indicar que devem subsistir, será a companhia obrigada a completar a sua construção definitiva.

10.ª — Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea, devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino. Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 20 kilogrammas por metro corrente, sendo fixados pelo systema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e com prévia approvação do Governo.

11.ª — As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas, sendo metallicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

12.ª — As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas ou ás que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas machinas. As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos.

Havêl-as-ha de duas classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas. As carruagens deverão preencher todas, além do que fica dito, as condições prescriptas pelo Governo, no interesse da sugurança publica. Os vagoes de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

13.ª — O caminho será fechado por meio de muro, sébes vivas ou grades de madeira que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, não abrindo para dentro.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da companhia e ouvida a fiscalização, entenda que ella não é necessaria para a segurança do publico e da exploração.

14.ª — A companhia construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores, e de nível em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e as das estradas ordinarias ou caminho a que alguma d'essas obras devam dar passagem.

15.ª — Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de macadam ou caminhos municipaes e vicinaes poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores. Nos cruzamentos ou passagens de nível em que a circulação de vehiculos fôr consideravel, ou em quaesquer outros que o Governo, ouvida a fiscalização, julgar necessario para a segurança publica, será obrigada a companhia a estabelecer barreiras, conforme os typos approvados pelo Governo, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada ou caminho atravessado não poderá ser inferior a 30 graus.

16.ª — Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura de um viaducto será fixada pelo Governo, em vista das circumstancias locais, sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto fôr em arco, a distancia entre o pavimento da estrada ou caminho e o fecho do arco não será inferior a 5 metros.

Se o viaducto fôr de vigas rectas, esta distancia poderá reduzir-se a 4 metros e 30 centimetros.

17.ª — Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada pelo Governo, em vista das circumstancias locais, sem que possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto fôr em arco, a distancia entre a face superior do carril e a abobada, não será inferior a 4 metros e 30 centimetros.

Se o viaducto fôr de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4 metros e 30 centimetros.

18.ª — Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que fôr substituido. O Governo, sob proposta da companhia, poderá alterar esta regra.

19.ª — A largura dos subterraneos será, pelo menos, de 4 metros. A distancia vertical entre o intra-dorso e a parte superior dos carris, não será inferior a 4 metros e 30 centimetros, nem a altura do fecho da abobada ao plano, tangente á superficie superior dos carris, não será inferior a 5 metros.

20.ª — Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a

via ferrea, durante a feitura d'esta, a companhia construirá as precisas obras provisórias, para que a circulação não seja interrompida.

21.^a — A companhia restabelecerá e assegurará, á sua custa, o curso das aguas que se tenha suspenso ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

22.^a — As aquisições que a companhia tiver que fazer, de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

23.^a — Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes de trabalhos ou de exploração, ficam a cargo da companhia.

24.^a — Os trabalhos de construcção deverão começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do presente alvará, devendo estar concluidos no prazo de tres annos.

25.^a — A linha poderá ser aberta á exploração por troços successivos.

Não poderá, porém, ter logar, senão com a auctorização do Governo, e depois de examinados por uma commissão de engenheiros.

26.^a — O Governo fará fiscalizar por agentes seus, e pela forma que se estabeleça, os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro.

27.^a — A Companhia sujeitará á approvação do Governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazer-lhes alteração alguma, sem nova approvação.

§ unico. Emquanto as tarifas propostas não forem approvadas, vigorarão os preços das existentes no caminho de ferro de Bougado a Guimarães.

28.^a — As alterações nas tarifas, depois de approvadas pelo Governo, serão annunciadas, pelo menos, com oito dias de anticipação.

§ unico. Todas as fixações ou modificações de horarios ou de condições de serviço, deverão ser approvadas pelo Governo, antes de serem annunciadas ao publico pela Companhia, nas estações ou por outra qualquer outra forma.

29.^a — A Companhia fica obrigada a prestar ao Governo os serviços seguintes:

1.^o Transporte em compartimento de 2.^a classe de qualquer comboio de passageiros, que a direcção dos serviços telegraphopostaes designar, das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

2.^o O transporte de material dos correios e telegraphos;

3.^o Transporte dos empregados da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, que tiverem a seu cargo a inspecção e fiscalizaçao da construcção e exploração do caminho de ferro e dos funcionarios do Ministerio das Obras Publicas que o respectivo Ministro designar;

4.^o Licença para a collocação das linhas telegraphicas e telephonicas do Governo, nos postes ou apoios das linhas telegraphicas ou telephonicas do caminho de ferro.

30.^a — Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

31.^a — A Companhia fica obrigada a pôr á disposiçao do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

32.^a — A companhia fica sujeita:

1.^o Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.^o As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execucao e conservaçao das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

33.^a — A companhia fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica, especificadamente sobre a fiscalizaçao da construcção e exploração de caminhos de ferro.

34.^a — A companhia deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo for destruída ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da companhia, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas em dinheiro ou titulos da divida publica pelo seu valor no mercado.

35.^a — Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a companhia entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnizaçao alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto

o valor d'este, como o do carvão de pedra, e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

36.^a — Em qualquer epoca, depois de decorridos trinta e cinco annos da data da concessão, terá o Governo a faculdade de resgatar esta concessão.

Este resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os annos ainda não decorridos da concessão, que será determinada, tomando o rendimento liquido obtido pela companhia durante os sete annos, que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve effectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento e achando a média dos cinco restantes.

Essa annuidade, porém, nunca poderá ser inferior á que for necessaria para amortizar no prazo de setenta e cinco annos, e á taxa de 5 por cento, o capital effectivo despendido na construcção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos orçamentos dos projectos approvados pelo Governo.

37.^a — O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitido gratuitamente para os despachos officiaes, e aos particulares mediant euma tabella estabelecida pela companhia, de accordo com o Governo.

38.^a — A Companhia não poderá transferir para outrem, sem consentimento do Governo, os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

39.^a — A Companhia, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

40.^a — O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica, servirão de garantia para o Estado da execucao das presentes condições.

41.^a — A companhia prestará aos agentes do Governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatistica da linha e a conta do capital despendido na construcção.

42.^a — Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a execucao e interpretaçao das clausulas d'este contracto, serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo Governo e dois pela companhia. Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando accordo para esta nomeação, será ella deferida ao Supremo Tribunal de Justiça.

43.^a — Concede o Governo á companhia, além das vantagens consignadas nos artigos 4.^o e 5.^o da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899:

a) Transporte gratuito, com exclusão das despesas accessorias e imposto do sello, pelas linhas do Minho e Douro de todo o material preciso para a construcção, que não puder ser obtido na região respectiva, não tendo, porém, a companhia direito a indemnizações quando por causas imprevistas se interromper o transito na linha;

b) Importação livre de direitos do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração do caminho de ferro, segundo declaração authenticada pela fiscalizaçao, e que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

§ 1.^o Para a aquisiçao de quaesquer materiaes serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz, e os seus productos preferidos em egualdade de qualidade e de preço; tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.^o Para o effeito da isençao de direitos considera-se:

1.^o Material fixo: os elementos de superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas,apparelhos de mudança de via, de signaes, de passagem de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos;

2.^o Material circulante: as locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis, vapores; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas, ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos;

c) A importancia dos impostos de transito e sello que incidirem sobre o movimento da linha nos primeiros trinta annos da sua exploração;

d) Isençao, durante o mesmo espaço de tempo, de qualquer imposto sobre os dividendos das acções ou juros das obrigações da companhia e de qualquer outro a que fosse obrigada pelas leis em vigor.

44.^a — Concede mais o Governo á mesma companhia a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea, a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contracto com o Governo, e sem que este lhe dê qualquer subsidio ou garantia differente das concedidas por este contracto.

45.^a — Quando, porém, o Governo julgar necessario construir alguns d'esses ramaes ou fazer novas concessões de caminhos de

ferro, nos districtos atravessados pela linha que fôr objecto d'este contracto, ou esses caminhos sejam paralelos á mesma linha em menos de 30 kilometros, ou a atravessem, ou nella venham a entroncar, a companhia não pôde, por pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, nem tem direito a indemnização alguma, sendo-lhe contudo reservado o direito de construir os ramaes, nos termos da condição anterior, ou de optar pelas concessões que porventura se façam.

46.^a—A concessão caducará:

- 1.^o Quando sejam excedidos os prazos da condição 24.^a;
- 2.^o Se não começar a exploração dentro do prazo de um mez, depois de autorizada pelo Governo;
- 3.^o Se iniciada a exploração, a Companhia interromper por espaço superior a um mez;
- 4.^o Se a companhia não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

47.^a—Nos casos previstos na clausula antecedente, o Governo porá em hasta publica e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela companhia, como também todo o material fixo e circulante, perdendo, portanto, a mesma companhia todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

48.^a—O preço da arrematação será entregue á companhia, depois de deduzidas quaesquer despesas que o Governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

49.^a—Não havendo adjudicatario tomará o Governo posse das obras e de todos os materiaes, continuando a exploração da linha por conta da companhia, na parte que já estiver aberta ao transitto publico, e, se findo o prazo de dezoito mezes, a companhia se não mostrar habilitada para continuar a construcção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito, entrará o Governo immediatamente na posse definitiva do caminho de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma.

50.^a—Exceptuam-se das disposições da clausula precedente os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o Governo prorogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

51.^a—A linha em exploração de Bougado a Guimarães, comprehendendo todo o seu material fixo e circulante, servirá de garantia, como deposito, até a quantia de 8:000:000 réis ao exacto cumprimento d'estas condições.

§ unico. Esta garantia cessará logo que a companhia prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro da mencionada quantia de 8:000:000 réis, passando então estas obras a servir de caução á nova concessão.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no Paço, em 22 de novembro de 1901.—EL-REI.—
Manuel Francisco de Vargas.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial P. n.^o 10 de g. v. da Companhia Real.
—Vae, com este numero, aos nossos assignantes esta tarifa, substituição da que vigorou até 20 de dezembro hoje findo.

Os preços dos bilhetes a que a tarifa se refere não variam; unicamente se trata de modificações nas condições, impondo um augmento de 25 p. c. aos passageiros que, sem avisar, mudarem de classe ou viajarem além do ponto de destino dos bilhetes, e o pagamento desde origem com esse augmento aos que pretenderem viajar sem bilhete.

Já aqui o dissémos: lamentamos que as direcções se vejam forçadas a agravar as condições favoráveis que expontaneamente offerecem ao publico, mas reconhecemos que, infelizmente, são os abusos por parte d'este que justificam essas medidas repressivas.

Tarifa de reembolsos.—Está pendente de approvação do ministerio das obras publicas uma nova tarifa das companhias Real e Beira Alta, para reembolsos de quantia não superior a 50:000 réis.

A nova tarifa é destinada a vigorar entre as estações: Pampilhosa, para Fundão a Sabugal ou vice versa; Figueira, para Fundão a Sabugal; Mealhada a Porto ou vice-versa; Maiorca a Murte, Luso a Pinhel e Cerdeira a Villar Formoso, para todas as estações da Companhia Real, excepto Guarda, Figueira e Pampilhosa e vice-versa; Guarda á Covilhã, para Coimbra a Porto; e Fundão e Tortozendo, para Coimbra e Souzellas.

As taxas a applicar pelos reembolsos até á quantia de 50:000 réis, serão feitas separadamente ao trajecto correspondente a cada companhia e não irão além de: De 1 a 100 kilometros, 50 réis; 101 a 200, 60; 201 a 300, 90; 301 em diante, 120.

Encerados.—Desde 27 de dezembro a companhia Real faculta o aluguer de encerados aos expedidores de quaesquer remessas de vagon completo, serviço interno ou combinado, cujo resguardo em transitto não seja obrigatorio para a mesma companhia.

O preço do aluguer é de um real por encerado e kilometro de percurso em serviço, com o minimo de 200 réis. O regresso dos encerados é gratuito.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Genebra a Neuchatel

Tantos são os meios de comunicação no paiz das viagens—a Suissa—que o excursionista pôde facilmente, sempre que tenha de transportar-se d'um ponto ao outro, escolher caminhos diferentes.

Por isso, se, de outra vez que tive de ir de Genebra a Lausanne, preteri os bellos vapores do lago, em que se faz uma del'ciosa viagem, agora fui por caminho de ferro, que tem a vantagem da muito maior rapidez, a commodidade dos bellos vehiculos suissos em que o passageiro se sente bem, e o encanto de gosar os grandiosos panoramas que do caminho de ferro, que deslisa sobranceiro ao lago, se vêem muito melhor.

O passeante não espere para a ultima hora para tomar logar no comboio, a fim de o conquistar á direita, que é o que todos desejam, porque d'ahi se alcança melhor vista.

Gosa-se assim toda a margem oriental do lago, as collinas que se elevam mais além, cobertas de casinhas—as lindas habitações campestres das genevezes—e por fundo d'este quadro encantador tem-se os lençoes de neve do Monte Branco.

A via, subindo sempre, em breve se afasta do lago para de novo voltar a elle e, desde Morgues, de novo o deixar em definitivo.

Paramos então, a 56 kilometros de Genebra, em Renens, ponto de entroncamento onde o comboio que va para Lausanne e Bern deixa as carruagens directas que devem seguir a Yverdon e Neuchatel e toma as que d'alli vieram no comboio descendente, para aquelle destino.

E' notavel, para quem entende de caminhos de ferro, a facilidade com que, em 3 minutos apenas, se faz esta manobra.

Os comboios chegam ao mesmo tempo; rapidamente se separa a parte deanteira que tem que trocar-se, e, feita uma simples manobra d'avanco e recuo, eis o material engatado e seguindo ao seu destino.

Como neste ponto a linha reversa para o norte, se o viajante puder trocar o logar por outro á direita, no sentido da marcha, ficará em posição para ver, em breve, o lago de Neuchatel. Se porém se conservar no lo-

gar em que vinha, não perderá também o tempo, olhando pela janella o bello panorama das montanhas que separam a Suíça da França, o Jura, com as suas agulhas do Mont Tendre, Dente de Vauliau, o Mont d'Or, o Suchet e o Baulmes.

Em meia hora está-se em Yverdon, uma cidade tão interessante pelas suas antiguidades romanas como pelos seus costumes e habitos.

Alli tudo é realista; nada de confederação helvetica que é muito bonita lá para o resto da Suíça; Yverdon faz vida á parte.

Não esteve d'accordo, mas também não impediu os demais cantões de se confederarem. Elle ficou prussiano; o seu rei é o da Prússia — não o imperador da Alemanha — os seus usos são prussianos, nada de fatos suíços nem de habitos d'esse paiz.

Em todo o caso lá vão pagando as contribuições que é o que o cofre central quer.

De Yverdon parte, para a esquerda, uma linha que vae servir outra cidade de caturras: Sainte Croix.

Ahi a originalidade é outra: a guarda do domingo.

Cesse quanto se diz dos domingos de Londres, da Irlanda toda. A pequena cidade suíça vae mais além. Nem comboios consente.

Um inglez abastado pediu a concessão d'essa linha ferrea, que é interessantissima porque sobe os montes Baulmes e Suchet, atravessando numerosos tunneis e viaductos e voltando sobre si a meio caminho.

Obteve a concessão, mas o que não conseguiu foi que lhe deixassem circular os comboios ao domingo.

Nada, isso é que não; o domingo e os dias festivos são consagrados á igreja e á familia; não querem lá excursionistas importunos.

Mas os que lá ficam do sabbado até a segunda feira? Esses, deixal-os estar, ao menos sempre pagam duas noites d'hotel.

Afinal, talvez isso seja uma questão financeira dos hoteleiros...

Outra originalidade d'esta cidade é a enormidade de individuos com o mesmo appellido — Jacquard.

Parece que uma grande familia se foi alli multiplicando, casando os primos com as primas e formando quasi meia população com o mesmo nome. E' assim que de 6.000 habitantes que figuravam no recenseamento de 1900, havia 2.500 de appellido Jacquard.

A grande difficuldade é a entrega da correspondencia postal; o correio vê-se doido quando lhe apparece uma carta para Jean Jacquard, sem saber a qual dos 200 habitantes d'este nome deve entregal-a.

Creio que um d'esses será o celebre auctor dos teares que por esse appellido são conhecidos.

A linha para Neuchatel segue á beira do lago até que, ao deixal-o, atravessa o valle do Arenal sobre um elegante viaducto.

D'ahi até a entrada na estação terminal, nada de interessante.

A via sobe para attingir a estação, que é a meia encosta, vendo-se á esquerda a montanha immensamente semeada de casinhas.

Quem já viu o Mustafá superior, em Argel, encontra aqui um ponto bem semelhante.

A' direita passamos superiormente aos telhados da importante fabrica de chocolates Suchard, rodeada da sua grande villa operaria em que ha igreja, club, collegios, todo o necessario á vida.

Ao chegar á estação o passageiro tem que ser moço de fretes de si proprio. Não ha, nem lhes é permittida a entrada, carregadores, corretores d'hoteis ou qualquer pessoa que nos ajude a levar os volumes de mão até a porta.

Prevenção aos que costumam viajar com volumosas e pesadas malas nas carruagens, o que, afinal, é desculpavel e natural na Suíça onde não é concedido o transporte gratuito de bagagens.

Só á porta da estação temos os cocheiros dos omnibus dos hoteis, que nos tomam a mala.

Mas quem não a levar ou quando ella seja pequena e leve, póde seguir no tremvia electrico que o deixa em baixo, á beira do lago, onde são todos os hoteis.

O leitor terá notado que eu, sempre que posso, fujo aos taes omnibus; assim é com effeito; só os aproveito quando não encontro tremvia ou trem, e a distancia não é curta.

Realmente, quando chego a uma cidade é para a ver, e torna-se-me desagradavel encaixar me entre quatro vidraças, esperar que se carreguem volumes dos outros passageiros no tejadilho, e assim fazer a minha entrada numa cidade que não conheço.

Indo na plataforma do tremvia, em trem descoberto ou a pé, a ida para o hotel já constitue um passeio d'orientação.

Chego ao hotel conhecendo o caminho, as vizinhanças; sei logo, se quero sahir, de que lado e por onde vim.

Quem assim puder fazer, viaja muito melhor.

PONTE SOBRE O TEJO de 840 metros, em 14 tramos

O sr. engenheiro Vasconcellos Porto, nosso distincto collaborador, acaba de publicar em separata o projecto d'esta importante obra, que havia já saído na *Revista de obras publicas e minas*.

As raras qualidades d'este laborioso engenheiro, que tem o segredo da applicação do tempo, e que, sendo um pratico com manifesta propensão para dirigir a execução dos trabalhos d'engenharia, é ao mesmo tempo um engenheiro de gabinete versando proficientemente os mais complexos calculos de resistencia de materiaes e de estabilidade de construcções, ficam mais uma vez evidenciados neste projecto.

Constitue elle um exemplo notavel, uma norma a seguir pelas pessoas que tiverem de elaborar estudos d'esta natureza, um verdadeiro modelo classico que pode pôr-se a par de outros que honram a engenharia portugueza, ao lado do projecto da ponte internacional do Minho, por exemplo, que também veio a lume na mesma revista e foi elaborado pelo illustre engenheiro Simões de Carvalho.

E' um projecto completo.

Abre com o estudo da vasão e a justificação da variante no traçado, da escolha sobre a orientação do aterro insubmersivel que constitue um verdadeiro dique sobre os campos do Tejo, dos seus afluentes Ribeira da Muje e da valla da Azambuja.

Não é um simples calculo do caudal, da velocidade da corrente e da vasão respectiva; é até um trabalho de hydraulica agricola.

Segue-se o estudo da ponte metallica, assente em 13 pilares e 2 encontros com 14 vãos de 60 metros.

Os apoios são fundados a ar comprimido com caixões de ferro cheios do formigão hydraulico.

Acima das aguas medem os pilares 10^m, o que dá a cota de 4^m,815 acima do nivel da maxima cheia, que foi a de 1876.

A pressão que os pilares transmittem ao solo em que assentam é apenas de 3^k,15 por c. q.

Descontando o impulso devido á immersão e a resistencia devida ao attrito, reduz-se a 1 k. 73 por c. q.

A viga do taboleiro está fixa no pilar central, podendo dilatar-se livremente para os dois extremos sobre os rolos respectivos.

E' de aço macio, em quadrupla rotula reforçada com prumos nos nós.

As duas madres, que teem 6,717 de altura, ficam á distancia de 5,040, de eixo a eixo.

O taboleiro é inferior. As carlingas medem 5,040, estão a 3,333 de distancia e são travadas com as longrinas que distam 1,800 umas das outras.

O contra-vento é inferior e horizontal. A sobrecarga que se considerou foi a d'um comboio-tipo composto de uma locomotora com o seu tender.

Admittiu-se para coefficiente de resistencia para os banzos 9, para a rotula carlingas e longrinas 7,5, deduzindo-se na sua secção os espaços relativos aos rebites. Para o lançamento adoptou-se o coefficiente de trabalho 9.

Postas as bases segurem os calculos de estabilidade. Momentos de flexão sobre os diversos pilares.

Adoptou o methodo de Clapeyron para a determinação dos momentos de flexão. Pela construcção das parabolos dos momentos, achou a curva involutoria dos maximos momentos, bem assim, as secções transversaes das madres, respectivos momentos de inercia e modulos de resistencia.

Separadamente se determinaram os esforços transversaes pela carga permanente e movel, e os esforços das aspas da rotula.

As carlingas calcularam-se para a carga permanente de 200 k. por metro corrente, de dois pesos de 660 que lhes vem das longrinas e do peso movel do comboio-tipo.

A sua secção é tal que o trabalho por mm. quadrado fica sendo 7^k,43.

As longrinas, que teem o comprimento de 3^m,333, ficam trabalhando a 7^k,41.

Os rolos de dilatação calcularam-se para a pressão maxima exercida sobre os pilares, que é de 253.174 k., o que dá 50.635 sobre cada um d'elles.

Com o diametro de 0.160 e o comprimento de 0,550, o coefficiente de compressão é de 66 k. apenas.

O balanceiro superior trabalha a 6,15 e o inferior a menos.

O calculo dos contra-ventos foi feito com todas as minucias, tanto para o caso da ponte livre como para o de ser percorrida por um comboio.

As peças dos contra-ventos como se projectaram trabalham a 5^k,1 e 5^k,6.

Os quadros de travamento, que recebem a pressão transmittida pelos contra ventos superiores, foram identicamente calculados.

A flecha maxima no tramo da margem é de 0^m,0452 nos outros 0^m,0324.

Correspondem ao caso de ser um tramo o unico sobrecarregado.

Foram attendidos tambem os esforços que teem de desenvolver-se na occasião em que a ponte se lança, estudando-se as forças elasticas, os momentos de flexão e as reacções no aparelho de lançamento, e a sua influencia sobre os diversos elementos da ponte, estudo que hoje se considera tão importante como o proprio projecto da ponte.

Seguidamente verificou a viga pelo processo do engenheiro Xavier Cordeiro, uma das auctoridades reconhecidas na engenharia moderna, não só de Pórtugal, mas da Europa.

A informação do concelho tecnico de obras publi-

cas diz que este trabalho é «completo e perfeito e revela a proficiencia do engenheiro que o laborou».

Fallece-nos auctoridade para dizer outro tanto. Só podemos repetir que nos parece um modelo magnifico e seguir pelos estudiosos e pelos mais versados nestes difficeis problemas, e uma excellente memoria a guardar na nossa estante ao lado dos tratados de resistencia.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Obrigações de 1.º grau

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1901, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 16 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 ½ %, recebendo por cada coupon frs. 7,11 liquidos de imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 16 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 ½ %, recebendo por cada coupon frs. 9,50 liquidos de imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 13 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 ½ % primeira série 1886, (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 ½ % e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 12 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 ½ % (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro proximo futuro em Lisboa na sede da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 30 de novembro de 1901.—O Presidente do Conselho d'Administração—*Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1902, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 439, 2.538, 4.184, 4.985 de réis 450.000 e 9.734, 16.122, 16.129, 17.636, 19.406, 22.539, 23.898, 27.318 29.617, 29.808, 37.303, 41.165, 43.591, 44.399, 45.518, 45.834, 45.988, 48.737, 53.050, 55.379 de réis 90.000.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de janeiro de 1902.

No Porto, na sede da companhia, rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Comitees Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westencarp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu Fils.

Porto, 21 de dezembro de 1901. Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa. O Presidente do Conselho de Administração—*Carlos Lopes*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta companhia são avisados de que, do dia 1 de janeiro de 1902 em diante, será pago o saldo do coupon, n.º 21, 278 réis, impostos deduzidos, contra a

entrega do dito coupon, e uma primeira prestação de 174 réis, impostos deduzidos, sobre o coupon n.º 22.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 1 fr.».

Segundo decisão da Camara dos Correciores da Praça de Paris, a partir de 31 de dezembro de 1901, a declaração actualmente feita no Boletim Official será substituída pela seguinte: «Ex-coupon n.º 22 extampillé de 1 fr.».

Os coupons serão pagos em Lisboa, na sede da companhia, Rua Victor Cordon n.º 1, em Paris no Comptoir National d'Es-compte, 14, Rue Bergère, em Londres, na casa Chaplin Milne Grenfell & Co, Princes Street, 6 E.C. — *O Conselho de Administração.*

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Gerencia da companhia

Pagamento do capital nominal das obrigações amortizadas, do juro semestral das obrigações e de dividendo ás acções:

Desde o dia 31 do corrente mez de dezembro, começarão os seguintes pagamentos:

De 90.000 réis e mais 2.250 réis, mediante entrega do titulo, do capital nominal e juro do ultimo semestre a cada uma das obrigações amortizadas;

De 2.250 réis a cada obrigação, do juro do 2.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 11, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado;

De 3 p. c. ou 3.000 réis a cada acção, de dividendo do 2.º semestre, complementar do de 6 p. c. ou 6.000 réis, no corrente anno, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

Para se poder effectuar o pagamento do juro ás obrigações ou do dividendo ás acções que estiverem em usufructo, é necessario conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registo por titulo gratuito.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

No Porto, sede da Companhia, rua de Cedofeita, 291;
Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & Co;
Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;
Guimarães, escriptorio do sr. Manoel Pinheiro Guimarães, (successor);

Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;
E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 24 de dezembro de 1901. Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães. O gerente *Antonio de Moura Soares Velloso*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de dezembro de 1901.

A questão suscitada entre a assembléa geral do Banco de Portugal e o governo tem, presentemente, um compasso de espera. Será a proxima reunião, convocada para o dia 3 de janeiro, que resolverá definitivamente sobre o assumpto, tendo-se trabalhado e continuando-se a trabalhar muito para se chegar a um accordo entre as duas partes contractantes, governo e banco. E' de crer que as bases do contracto que se vae discutir soffram modificações em alguns dos seus pontos secundarios, ou mesmo que outras condições possam ser introduzidas pela assembléa, e acceitas pelo governo,—mas isto sem que por fórma alguma se altere a parte capital do contracto, quer dizer, a englobação na conta corrente do thesouro dos dois empréstimos ao governo de 8.000 e 5.450 contos, o que eleva essa conta de 27.000 a 41.000 contos de réis.

Teremos, pois, assim, confirmadas as nossas suspeitas, no boletim precedente, de que estas divergencias haviam de se aplanar em beneficio dos interesses do banco e do paiz.

Póde a proxima assembléa discutir mais ou menos acaloradamente o contracto, póde mesmo, repetimos, modificá-lo, como muitos accionistas pretendem, sobretudo na parte que implica com as projectadas alterações da lei organica do banco;—mas a essencia, essa ha de permanecer inteira, como breve se verá.

Esta questão do banco, pela sua importancia de momento, tem-nos feito pôr de parte uma outra, menos ruidosa por enquanto, que se prende com o nosso commercio externo, e cujos nefastos effectos dentro em breve se farão sentir.

Já aqui mesmo, n'esta «Gazeta», um collega nosso, illustrado e tecnico, chamava a attenção publica para o destroço, para a *razzia* que a febre do ganho—a mais constante de todas as febres—vae fazendo pelas mattas do nosso paiz. Esse artigo, depois de lembrar os immensos males que para a hygiene e para a

agricultura adviriam no proseguimento de taes attentados, praticados como o vão sendo, alvitrava que as companhias ferroviarias, sem prejuizo da intervenção do estado, podiam ferir a fundo a especulação, desde que estabelecesse, como interessadas no assumpto, uma apropriada elevação de tarifas para o transporte dos tóros de pinheiro.

Pois senhores, já depois d'isto e talvez que estimulada pelo clamor da imprensa, pois não fomos nós os unicos a tratar do assumpto, tocou a capitulo a—Liga agraria do norte. Assentou, sem discrepancias a liga que a exportação dos tóros constitue valiosa receita para os proprietarios agricolas e fonte de riqueza para o paiz, devendo a exportação ser animada por todas as fórmas (1). Mais entendeu que o governo, em vez de legislar sobre tal assumpto, o que teria a fazer era empregar meios para a criação de novos bosques nos areas incultos e montanhas des-arborizadas, etc., etc. Deliberou, outrossim, protestar contra o lançamento de direitos de exportação e contra qualquer medida que possa tolher ou dificultar a saída dos productos agricolas.

Ora a circumstancia de ser a exportação de tóros *uma fonte de riqueza* para o paiz, que, n'este andar, fica reduzido a charneca, com todos os males derivados, se os poderes publicos lhe não accodem, é coisa de somenos monta, desde que os proprietarios dos pinhaes auferam a *valiosa* receita que consignam e confessem.

E o aviso, dado de graça, ao governo, sobre o que elle *deve* fazer, deixando-se de leis e papeis que possam minguar a céva dos exportadores, tambem é um facto muito em relação com os tempos em que vamos vivendo...

Mas, no meio de tudo isto, estamos em apostar que as companhias ferro-viarias se sujeitam ás circumstancias e que o governo vae deixando correr o marfim...

Resumamos agora o movimento da nossa bolsa na quinzena finda, confrontando as actuaes cotações com as de igual epoca no anno anterior:

Valores do estado.—O mercado das inscrições esteve concorrido e animado, firmando-se a cotação a 38,80. Em 31 de dezembro de 1900 fechavam a 37,10. Dos mais papeis do estado especializamos: as obrigações de 4 % 1888, que se firmam a 20.400, quando em 31 de dezembro de 1900 ficavam a 18.200; as obrigações de 4 1/2 % 1888, hoje a 57.500 e em 1900 a 52.600; e em fim as obrigações de 1890 4 % agora a 49.000 e em 1900 a 45.000.

Banco de Portugal—148.500, tendo fechado em 1900 a 141.500.

Banco Commercial de Lisboa—134.000 agora, para 127.500 no anno precedente.

Banco Lisboa e Açores—126.300, tendo ficado em 1900 a 121.000.

Banco Ultramarino—124.000 hoje e 120.000 em 1900.

Companhia dos Tabacos, coupon: em 1901, 135.000; em 1900, 123.000.

Companhia dos Phosphoros—Em 1901, 74.500; em 1900 83.000.

Prediaes — 6 % assentamento — em 1901, 97.700; em 1900, 93.000.

Prediaes — 5 % assentamento — em 1901, 92.400; em 1900 90.400.

Acções da Companhia de Moçambique: em 1901, 9.750; em 1900, 11.800.

Acções da Companhia da Zambesia: em 1901, 4.150; em 1900, 8.700.

Obrigações - Atravez Africa: em 1901, 84.000; em 1900, 78.600.

D'esta breve comparação, feita muito ao correr da penna, vemos que em geral o anno foi bom para os principaes titulos de credito, tendo-lhes augmentado sensivelmente as cotações. E' um acrescimo de fortuna publica, pelo que sinceramente felicitamos o leitor, desejando que o futuro anno o favoreça ainda mais.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	40 1/4	40 3/16	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque...	39 3/4	39 5/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	715	710	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque....	720	722	Cambio do Brazil.	12 7/16
Berlim 90 d/v.....	291	292	Premio da libra...	1.500
» cheque...	294	295		e
Francfort 90 d/v..	291 1/2	292 1/2		1.550
» cheque..	294 1/2	295 1/2		
Madrid cheque...	860	880		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		DEZEMBRO													
		16	17	18	19	20	21	23	24	26	27	28	30	31	—
Lisboa: Inscrições de assent.		38,70	—	—	38,50	38,55	38,50	38,55	38,65	38,80	38,81	38,80	38,80	38,80	—
" coupon		38,70	—	38,50	38,50	—	—	38,50	38,65	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	—
Obrig. 4 0/0 1888		—	—	20,50	20,450	—	20,450	—	20,450	20,400	20,400	20,400	20,400	20,450	—
" 4 0/0 1890 assent.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 0/0 1890 coupon...		—	—	—	—	49,000	—	49,000	—	—	49,000	—	49,000	49,000	—
" 4 1/2 0/0 assent.....		—	—	58,000	—	58,000	—	58,000	57,700	57,500	—	—	57,500	—	—
" 4 1/2 0/0 coup. int...		—	—	57,000	—	—	—	—	—	57,000	—	57,000	56,700	—	—
" 4 1/2 0/0 externo.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon ...		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,100	—	—
Acções B. de Portugal.....		—	—	—	—	147,100	—	148,000	—	148,000	149,000	148,500	148,500	—	—
" " Commercial		—	—	—	—	134,000	134,000	—	134,500	—	—	—	134,000	—	—
" " N. Ultramarino...		124,000	—	—	—	—	—	—	124,000	—	—	124,000	—	—	—
" " Lisboa & Açores		—	—	125,000	126,000	126,000	126,300	126,000	—	126,500	—	126,300	126,500	—	—
" Tabacos coupon ...		135,000	—	—	—	—	134,000	134,500	135,000	134,900	135,000	135,000	135,000	135,000	—
" Comp.ª Phosphoros.		74,000	—	74,700	74,700	—	74,600	74,500	—	74,500	74,500	—	74,100	75,000	—
" " Real.....		—	16,200	—	—	—	16,200	—	—	16,000	—	—	15,700	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0		—	—	—	—	—	97,500	97,500	—	—	—	—	97,700	—	—
" " 5 0/0		91,200	93,500	—	94,500	94,300	94,500	92,500	—	92,400	92,400	91,000	92,400	92,500	—
" Comp.ª Phosphoros.		—	—	92,200	92,300	—	92,200	92,200	92,300	92,000	92,000	—	92,000	—	—
" C.ª Real 3 0/0 1.º grau		—	—	82,700	—	82,700	82,700	—	—	—	—	80,500	—	82,800	—
" " 3 0/0 2.º grau		21,600	21,500	—	—	21,100	21,400	—	—	21,000	21,100	—	21,100	21,100	—
" C.ª Nacional.....		—	—	—	—	—	—	—	52,200	—	—	—	—	—	—
" Atravez Africa.....		—	83,800	83,800	—	—	83,800	84,000	84,000	84,000	—	80,800	84,000	—	—
Paris: 3 0/0 portuguez		27,45	27,52	27,25	27,25	27,25	27,30	27,22	27,17	27,57	27,90	27,57	27,40	—	—
Acções Comp.ª Real.....		68	—	65,50	68	—	68	—	63,50	65,50	65	65	—	—	—
" Madrid Caceres.....		33	32	32	31	29	31	31	30,25	—	32	—	31,50	—	—
" Norte de Hespanha.		190	190	183	—	188	189	—	186	194	194	—	—	—	—
" Madrid Zaragoza...		271	270	270	265	266,50	270	269	268	275	273	—	—	—	—
" Andaluzes.....		214	216	220	210	207	208,50	210	210	214,50	210	—	—	—	—
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau		340	340	340	343	343	343	342,50	347	—	342	342	342	—	—
" " 2.º grau.		—	91,50	90,50	90	90	90	—	89,50	89	—	89,25	89,75	—	—
" C.ª Beira Alta.....		77,25	78,50	78,50	—	—	78	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid Caceres		—	—	87,25	89	89	89	—	87,50	—	—	—	—	—	—
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..		296	292	292,50	295	292	293,50	293	293	295	296	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez		27,12	27,12	26,87	26,87	27,87	26,75	26,75	26,75	—	27,25	27,25	27,23	—	—
Obrig. Atravez Africa		57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	—	—
Amsterdam: Atravez Africa...		67,75	67,75	67	67	68,25	68,50	68,50	68,50	—	68	68	68	—	—
Bruxellas: Atravez Africa		65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	—	65,75	65,75	65,75	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1901			1900			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1901	1900	1901	1900	
	da a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	3 9 Dez	693	72.778.000	105.018	693	68.978 009	99.535	4.039.006 000	3 892.407.102	146.598 898	-
	não garantida ...	10 16 "	"	76.569.000	110.489	"	68.978 009	99 535	4 115.575.000	3.961 385 111	154 189 889	-
		17 23 "	"	81.043.000	116.945	"	66 978.009	99 535	4.196.618 991	4.030 363.120	166 254.880	-
		3 9 Dez	380	14.485.000	38.118	380	11 764.991	30.960	552 384 000	518.064.898	34 319.102	-
	Nova rede garanti- da	10 16 "	"	16.256.000	42.778	"	11.764.991	30.960	568 640 000	529 829.889	38.810.111	-
		17 23 "	"	16.808.000	44 231	"	11.764.991	30 960	585 448 000	541.594.880	43 853.120	-
		22 28 Out	488	25.647.160	52.555	488	20 222 155	41.438	910.728.076	824.476.203	85.251 873	-
	Sul e Sueste	29 4 Nov	"	29.730.955	60 924	"	23 931 570	49.040	940.459.031	848 407.773	92.051.258	-
		5 11 "	"	22.776.850	46.673	"	21.176.140	43 393	993.235.881	869 583.913	93.651.968	-
		15 21 Out	353	22.639.515	64.134	353	21.865 418	76.106	1.048 971.205	1 009 281.468	39 689 737	-
Minho e Douro	22 28 "	"	22.411.637	63.489	"	28.045 946	79.450	1.071.382 842	1 037.327.414	34.055 428	-	
	29 4 Nov	"	28.764.245	81.485	"	23.173.045	65.663	1.100.147.087	1.060.506.459	39.640.628	-	
	19 25 "	253	7.285.084	28.794	253	7.772.238	30.720	338.274 274	347 389.211	-	9.114 937	
Beira Alta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu	8 14 Out	105	2.174 695	20.711	105	1.960.843	18.874	68.604.574	66.663 637	1.940.937	-	
	15 21 "	"	1.820 503	17.338	"	2 051.902	19.541	70.425.077	69.715.539	709.538	-	
	22 28 "	"	1.496 607	14.253	"	1 653.895	15.751	71.921.684	71.369.434	552.250	-	
Guimarães	12 18 Nov	34	1.485.430	43 689	34	1.610.985	47.381	84.276.174	86.667.681	-	2.387.503	
	19 25 "	"	1.701.705	50 050	"	1.700.820	50.024	83.977.879	88.364.501	-	2.386 622	
	26 2 Dez	"	1.576 025	46.353	"	1 434 096	42.179	87.553.904	89.798.597	-	2.244.653	
Porto á P. e Famalicão	16 31 Out	64	6.747.812	105.434	64	7.841.915	122.429	106 087 327	102 990.183	3 097.144	-	
	25 1 Dez	3656 Ps.	2.392.422	Ps. 654	3656 Ps.	2.424.094	Ps. 663	Ps. 98.193.636	Ps. 96.443 335	Ps. 1.750.301	-	
	2 8 "	"	2 349.005	642	"	2.345.259	641	100 542 641	98.788.595	1.754.046	-	
Norte de Hespanha ..	9 15 "	"	2.390.388	653	"	2.468 379	675	102.933 029	101.256.975	1 676.054	-	
	26 2 "	3650	2.143 794	587	3650	2.007 647	550	86.851 332	85.415 142	1 436.160	-	
	3 9 "	"	1.920.400	526	"	1.812.754	496	88 771.702	87 227 897	1.543.805	-	
Madrid—Zaragoza— Alicante	10 16 "	"	1.962 741	537	"	1.962 216	537	90 734 443	89 190 113	1.544.330	-	
	19 25 Nov	1067	350.745	329	1067	331 810	310	17.685.662	17 851 886	-	166.224	
	26 2 Dez	"	446 818	418	"	431.566	404	18.132.481	18.283.453	-	150 972	
Andaluzes	3 9 "	"	379.720	355	"	356.061	333	18.512.201	18 639.515	-	127.314	
	3 9 "	429	103.515	241	429	71.015	165	4.101.932	3 751.445	350.487	-	
	10 16 "	"	97.091	226	"	83.025	193	4.199.023	3.834.470	364 553	-	
Madrid—Caceres ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Zafra a Huelva	3 9 Dez	180	37.658	209	180	35.237	195	1.700.964	1 673 040	27.924	-	
	10 16 "	"	39.883	221	"	33.662	186	1 740.847	1.706.701	34.146	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Legislação de obras publicas

Pelo Ministerio das Obras Publicas foram, nos ultimos dias, promulgados varios diplomas que se referem a caminhos de ferro e terão cabimento no nosso jornal, não sendo publicados neste numero pela extensão d'estes documentos.

Assim por decreto de 24 de dezembro foi approvada uma nova organização dos serviços de telegraphos, correios e fiscalização das industrias electricas.

Este decreto, comquanto não seja especialmente sobre assumpto ferroviario, tem, comtudo, referencias em muitos pontos á viação accelerada, já por dar regulamentação ao estabelecimento e exploração de industrias de produção, transmissão ou emprego de correntes electricas destinadas á tracção urbana, suburbana ou ferroviaria, já por legislar sobre o estabelecimento de estações telegraphicas e telephonicas para serviço publico, por conta das empresas de caminhos de ferro, sobre a concessão de caminhos de ferro electricos, transportes de malas e ambulancias, etc.

Por decreto, tambem de 24, foi reformada a organização do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado.

Este documento será por nós transcripto no proximo numero, acompanhado da nossa modesta opinião sobre elle.

Tambem daremos a parte que se refere ao restabelecimento da repartição de caminhos de ferro do ministerio das Obras Publicas, que é creada agora pelo decreto de reformas dos serviços do ministerio.

Legislação estrangeira

O ministro das obras publicas da republica franceza acaba de publicar um decreto estabelecendo a censura commercial (contrôle) sobre todas as questões economicas que se refiram ás vias ferreas.

E' assim concebido:

Art. 1.º Será confiado o estudo das tarifas e de todas as questões economicas e commerciaes que interessem a vias ferreas, das rêdes de interesse geral, a um director da censura commercial.

O actual director dos serviços da fiscalização de cada grande rêde d'interesse geral conservará as attribuições que lhe dá o decreto de 30 de maio de 1895 com excepção das que passam para o director da censura commercial.

Art. 2.º O director da censura commercial tem sob as suas ordens, no que respeita á censura commercial.

1.º O fiscal geral de cada rêde.

2.º O inspector principal e os inspectores particulares.

3.º Os commissarios de inspecção administrativa.

Alem d'isso podem ser collocados no serviço da repartição da direcção da censura commercial os empregados das Pontes e Estradas ou das Minas, cujo numero foi fixado por portaria ministerial.

Estes empregados podem ser nomeados por escolha, para exercerem as funções de inspector particular da exploração commercial em concorrência com os commissarios de inspecção administrativa, na proporção do terço, reservados para a nomeação do ministro.

Art. 3.º O director da censura commercial é nomeado por decreto. O seu vencimento é de 15.000 fr. por anno. E' considerado hierarchicamente como inspector geral.

Não pôde ser mantido nas suas funções alem da idade de 85 annos.

Art. 4.º O director da censura commercial é membro nato da commissão consultiva das vias ferreas, e da secção permanente d'esta commissão. Pôde fazer-se representar pelos inspectores geraes das differentes rêdes.

Pôde assistir ás sessões das commissões de rêde ou fazer-se ahi representar pelo inspector geral.

Assiste a todas as sessões das assembleas geraes das companhias de vias ferreas ou faz-se alli representar.

Art. 5.º Não é applicavel ás vias ferreas argelinas o presente decreto.

Art. 6.º São revogadas todas as disposições do decreto de 30 de maio de 1895 contrarias ao presente regulamento.

Art. 7.º O ministro das obras publicas é encarregado da execução do presente decreto, que será publicado no «Journal Officiel» e inserido no «Bulletin des Lois».

Feito em Paris a 11 de dezembro de 1901.

Emile Loubet, Pierre Baudin

Foi nomeado director o sr. Georges Villain.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Julho

	Importação para consumo	
	1901	1900
	(Valores em mil réis)	
I — Animas vivos.....	1.819.163	1.411.531
II — Materias primas para as artes e industrias.....	15.377.562	16.652.299
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	4.089.924	3.990.087
IV — Substancias alimenticias.....	8.442.565	10.061.215
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas embarcações e vehiculos.....	3.112.491	2.238.328
VI — Manufacturas diversas.....	2.756.402	2.312.663
Taras.....	51.021	56.963
Total.....	35.649.128	36.723.686

Exportação nacional e nacionalizada

I — Animas vivos.....	2.136.764	2.393.173
II — Materias primas para as artes e industrias.....	3.620.312	3.374.812
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	740.738	1.708.363
IV — Substancias alimenticias.....	8.736.008	9.425.754
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	56.699	99.661
VI — Manufacturas diversas.....	1.102.222	1.380.635
Total.....	16.392.843	18.382.398

PUBLIQAÇÕES RECEBIDAS

Atravez da Europa e da Africa, por Oscar Leal.— Este livro que nos foi offerecido pelo seu auctor, o distincto especialista dental que é tambem um escriptor primoroso, é uma descripção de viagens de prazer e estudo pela parte occidental da nossa Africa e por França, Italia, Inglaterra e Hespanha, feita com o fino espirito observador que caracteriza o brilhante escriptor que já tem enriquecido a nossa literatura com variados productos do seu talento.

Vendo, durante a viagem, com olhos de ver, sem preocupação de enthusiasmos immerecidos nem pessimismo de escolas de desanimo, o doutor Oscar dá-nos uma ideia exacta do que é a nossa Africa, e põe-nos em evidencia o que ella deveria e poderia ser se governos e costumes do paiz não deixassem no mais lamentavel abandono interesses dos mais importantes do paiz.

E' cheia da mais palpitante actualidade a descripção que nos faz de S. Thomé, de Loanda, da Guiné, e se ahi a penna do escriptor parece rasgar o papel em que traça febrilmente as impressões d'um viajante desgostoso por ver tanto atrazo e desleixo, nas ultimas paginas, depois de descrever viagens pelos maiores paizes europeos, é entusiastica a invocação que faz ao nosso espirito para que tratemos de levantar o paiz á altura do que elle merece pelas suas bellezas, pelo seu solo abençoado, o seu clima delicioso.

Muito instructivo, muito bem escripto o livro do sr. Oscar da Silva.

TRACÇÃO ELECTRICA

Em Coimbra.—Foi ha pouco presente á camara municipal um projecto de uma importante rêde de tremvias electricos, ligando a cidade baixa á alta pelo novo bairro de Santa Cruz, e estendendo-se a povoações vizinhas. A camara occupa-se com todo o interesse do assumpto que é de grande vantagem para a cidade.

Em Lisboa.—Só para registro, porque nos falta o espaço:

No dia 22 abriram as linhas do Intendente e Principe Real.

O movimento nesta tem sido, como esperavamos, consideravel.

Contra o que annunciaram anteriormente os jornaes, e ainda, nesse dia, o *Seculo* o deu como certo, a tarifa não é de 20 réis, e além d'isso foram supprimidas as correspondencias, o que faz tanto transtorno ao publico que não menos de tres cartas temos recebido pedindo-nos que protestemos.

Para que serve protestar, se a companhia faz ouvidos de surda?

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques.—Entre o sr. governador de Moçambique e o alto commissario inglez da Africa do Sul, o sr. Milner, foi assignado no dia 18 um *modus vivendi*, respeitante ás relações commerciaes entre aquellas nossas possessões e os dominios inglezes, em que se encontram importantes disposições que respeitam ao nosso caminho de ferro.

As bases d'este accordo são as mesmas do tratado que tinhamos com as republicas sul-africanas.

Segundo o texto officiosamente communicado á imprensa entre as bases a que nos referimos ha as seguintes que se referem á nossa linha ferrea:

E' mantida a combinação de tarifas, que existia entre Lourenço Marques e o Transvaal, no caminho de ferro d'aquella cidade para Pretoria.

—As mercadorias em transito, de Lourenço Marques, terão no Transvaal, sem distincção de nacionalidade de firmas exportadoras, tratamento igual ao das

mesmas mercadorias, em transito de Cap Town, East London, Port Elisabeth e Durban. As modificações, que venham a fazer-se no regimen de transito relativamente a estas mercadorias, serão applicadas ás de Lourenço Marques, de maneira a conservar-se a mesma situação de paridade, e a relação em que estavam antes da guerra.

—A auctoridade superior do Transvaal obriga-se, em «bona fide», a um minimo de comboios diários entre Pretoria e Ressenano Garcia, salvo os accidentes e exigencias da guerra.

S. Thomé.—Foi indeferido o requerimento em que os srs. Antonio de Sá Sotto Maior Malheiros e Antonio Fortunato Pinto Meyrelles, proprietarios na ilha de S. Thomé, pediam para construir uma rêde de caminhos de ferro na mesma ilha.

Em continuos e bem elaborados artigos tem as *Novidades* tratado de provar que a construção d'um caminho de ferro naquella ilha é inexequivel, sobretudo por outro meio de tracção que não seja a electricidade.

Companhia Nacional.—Esta companhia requereu ao ministerio para que lhe seja feito o pagamento da garantia de juro relativa ao excesso da extensão da sua linha de Vizeu, fixado em 64^m,64 pela medição recentemente approvada.

Novas locomotivas.—Já chegou a Lisboa mais uma das locomotivas que a companhia Real encomendou á importante fabrica Fives Lille, para serviço dos comboios rapidos.

Está sendo montada nas officinas da companhia.

Mormugão.—Reuniu sob a presidencia do sr. general Couceiro e assistindo os vogaes srs. conselheiro Tito de Carvalho, Xavier Cordeiro e Joaquim José Machado, a commissão d'este caminho de ferro, tratando apenas da discussão de uma proposta para a exploração da linha do porto de Mormugão.

Minho e Douro.—A' representação da Liga Agraria do Norte, a que nos referimos no nosso numero passado, respondeu o sr. director do Minho e Douro que desde já os comboios entre o Porto e Barca d'Alva terão carruagens de 1.^a classe com lavabo e retrete, e quanto á celeridade no trajecto e diminuição nos preços de transporte dos productos vegetaes promette aquelle funcionario occupar-se com todo o interesse.

Cintra e Colares.—A companhia constructora e exploradora d'esta linha pediu autorização para fazer uma modificação do traçado.

Trabalha-se activamente para que a inauguração possa fazer-se no proximo verão.

Beira Alta.—Foi submettido por esta companhia á approvação do governo um novo regulamento para a circulação dos comboios nas suas linhas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi posta a concurso a concessão e exploração da linha electrica de *San Sebastian a Tolosa*, seguindo a estrada de Madrid a Irún e passando em Tolosa pela ponte e praça de Arrameli, rua Mayor, Puente de Navarra, estrada de Pamplona até a fabrica de Guipuzcoana e d'alli novamente á praça de Arrameli pelo passeio da Estação e rua da Rordilla.

França

A commissão do metropolitano do conselho municipal de Paris resolveu crear uma nova linha a 38 metros de profundidade, com 5.500 metros, formando uma especie de transversal Norte-Sul de Montemartre a Montparnasse.

Inglaterra

Segundo o *Board of Trade* relativo a 1900, havia na Inglaterra 21.855 milhas de vias ferreas, ou mais 155 do que em 1899. O capital dispendido nestas linhas montou a 1.176.001.890 libras.

O producto bruto em 1900 foi de 104.801.858 l. e em 1899 de 101.667.665 l. As despesas de exercicio foram 64.743.520, dando assim o rendimento liquido de 41.576.378 l.

Transportaram 1.142.76.686 passageiros e 1.1185.40.030 toneladas de mercadorias.

Os comboios de passageiros percorreram 220.016.587 milhas.

Do material circulante havia no fim do anno de 1900, 21.195 locomotoras, 47.433 carruagens, 18.584 bagageiras e ambulancias postaes, 690.812 vagoes, 18.384 viaturas de typos diversos.

Deram-se 42 desastres.

Accrescentam-se a estas linhas mais 11.545 de vias ferreas secundarias, o que dá um total de 33.400 milhas.

Allemanha

Realizou-se em Berlim a conferencia internacional horararia a que assistiram 200 delegados representantes de 168 companhias ferroviarias da Belgica, Bulgaria, Dinamarca, Allemanha, França, Inglaterra, Italia, Luxemburgo, Hollanda, Noruega, Austria, Hungria, Russia, Roumania, Suissa, Servia, Suecia e Turquia.

Fixou-se o horario internacional de 1902.

A proxima conferencia realizar-se-ha em Copenhague.

Começou a construcção da linha de *Cloppenburg* a *Lezdlina* com 25 kilometros de extensão e a bitola de 0,75.

Foi aberta á exploração o tronco *Lubben-Beeskow*, com 114 kilometros de extensão.

Russia

O trafego do Transsiberico augmentou consideravelmente em 1900, apesar dos acontecimentos da China.

Chegou a 42,8 milhões de puds (cada pud equivale a 16,38 kig.) Tinha sido em 1899 de 37,75.

Predominam os cereaes—17 milhões e meio—expedidos principalmente das estações entre *Tscheljabinsk* e *Petropowlsk*, que deu 9 milhões.

Transportaram-se 5.647 cavallos, 9.705 cabeças de outro gado.

Vão tomar-se disposições para que os comboios de passageiros possam circular com a velocidade de 37 kilometros por hora, o que deve dar um trajecto de 10 dias entre *Moscou* e *Porto-Arthur*.

Italia

Em virtude do exito das experiencias na linha electrica *Milão-Varese* e tendo-se chegado sem o menor inconveniente á velocidade de 90 kilometros, espera-se que a inspecção regia conceda a permissão necessaria para se fazer a exploração, com essa velocidade.

Está em construcção a linha funicular electrica do *Vesuvio*.

Tem 7,5 kilometros de extensão, sendo 1,85 em cremalheira com a inclinação de 25 %.

Na estação central ha uma ponte electrica com dois dynamos e a tensão de 550 a 770 voltios, animados por motores a gaz de 90 c. v.

As carruagens são de 2 eixos com 24 logares sentados e 6 em pé.

Na parte em cremalheira são puxadas por locomotoras. O tempo do trajecto é de 17 minutos. O material circulante é da fabrica *Brown e Boveri*, de *Milão*. Está orçada em 1.500.000 libras.

Pensa-se em estabelecer um serviço de transportes com tracção electrica entre *Napoles* e *Valle de Pompeia*, com a circumstancia interessante de não haver carris, mas fio aereo e o respectivo roldador.

Suissa

O tunnel do *Simplão* acha-se no seguinte estado.

Galeria de avanço, lado do Norte, 5.944 m., lado do Sul, 4.397. Progresso mensal 197 m. e 29 m. Total no fim de novembro 6.141 e 4.426.

O numero medio de jornaes operarios é de 1.077, fóra da galeria, 2.273 na galeria.

Os animaes de tiro 37.

França-Argel

A companhia dos *Vagons-Leitos* acaba de concluir dois contractos pelo tempo de 15 annos para o estabelecimento d'um comboio de luxo entre *Tunis*, *Argel* e *Oran* e outro para a installação e exploração d'um bufete na hospedaria terminal de *Marselha*.

China

O troço do *Grande Central Chinez* de *Han-Keu* a *Pekim* está concluido entre aquelle ponto e *Sing Yang*, a primeira grande cidade do *Ho-Nan*. Mede 130 milhas. Vae entrar em exploração no mez de fevereiro.

Do lado a *Pekim* a linha está prompta a *Theng-Ting* com 150 milhas.

A linha toda medirá 700 milhas.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Exploração

Seguindo o costume dos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000.000
1890-1891.....	35:000.000
1891-1892.....	62:000.000
1892-1893.....	97:000.000
1893-1894.....	120:000.000
1894-1895.....	164:000.000
1895-1896.....	201:000.000
1896-1897.....	207:000.000
1897-1898.....	177:000.000
1898-1899.....	216:000.000
1899-1900.....	306:000.000
1900-1901.....	288:000.000

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos onze ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254.270
1891-1892.....	332.836
1892-1893.....	432.009
1893-1894.....	476.678
1894-1895.....	577.972
1895-1896.....	670.021
1896-1897.....	691.033
1897-1898.....	591.320
1898-1899.....	674.236
1899-1900.....	846.003
1900-1901.....	793.827

e que neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 5,94 %.

O augmento de tarifas rendeu, desde julho de 1900 a junho de 1901, 110:000.000 réis.

A applicação d'este augmento produziu em média 62,22 %, quando devia produzir 75 % segundo a lei.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

2.º semestre de 1900

1.ª classe.....	57 ou	2,27 %
2.ª ".....	107 " "	4,28 " "
3.ª ".....	2.329 " "	93,45 " "

1.º semestre de 1901

1.ª classe.....	68 ou	2,63 %
2.ª ".....	136 " "	5,28 " "
3.ª ".....	2.373 " "	92,09 " "

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma á do exercicio anterior, havendo, porém, na totalidade um augmento de cerca de 13,2 % na quantidade e de 18,89 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1899-1900.....	284 toneladas
De 1900-1901.....	296 " "
Diferença: mais.....	12 " "

Em pequena velocidade:

De 1899-1900..... 17.306 toneladas
De 1900-1901..... 16.385 »

Diferença: menos..... 921 »

Houve, pois, em mercadorias uma diminuição de 5,45 %.

Senhores accionistas:

Apreciando os esclarecimentos prestados, talvez vos tenha causado desagradavel impressão a diminuição da receita na importância de 17:162\$410 réis com relação á do exercício findo, comquanto certamente a tenhaes desde logo attribuido á crise commercial e agricola, que porfiadamente tem contrariado o desenvolvimento da provincia de Angola.

Effectivamente, seria sufficiente esse motivo para justificar a baixa; mas, realmente, essa baixa é devida apenas á menor quantidade de café e aguardente transportados, havendo, pelo contrario, augmento em todos os outros artigos.

Se consultardes o «Mappa comparativo do movimento, tráfego e receita da linha nos annos economicos de 1899 a 1900 e 1900 a 1901», publicado em annexo, encontrareis, procurando os artigos «Café» e «Aguardente»:

1899 a 1900:
Café..... 137:392\$320
Aguardente..... 6:865\$150

1900 a 1901:
Café..... 83:923\$380
Aguardente..... 1:752\$820

Diferença nos dois artigos para menos em 1900 e 1901..... 58:581\$270
Ora tendo a diferença para menos no movimento geral de 1900 a 1901 sido apenas de..... 17:162\$410

segue-se que houve uma diferença de..... 41:418\$860 para mais em 1900 a 1901 em todos os outros generos transportados.

D'aqui se vê que, se circumstancias universalmente conhecidas e que nos comprazemos em considerar anormaes e temporarias, não tivessem feito afrouxar o movimento do café e da aguardente e este tivesse sido apenas igual ao do anno anterior, o rendimento da linha teria sido de..... 347:534\$570 o qual, com relação ao de 1899 a 1900 de..... 306:115\$710

mostra, como acima, o augmento de..... 41:418\$860

Ao natural desenvolvimento do tráfego se deve, pois a compensação da baixa no transporte d'aquelles dois generos, devida a causas conhecidas.

E', infelizmente, tão notoria a crise por que está passando no mundo a cultura e commercio do café, que ninguem poderá estranhar que d'ella se resentisse a nossa colonia e, consequentemente, o movimento da linha, sendo todavia para esperar que dos esforços reunidos de todos os paizes interessados no assumpto resulte a fixação de um preço remunerador, que, animando a cultura, permita a exportação.

Com relação á aguardente sabeis o que se tem passado em Angola, e fiamos do criterio e zelo do ex.^{mo} ministro da marinha o melhoramento da situação d'essa industria.

E não venha agora allegar-se que o movimento do café desceu em virtude da elevação das tarifas. A baixa é devida ao infimo preço do café. Só a essa causa anormal se deve attribuir, como anormal foi a que produziu a do movimento da aguardente: se a origem fôsse a elevação das tarifas, d'ella deveria soffrer o tráfego de todos os outros generos transportados, e os d'esses, longe de descer, subiu, como podereis verificar pelo referido mappa, onde encontrareis a borracha representando 13:524\$690 réis, quando em 1899 a 1900 apenas rendeu 3:745\$810 réis.

Esta alta no movimento da borracha ha de, esperamol o, accentuar-se progressivamente, mas especialmente desde que esteja construida a ponte sobre o Lucalla; terminus actual da nossa linha.

Abrindo um parenthesis na nossa exposição, cabem aqui os nossos mais calorosos louvores e agradecimentos ao ex.^{mo} ministro da marinha, que, ordenando a construcção, corrigiu um erro capital da concessão, como era o de fazer esbarrar o terminus do caminho de ferro na margem do rio, ficando este a vedar a passagem ao tráfego, que só d'além lhe podia vir, e de mais a mais, quando o objectivo da linha é, vencido esse obstaculo, seguir-se-á a dentro.

Aqui consignamos, pois, a s. ex.^a os nossos agradecimentos, não podendo comtudo deixar de lamentar que a ordem por s. ex.^a dada em principios de junho ainda não tenha entrado em via de execução á data em que escrevemos.

(Continúa)

ARREMATACÕES

Caminho de Ferro do Bougado a Guimarães

Arrematação de remessas e objectos abandonados

No dia 26 de janeiro, pelas 12 horas da manhã, na estação de Guimarães, proceder-se-ha á venda em hasta publica, em conformidade com o artigo 166.º das tarifas geraes d'este caminho de ferro, das remessas retardadas ha mais de dois mezes em seguida designadas. Tres caixas vasia, uma barrica de alvaiade, uma caixa com garrafas, uma pipa vasia, 26 saccos com aparas de cifres, uma chapelleira, um chapéu, uma caixa com photographias, duas lanternas, duas capas de caoutchouc. Egualemente serão vendidos os differentes objectos encontrados nas carruagens, estações e linha, desde 1 de março a 30 de novembro findo.

Os consignatarios das remessas e donos dos objectos extra-viados, ficam avisados de que poderão ainda reclamar a sua entrega, pagando as quantias em debito, devendo para esse effeito dirigir-se, até a vespera d'aquelle dia, ao serviço do tráfego d'este caminho de ferro, rua de Cedofeita n.º 291.

Porto, 20 de dezembro de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 7 de janeiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 7 de novembro de 1901, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 4 de janeiro de 1902 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 20 de dezembro de 1901.

Numero 46.058 de Torres Novas a Lisboa P, 1 barril de vinho, 103 k. consignado a Luiz Vaz Velho.

2.097 de Ramalhal a Alcantara T, uma porção de lenha (resto da remessa) 2.000 k. consignado a Antonio Luiz Guerra.

3.238 de Estarreja a Lisboa P, 3 barris de vinho, 165 k. consignado a Luiz Vaz.

3.136 de Lisboa P. a Torres Novas, 1 casco vasio, 133 k. consignado a J. Duarte da Silva.

30.742 de Covilhã a Portalegre, 88 caixas vasia, 530 k. consignado a Costa & Irmão.

9.930 de C. de Maças a Porto-Campanhã, 1 fardo de papel de embrulho, 126 k. consignado a Bernardino Moreira.

70.620 de Lisboa P. a Guarda, 1 caixa cerveja, 74 k. consignado a José Joaquim Oliveira.

639 de Vilar Formoso a Lisboa P. 2 atados com barras de aço, 137 k. consignados a Antonio Fernandes & C.^a.

649 de Villar Formoso a Lisboa P. 3 atados com barras de aço, 204 k. consignados á officina de cantaria de Casimiro José Sabido.

608 de Villar Formoso a Lisboa P. 7 volumes de aço, 558 k. consignado á Companhia Fabril Lisbonense.

37.440 de Guimarães a Lisboa P. 3 fardos de tecidos de algodão, 295 k. consignado a Albino Vasques Tadm.

11.967 de Esmoriz a Santarem, 1 fardo de cordas, 74 k. consignado a Antonio Soares d'Oliveira.

4.066 de Estarreja a Lisboa P. 9 c. de vidro, 895 k. consignado a José Caetano Oliveira & C.^a.

85.361 de Porto-Campanhã a Lisboa P. 1 fardo de tecidos de lã e algodão, 40 k. consignado a Jordão & Commandita.

34.506 de Figueira da Foz a Lisboa P. 1 caixote com louça e roupa, 60 k. consignado a Affonso Henriques de Moura Portugal.

1.905 de Gaya a Lisboa P. 1 barril de vinho, 64 k. consignado a Alberto Gião.

8.699 de O. Bairro a Monte Real, 2 caixas de vinho, 127 k. consignado a Luiz Gonçalves Junior.

1 porção de toros 5.000 k.

1 porção de madeira e lenha, 3.950 k.

52 volumes de madeira, 5.500 k.

9 caixas de sabão, 270 k.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

BARCELONA Grand Hotel Ambos Mundos. — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tranvias á porta Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA Hotel du Panier Fleuri. — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

BERLIM Hotel Central. — De 1.ª ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

BOLONHA Grand Hotel d'Italie. — Casa de 1.ª ordem, a mais central; quartos desde 2,50 liras; restaurante; comida por preços fixos em mesas separadas. Ascensor, luz electrica, banhos. — Proprietario, Guido Bagnoli.

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. Precos modicos.

BUDA-PEST Grand Hotel Hungaria. — No caes do Danubio. De 1.ª classe, esplendido panorama. Todos os confortos modernos como luz electrica, ascensor, venda de bilhetes do caminho de ferro. Preços commodos. — Director, Ch. Burger.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

DRESDEN Grand Union Hotel. — Bismarckplatz em frente da nova gare da Bohemia. De 1.ª ordem, ascensor, luz electrica e todo o conforto moderno. — Proprietario, H. Schenle.

ESTORIL Hotel de Paris. — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

FIUME Grand Hotel d'Europe. — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.

GENEBRA Hotel Bristol na rua do Mont Blanc, 10, proximo da estação do telegrapho, correio e caes. Todo o conforto moderno. Ascensor, luz electrica. Pensão desde 8 francos. — Leppin proprietario.

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

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

HAMBURGO Grand Hotel Kronprinz. — Caes do Alster em frente do Pavilhão. De 1.ª ordem Ascensor, luz electrica, telephone, todo o luxo por preços moderados.

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

HANNOVER Hotel Bristol. — De 1.ª ordem. Em frente da gare e do correio. Primoroso restaurante, jardim d'inverno, luz electrica, ascensor

INNSBRUCK Tirol — Hotel Galdenen Monne. — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrasse. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. — Proprietario, Carl Beer.

LEIPZIG Elsner's Hotel Royal. — Augustusplatz, junto ao correio. De 1.ª ordem. Ascensor, luz electrica, grande restaurante. Bellas accommodações para familias — Proprietario, Ernest Elsner.

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.ª ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA Rodolfo Beck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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.

LOURDES Grand Hotel Royal — De 1.ª ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYAO Grand Hotel d'Angleterre. — Proximo da gare de Perrache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

MADRID Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

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

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

MUNICH Grand Hotel Leinfelder. — Serviço de 1.ª ordem, ascensores, luz electrica. No centro da cidade em frente do jardim botânico e palacio de justiça. — J. Schwarz Senior, proprietario.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

NEUHAUSEN Quedas do Rheno — Hotel Bellevue. — O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos.

NEUCHÂTEL Hotel du Faucon. — Proximo do Lago e do Correo. Bellas e confortaveis accommodações. Grande restaurante a preço fixo e à la carte, a toda a hora. Luz electrica. — Proprietario, Glukher Gaberel.

PARIS Ad. Neghera. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits 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 correo. theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.ª

PRAGA Bohemia — Hotel de Saxe. — De 1.ª ordem. Jardim de inverno, ascensor, luz electrica, esplendida casa de jantar. Proximo da gare. Quartos desde 1 florim. — Proprietario, W. Benes.

PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Lusobrazileiro — Filial: Hotel Lusobrazileiro, CAMINHA. Bons hotéis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTARÉM Grande Hotel Duarte. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias. — Bom serviço de cozinha. — Asseio e modicidade de preços. — Proprietario — Joaquim Pereira Duarte.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

TOULOUSE Hotel Meuble des Arcades. — Antigo Hotel des Etats Unis. Arcades du Capitole, 9 Situação no verdadeiro centro da cidade. Excellentes accommodações. — Proprietario, Lagarde.

TRIESTE Hotel de la Ville. — Casa de 1.ª ordem, no caes do Adriatico. Todo o conforto; bellas habitações com esplendida vista. — Proprietario, Jean Caramelli.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y trasportes.

VENEZA Grand Hotel Victoria. — Palacio Morin ao centro da cidade, proximo da praça de S. Marcos. Excellente serviço e commodidades. Alojamento 2,50 a 4 libras; almoço 2,50, jantar 4. Luz electrica, ascensor.

VIENNA Hotel Royal. — Praça de St. Stephanio (Stephanplatz) no centro da cidade. Casa italiana de 1.ª ordem. Luz electrica, ascensor, banhos, grandes salões, telephone. — Proprietario, J. Riedi.

ZURICH Hotel Zürcherhof. — Em frente do lago, no Corso-theater, proximo da Tonhalle do Grande Theatro e do caes dos vapores. Banhos, ascensor, luz electrica. — Proprietario, Adolf Erpf.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de janeiro de 1902

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Lisboa		Porto		Ovar		Porto		FAMALICÃO	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 n.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	4-12 m.	5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	4-12 t.	5-29 t.	1-52 t.	3-9 t.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	Espinho		Porto		Espinho		8-20 n.	10-6 n.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	7-42 m.	8-38 m.	6-20 m.	7-11 m.	7-42 m.	8-38 m.	6-20 m.	7-33 t.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	8-24 m.	9-29 m.	7-5 m.	7-56 m.	8-24 m.	9-29 m.	7-5 m.	7-56 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.
11-45 m.	12-10 m.	12-0 m.	12-20 m.	Lisboa		Povoa		SUL E SUESTE		LISBOA		BARREIRO		LISBOA	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	12-30 t.	1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.	12-30 t.	1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	Lisboa		V. Franca		2-50 t.	3-5 t.	2-40 t.	3-15 t.	2-50 t.	3-5 t.	2-40 t.	3-15 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	Lisboa b		Santarém		4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-28 m.	9-25 m.	Lisboa		Setubal		Lisboa		Porto	
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	LISBOA b		ENTRONCAMENTO		12-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.	12-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	Lisboa		Pampilhosa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	Lisboa		Extremoz		Lisboa		Porto	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa		Porto		7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	12-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.	12-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.
C. SODRÉ		P. ARCOS		C. SODRÉ		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	Lisboa		Badajoz		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
C. Sodré		Cascaes		C. Sodré		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	Lisboa		V. Alcant.		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	Lisboa		Guarda		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	Lisboa		T. VEDRAS		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	Lisboa		Figueira		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	Lisboa		Coimbra		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa		Torres		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
12-15 t.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	Lisboa		Aveiro		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	Lisboa		Porto		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
3-10 t.	3-47 t.	3-25 t.	3-2 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
9-15 m.	10-20 n.	9-15 m.	10-20 n.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
10-40 m.	11-17 n.	9-55 m.	10-32 n.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
10-45 m.	11-50 n.	10-45 m.	11-50 n.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
12-30 n.	1-26 n.	11-25 n.	12-2 n.	Lisboa		Lisboa		4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
Lisboa		Cintra		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-50 m.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
10-40 n.	11-46 n.	9-0 n.	10-0 n.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
12-15 n.	1-17 n.	11-0 n.	12-0 n.	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	

a) Directos ou rapidos — b) Lisboa Caes dos Soldados — c) Porto-Campanhã — d) Por Alfaias — e) Domingos e sant. — f) Excepto aos dom. e sant. — g) Sab. — h) 2.ª 5.ª e sab. — i) 2.ª e 5.ª — j) Dom. e 4.ª — k) Dom. e 5.ª — l) Só aos Domingos — m) Ao Barreiro — n) 3.ª e 6.ª — o) 2.ª 4.ª e 6.ª — t) 2.ª feiras — u) Pelo Norte — v) 2.ª, 4.ª e sab. — x) 6.ª feiras — y) 4.ª feiras — z) 5.ª feiras.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

Em 6 de Janeiro sahirá o paquete **Magdalena** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros.

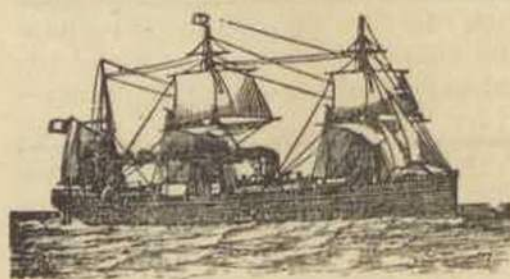
Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.

Para carga e passagens trata-se com os

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL



O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Janeiro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Admiral**. Sahirá a 9 de janeiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental (via Napoles), vapor allemão **Konig**. Sahirá a 24 de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Christiania**. Sahirá a 3 de janeiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 7 de janeiro. Agntes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 14 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Brésil**. Sahirá a 13 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



Gibraltar, vapor inglez **London**. Esperado de 3 a 4 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Madeira**. Sahirá a 2 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Havre e Anvers, vap. francez **Saint Mathieu**. Sahirá a 7 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Minho**. Sahirá a 1 de janeiro. Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Ithaka**. Sahirá a 7 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 6 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 8 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim 10, 1.^o



Pará, Manaus e Ceará, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 24 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap. inglez **Scholar**. Sahirá a 5 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Concordia**. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 1 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Favall, Flores e Corvo, vap. portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de janeiro. Agente, Germano S Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordouan**. Sahirá de 14 a 15 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 15 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vap. inglez **Orellana**. Sahirá a 4 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro

TARIFA ESPECIAL P. N.º 10 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos

ENTRE

Porto (S. Bento) e Aveiro

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

Desde 20 de Dezembro de 1901

Preços dos bilhetes

De Porto (S. Bento) às estações e apeadeiros abaixo ou vice versa	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	De Porto (S. Bento) às estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Porto (Campanhã).....	80	60	40	Sisto (apeadeiro).....	450	300	150
General Torres (apeadeiro).....	150	100	50	Paramos (apeadeiro).....	470	360	180
Gaya.....				Esmoriz.....			
Magdalena (apeadeiro).....	230	160	80	Cortegaça (apeadeiro).....	600	400	200
Valladares.....				Carvalheira (apeadeiro).....			
Francellos (apeadeiro).....	300	200	100	Ovar.....	680	460	230
Gulpelhares (apeadeiro).....				Avanca (apeadeiro).....	—	560	280
Arcozello (apeadeiro).....				Estarreja.....	—	660	330
Granja.....	380	260	130	Cacia (apeadeiro).....	—	860	430
Espinho.....				Aveiro.....			
Pedreira (apeadeiro).....	450	300	150				

CONDIÇÕES

1.^a Os bilhetes de 1.^a e 2.^a classes só são validos nos comboios tramways; os de 3.^a classe são validos para estes e para os outros comboios curtos que se effectuem entre Porto e Aveiro, Ovar ou Espinho.

2.^a Mudanças de classe — Excesso de percurso.

a) **Comboios tramways** — O passageiro que occupar logar de classe superior á indicada no seu bilhete ou que viajar além do ponto de destino constante do mesmo bilhete, pagará, no primeiro caso, a differença, segundo os preços da presente tarifa, augmentados de 25 %; no segundo caso, o preço correspondente ao excesso de percurso segundo a presente tarifa, augmentado de 25 %.

§ unico. Ficam em ambos os casos isentos do pagamento da sobretaxa de 25 % os passageiros que prevenirem o chefe da estação ou o revisor do comboio de que vão mudar para classe superior, ou de que vão viajar além da estação de destino para que é valido o seu bilhete.

3.^a Passageiros sem bilhete.

A) **Comboios tramways.** Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importância correspondente ao bilhete da classe que tiverem occupado, mais 25 % d'essa importância, contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio. Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem saído do comboio, supôr-se-ha que occuparam logar de 1.^a classe, para o computo do preço a pagar.

único. Ficam isentos do pagamento da sobretaxa de 25 %:

a) Os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete.

b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes.

A estes passageiros serão vendidos em transito, bilhetes sem a sobretraxa de 25 %.

B) Comboios curtos que não sejam tramways.

Cobra-se o preço da passagem pela Tarifa Geral, applicando-se o disposto no art.º 6.º da mesma Tarifa Geral.

4.^a As crianças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

5.^a Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem, sendo porém permittido, o dos volumes de mão, (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis ou regulamentos) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro. Nos demais comboios a que se refere a condição 1.^a, é além d'isto, permittido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

6.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás da presente.

A presente annulla e substitue a tarifa P n.º 10 de grande velocidade em vigôr desde 8 de Agosto de 1897 e a sua ampliação em vigôr desde 1 de Julho de 1898.

Lisboa 13 de Dezembro de 1901.					
			O Director Geral da Companhia <i>Chapuy</i>		