



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

Contém uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1900, do Ministerio das Obras Públicas

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



15.^o ANNO—1902

REDACÇÃO

48—RUA NOVA DA TRINDADE—1.^o

Telephone, 27

LISBOA

ASSIGNATURAS

PORtUGAL: anno 25500 réis; semestre 15400 réis. — HESpanha: anno 17 pesetas.
UNIÃO POSTAL: anno 18 fr. — AFRICA E BRAZIL: anno 45000 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

ÍNDICE

DOS

ARTIGOS E SECÇÕES DO 15.^º ANNO

Anexo (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, 220, 237, 253, 269, 284, 300, 317, 333, 349, 372 e		Cousas coloniaes.....	162
Ascensor (O) do Carmo em Lisboa, por Raul Mesnier de Ponsard, 177 e 202 e	404	Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras 9, 24, 41, 57, 73, 89, 105, 121, 137, 153, 169, 185, 201, 217, 233, 249, 265, 281, 297, 313, 329, 345, 369 e	401
Ascensores mechanicos de Lisboa.....	218	Deposito Sanguinal.....	202
Associação Commercial do Porto.....	74	Distribuição de força, por O. S. —♦	49
Automobilismo : 39, 298 e	90	Electricidade no tunnel	366
Avisos de chegada.....	321	Empregados no Commercio de Lisboa	122
Avisos de serviço :	52	Empregados das linhas do Estado	147
44, 61, 76, 93, 107, 125, 140, 155, 172, 188, 205, 220, 237, 253, 268, 332, e		Engates automaticos	22
Bacia (A) do Liz, por O. S.—♦	349	Estações (As) do Minho e Douro no Porto, por José Fer- nando de Sousa —♦	209
Bairro (O) da Europa —♦	1	Estatística curiosa	340
Banco Lusitano	145	Estatística geral	132
Bilhetes para Madrid.....	58	Excursão de engenharia, por O. S. —♦	241
Boletim da praça de Lisboa : por L. R.:	117	Excursões	275
8, 23, 40, 55, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 368 e ...		Exposição de St. Louis 38 e	327
Braganca e Villa Real, 133 e	384	Expropriações (As)	180
Cabo (Do) ao Cairo.....	154	Extra (As) velocidades, por R. da Trindade 226, 261 e (ill.)	361
Cambios, descontos e agios :	298	Freio portuguez	98
8, 23, 40, 56, 72, 88, 104, 120, 136, 152, 168, 184, 200, 216, 232, 248, 264, 280, 296, 312, 328, 344, 368 e ...		Fumo	39
Caminho (O) de ferro de Bagdad	119	Fundo (O) especial dos caminhos de ferro, por José Fer- nando de Sousa —♦	129
Caminho de ferro de Benguella, 22, 295 —♦ 305 —♦ e	81	Idéa (Uma) sympathica	37
in por O. S.	19	Imprensa (A) contra o analphabetismo	170
Camino de ferro de Mirandella a Bragança, por Eiriel, —♦ 65, 91 e	356	Invenção (Uma) portugueza	71
Caminhos de ferro do Sul e a Agricultura —♦	22	João Pedro Tavares Trigueiros	66
Caminho de ferro Transsiberiano	290	Jogo (O) nas praias —♦ 258 e	275
Caminhos de ferro ultramarinos		Legislação estrangeira	10
Canal interoceânico	384	Legislação de obras publicas	10
Cartas de Inglaterra, por W. N. Cornett, 146, 259 e	58	Linha do Algarve	84
Carteira dos accionistas :	377	Linha do Alto Minho —♦	97
7, 23, 56, 71, 87, 120, 151, 167, 183, 198, 214, 231, 247, 264, 280, 296, 311, e	119	Linhos estrangeiras :	
Cascaes (A) e a Cintra por electricidade.....	81	Abyssinia 76, Africa Austral 93, 267; Africa ingleza 107, Allemanha 12, 61, 107, 155, 187, 203, 236, 251, 299, 315, 331; Argelia 12, 76, 251; Australia 155, 316, 371; Austria-Hungria 125, 251, 283; Belgica 219, 371; Brazil 140, 155, 236, 267; Canadá 93, 155; Chili 171, China 12, 171, 203, 251; Cochinchina 155, Cri- mêa 61, Cuba 171, Dahomey 171, Dinamarca 348, Egypto 251, Estados Unidos 26, 107, 187, 267, 299, 348, 371; França 11, 26, 42, 60, 75, 107, 124, 139, 155, 171, 203, 219, 236, 251, 282, 315, 330, 347, 370; Gre- cia 140; Hespanha 11, 26, 42, 61, 75, 93, 107, 124, 139, 154, 171, 186, 203, 219, 235, 251, 267, 282, 298, 315, 330, 347, 370, 403; India 93, 155; Inglaterra 12, 107, 236, 283, 299, 316, 348; Colônias inglezas 27, Italia 12, 26, 61, 107, 139, 236, 267; Madagascar 348, Marrocos 93, Mexico 316, Nicaragua 107, Noruega 140, Persia 171, 267; Republica Argentina 171, 219; Rhodesia 236, Russia 12, 26, 107, 125, 140, 251, 283, 331; Soldão 204, Suissa 12, 283, 371, 403; Tunisia 125 e	155
Centenario (O) da locomotiva	204	Linhos francesas	366
Commercio e Navegação, 323 e	103	Linhos da Irlanda	325
Commercio Portuguez, 10, 90, —♦ 118, por O. S., 186, 218, 279, 314 e	135	Linha (A) de Mormugão, por O. S. —♦	273
Commissarios do governo	362	Linhos portuguezas 11, 26, 42, 60, 74, 92, 107, 124, 139, 154, 170, 186, 202, 218, 234, 250, 266, 282, 298, 314, 330, 346, 370 e	403
Como se viaja nos Estados Unidos	328	Linha da Regoa a Chaves	123
Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta. Relatorio do Conselho de Adminis- tração e parecer do Conselho Fiscal 187 e	35	Linhos (As) de Vevey	164
Companhia Fidelidade	246	Lobito á fronteira de Angola —♦	357
Companhias (As) francezas		Locomotivas inglezas	342
Companhia de Guimarães		Lourenço Marques 134 e	194
Companhia Nacional de caminhos de ferro	193	O seu caminho de ferro	166
Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravéz d'Africa. Relatorio do Conselho de Adminis- tração e parecer do Conselho Fiscal 12, 27, 43, 371 e	51	Luz (A) Kitson (ill.)	148
Assembléa geral	404	Madrid-Caceres-Portugal 102 e	186
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Por- tuguezes :	348	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
Em 1902 —♦	332		
Orcamento (O)			
Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, 219, 236, 251, 267, 283, 299, 316, 331 e			
Concursos, 107, 172, 220 e			

—♦ Este signal indica artigo de fundo.

INDICE

Melhoramentos de Lisboa. I A viacão publica 18.	— II Ve-
hículos e conductores 34.	— III Regulamentação do
transito 69.	— IV A limpeza da cidade 101.
Habi-	— V Habi-
tadores das ruas 118.	— VI Affixações 151.
reparações nas ruas 245.	— VII Indicações de ruas
Metropolitano (O) de Paris.	294
Motores do metropolitano de Londres.	21
Nosso (O) anno passado.	343
Nosso (O) brinde em 1902, 214, 261 e.	1
Nossos (Os) collegas.	276
Notas varias.	279
	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. Biemne e Berne, (ill.), 293
III. Thun — Adelboden — Kandersteg, (ill.), 310	— IV. O electrico do Burgdorf — Interlaken, 325
V. A volta da Wengernalp, (ill.), 341	— V. A volta da Wengernalp, (ill.), 341
VI. Enganos d'um viajante — Gussbach — Rotthorn — Reichenbach — O Brünig, 365	— VII. A estação de Lucerna — A cidade — O lago — O Stanserhorn
Novas carruagens de 3.ª classe.	402
Nova classificação de mercadorias.	250
Nóva York a S. Francisco sem paragem.	37
Novidades (A's).	123
Olhão á Fuzeta.	246
Orçamento (O) das obras publicas.	366
Paragem rapida dos comboios.	66
Passagens para o Campo Pequeno.	22
Payalvo a Thomar, 274, 292 e.	106
Pedras e tiros.	311
Pias a Moura.	346
Ponte sobre o Tejo de 840 metros em 14 tramos.	402
Porto á Povoa e Famalicão.	106

Publicações recebidas:

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

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.	.....
Réde (A) ferroviaria do sul do Tejo, por José Fernando de Sousa (ill.) —♦	.....
Réde (A) ingleza em 1900.	.....
Reforma (A) dos serviços de saude, por Carlos da Silva Repinhalisação (A) por L. R.	.....
Revue de la Bourse de Paris, por L. C. 55, 88, 120 e.	.....
Selvagerias.	.....
Serviço (O) fluvial do Sul e Sueste.	.....
Signaes Barbosa.	.....
Sympathica instituição.	.....

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

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

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

Parte oficial

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 Povoa 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
Linhos 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 abaixos:

N.º	Companhia Real
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 OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDATOR

C. XAVIER CORDEIRO

L. DE MENDONÇA E COSTA

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 COMMERÇIO

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.

SUMMÁRIO

	Páginas
O NOSSO ANNO PASSADO.....	1
A BACIA DO LIZ, por O. S.....	1
PARTES OFICIAIS—Portarias de 21 de dezembro e bases para a construção do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, de 22 de novembro, do Ministério das Obras Públicas.....	2 a 5
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	5
NOTAS DE VIAGEM — VI — Genebra a Neuchatel.....	5
PONTE SOBRE O TEJO DE 810 METROS, EM 14 TRAMOS.....	5
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	6
LEGISLAÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS.....	7 a 9
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA.....	10
COMÉRCIO PORTUGUÊS.....	10
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	10
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	11
LINHAS PORTUGUEZAS — Lourenço Marques — S. Thomé — Companhia Nacional — Novas locomotivas — Mormugão — Minho e Douro — Cintra a Collares — Beira Alta.....	11
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Inglaterra — Alemanha — Russia — Italia — Suíça — França — Argel — China.....	12
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração.....	12
ARREMATAÇÕES.....	13
AGENDA DO VIAJANTE.....	14
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1902.....	15
VAPORES A SAIR 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 há quatorze annos, os seus agradecimentos ao público que se tem interessado por esta folha, aos colaboradores que a teem honrado com os seus escriptos, aos anunciantes que a teem preferido para a sua publicidade.

E' à 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 afirmar-nos a importânciia que pôde ter uma folha como esta, em que as questões d'interesse geral se tratam sem paixão, sem política, systematica e technicamente.

O grito d'alarme dado por um dos nossos mais distintos colaboradores, 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 público theorias nossas e estranhas; os jornaes officiosos acudiram pelo governo que se supunha atacado, os defensorres da companhia mais interessada na falta d'esses regulamentos não nos pouparam como alvo das suas balas.

Mas o *Diário do Governo* falou; primeiro a publicar a traducción 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.

Algum serviço pois foi o da *Gazeta*.

No que se refere á parte material, em geral deixámos de ilustrar o nosso jornal, sempre que o teor dos artigos não o exige. As gravuras tiram muito espaço e aumentam nos a dificuldade de falta d'elle com que continuamente luctamos e que tanto nos assoberba, que por duas vezes tivemos que aumentar o numero de paginas para dar vasão ao que tínhamos 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 logar de darmos 384 paginas no anno, démos mais 48 ou o correspondente a 27 numeros em logar de 24 do nosso programma.

Isto recordamos, não por desvanecimento, mas como prova de que empregámos 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 «*Diário 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 recomenda.

Na pasta das obras publicas sobra-nos até materia prima que não pôde 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 creditos de trabalhador indefeso 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 expendido por vez:s e advogado nesta folha.

Estamo-nos referindo á criação dos serviços especiales da bacia do Liz.

O paiz tem gasto muito dinheiro na correcção das bacias hydrographicas dos nossos rios e ribeiras, na povoaçao 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 carrejado 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 despida 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 arruinassesem, 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 esgotar 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 estreais.

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 areaes inexgotaveis que, derivando para jusante, assolavam tudo. E assim iamos, 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 epochas não muito remotas, 1836, fôra supri-

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 dispender no beneficio commun, 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 tecnicos para a execução e fiscalização das obras.

Ao mesmo tempo, como engenheiro distinto que é, sabendo que as obras hydraulicas se não podem circumscriver 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 correga ou de *talweg* que hajam de definir-se ou proteger-se convenientemente.

Oxalá o seu decreto seja bem interpretado e cumprido. Se assim se dér, a região de Leiria ficará devendo gratidão perdurable 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 ahí está um decreto sem pyrotechnia estrondosa ou vistosamente polychroma, sem alardes, sem reclamos, que apparece singelamente no Diario, correntio 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.

PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

Inspecção Geral dos Telegraphos

1.º 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 efecto o referido alvará e feita a concessão provisória da mencionada linha ferrea de Guimarães a Fafe, devendo para tornar-se definitiva ser aprovada 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 incluido na rême complementar ao norte do Mondego o prolongamento de Guimarães a Fafe, em harmonia com o plano aprovado 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.^a A construcção, segundo o projecto de 26 de janeiro de 1901, aprovadô 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, accessórios, 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 construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro;

2.^a O fornecimento, conservação e reparação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas gira-torias, reservatorios e apparelos hidráulicos, guindastes, signaes e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessário para manter o caminho de ferro em perfeito estado de exploração;

3.^a 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 apparelos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço;

4.^a 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 construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela companhia á aprovao do Governo.

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

4.^a A companhia apresentará sempre os projectos em duplicado, sendo-lhe, depois de aprovados, entregue um dos exemplares devidamente authenticado na Direcção Geral de Obras Públicas 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 traineis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fósseos 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 aprovao do Governo, mediante parecer do conselho technico 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 extraídas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude 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 aprovao 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 establecimento de estações provisórias 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, porém, a prática de dois annos indicar que devem subsistir, será a companhia obrigada a completar a sua construcção definitiva.

10.^a Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea, devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios 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 sistema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e com prévia aprovao do Governo.

11.^a As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas, sendo metálicas, 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 prescritas 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 guarnecididas 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 prescritas pelo Governo, no interesse da segurança publica. Os vagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construcção.

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 público 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 suficiente 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 for consideravel, ou em quaequer outros que o Governo, ouvida a fiscalização, julgar necessário para a segurança publica, será obrigada a companhia a estabelecer barreiras, conforme os typos aprovados 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 locaes, sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for 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 for 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 locaes, sem que possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for 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 for 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 for 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 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 suspendido 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 sucessivos.

Não poderá, porém, ter lugar, 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 fórmula 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. Em quanto 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 anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

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

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

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

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

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

4.^a Licença para a collocação das linhas telegraphicais e telephonicas do Governo, nos postes ou apoios das linhas telegraphicais 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 disposição 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.^a Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal ;

2.^a As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação 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 fiscalização 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 fôr destruida 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 dívida publica pelo seu valôr 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 indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto

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

36.^a — Em qualquer época, 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 fôr necessaria para amortizar no prazo de setenta e cinco annos, e á taxa de 5 por cento, o capital efectivo despendido na construcção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos orçamentos dos projectos aprovados 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 acordo 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 execução das presentes condições.

41.^a — A companhia prestará aos agentes do Governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatística 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 execução e interpretação 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 acordo 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.^a e 5.^a da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1890 :

a) Transporte gratuito, com exclusão das despesas accessórias e imposto do sêllo, pelas linhas do Minho e Douro de todo o material preciso para a construcção, que não puder ser obtido na regiâo 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 fiscalização, e que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do paiz.

§ 1.^a Para a aquisição de quaequer materiaes serão préviamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz, e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço; tendo-se em attenção o agio do oiro e os direitos de importação.

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

1.^a 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.^a 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 sêllo que incidirem sobre o movimento da linha nos primeiros trinta annos da sua exploração ;

d) Isenção, durante o mesmo espaço de tempo, de qualquer imposto sobre os dividendos das accões 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 qualqure subsidio ou garantia diferente das concedidas por este contracto.

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

ferro, nos districtos atravessados pela linhā que fôr objecto d'este contracto, ou esses caminhos sejam paralelos á mesma linha em menos de 30 kilometros, ou a travessem, 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.^a Quando sejam excedidos os prazos da condição 24.^a;
2.^a Se não comece a exploração dentro do prazo de um mez, depois de autorizada pelo Governo;

3.^a Se iniciada a exploração, a Companhia interromper por espaço superior a um mês;

4.^a 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 tambem 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 quaisquer 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 transito 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 prorrogar 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-REL.—
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 aumento 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 aumento aos que pretendem viajar sem bilhete.

Já aqui o dissemos: lamentamos que as direcções se vejam forçadas a aggravar as condições favoraveis que expontemente 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 uantia 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 Murtede, 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 deante, 120.

Encerados.—Desde 27 de dezembro a companhia Real faculta o aluguer de encerados aos expedidores de quaisquer remessas de v. gon completo, serviço interno ou combinado, cujo resguardo em transito não seja obligatorio 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, preleri os bellos vapores do lago, em que se faz uma deliosa 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 lençóis 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 vae para Lausanne e Bern deixa as carruagens directas que devem seguir a Yverdon e Neuchatel e toma as que d'allí 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 tambem o tempo, olhando pela janella o bello panorama das montanhas que separam a Suissa 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 Suissa; Yverdon faz vida á parte.

Não esteve d'accordo, mas tambem não impediu os demais cantões de se confederarem. Elle ficou prussiano; o seu rei é o da Prussia — não o imperador da Allemanha — os seus usos são prussianos, nada de factos suissos 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 suissa 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 deixasse circular os comboios ao domingo.

Nada, isso é que não; o domingo e os dias festivos são consagrados á egreja 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 dificuldade é a entrega da correspondencia postal; o correio vê-se doido quando lhe aparece 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 teatres que por esse appellido são conhecidos.

A linha para Neuchatel segue á beira do lago até que, ao deixal-o, atravessa o valle do Arense 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 egreja, 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 carroagens, o que, afinal, é desculpavel e natural na Suissa 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, pôde 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 distinto 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 tambem veiu 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 affuentes 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 hidraulica 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 caições de ferro cheios do formigão hidraulico.

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^t,15 por c. q.

Descontando o impulso devido à 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-typo 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 seguem os calculos de estabilidade. Momentos de flexão sobre os diversos pilares.

Adoptou o metodo de Clapeyron para a determinação dos momentos de flexão. Pela construcção das parabolas dos momentos, achou a curva involtoria 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-typo.

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

As longrinas, que teem o comprimento de 3,333, 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 apparelho 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 Portugal, mas da Europa.

A informação do concelho technico 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 estudosos e pelos mais versados nestes difficéis 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%, 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%, 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 4½% primeira série 1886, (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.^o grau de 3% e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.^o 12 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4½% (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 séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o tesouro 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, Alemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo 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.^o 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 séde 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 deante, 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-há á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé i f.».

Segundo decisão da Camara dos Correctores 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 serao pagos em Lisboa, na séde da companhia, Rua Victor Cordon n.º 1, em Paris no Comptoir National d'Escompte, 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 necessário conforme a lei, a apresentação do documento que prove estar paga a contribuição de registo por título gratuito.

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

No Porto, séde da Companhia, rua de Cedofeita, 291;
Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.º;

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 Thyrso, 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 acordo entre as duas partes contractantes, governo e banco. E' de crer que as bases do contracto que se vai discutir soffram modificações em alguns dos seus pontos secundarios, ou mesmo que outras condições possam ser introduzidas pela assembléa, e aceitas pelo governo,—mas isto sem que por fórmula alguma se altere a parte capital do contracto, quer dizer, a englobação na conta corrente do thesouro dos dois emprestimos 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.

Pode a proxima assembléa discutir mais ou menos acaloradamente o contracto, pode mesmo, repetimos, modifical-o, 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 effeitos dentro em breve se farão sentir.

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

agricultura adviriam no proseguição de tais 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 somos 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 agrícolas e fonte de riqueza para o paiz, devendo a exportação ser animada por todas as formas (!). 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 areaes incultos e montanhas desarborizadas, etc., etc. Deliberou, outrossim, protestar contra o lançamento de direitos de exportação e contra qualquer medida que possa tolher ou difficultar a saída dos productos agrícolas.

Ora a circunstancia 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 confessam.

E o aviso, dado de graça, ao governo, sobre o que elle deve fazer, deixando-se de leis e papéis 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 época 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 52.500; 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—126.500, tendo ficado em 1900 a 121.500.

Banco Ultramarino—124.500 hoje e 120.500 em 1900.

Companhia dos Tabacos, coupon: em 1901, 135.500; em 1900, 123.500.

Companhia dos Phosphoros—Em 1901, 74.500; em 1900 83.500.

Prediaes—6% assentamento—em 1901, 97.700; em 1900, 93.500.

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

Acções da Companhia de Moçambique: em 1901, 9.750; em 1900, 11.500.

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

Obrigações—Atravez Africa: em 1901, 84.000; em 1900, 78.500.

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

L. R.

Cambios, descontos e agios

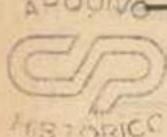
	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	40 1/4	40 3/16	Desconto no Banco
" cheque..	39 3/4	39 5/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	715	710	6 1/2 %
" cheque.....	720	722	No mercado.....
Berlim 90 d/v.....	291	292	Agio Buenos Ay-
" cheque....	294	295	res.....
Francfort 90 d/v ..	291 1/2	292 1/2	Cambio do Brazil.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

Cotações nas Bolsas portugueza 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% 1888	-	-	20,50	20,450	-	20,450	-	20,450	20,400	20,400	20,400	20,400	20,450	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	-	49.000	-	49.000	-	-	49.000	-	49.000	49.000	-
" 4 1/2 % assent....	-	-	58.000	-	58.000	-	58.000	57.700	57.500	-	-	57.500	-	-
" 4 1/2 % coup. int...	-	-	57.000	-	-	-	-	-	57.000	-	57.000	56.700	-	-
" 4 1/2 % 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	-	-
" Comp. 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%	-	-	-	-	-	97.500	97.500	-	-	-	-	97.700	-	-
" " 5%	91.200	93.500	-	94.500	94.300	94.500	92.500	-	92.400	92.400	91.000	92.400	92.500	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	92.200	92.300	-	92.200	92.200	92.300	92.000	92.000	-	92.000	-	-
" C. Real 3% 1º grau	-	-	82.700	-	82.700	82.700	-	-	-	-	80.500	-	82.800	-
" " 3% 2º grau	21.600	21.500	-	-	21.100	21.400	-	-	21.000	21.100	-	21.100	21.100	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	52.200	-	-	-	-	-	-
Atravez Africa.....	-	83.800	83.800	-	-	83.800	84.000	84.000	84.000	-	80.800	84.000	-	-
Paris: 3% portuguez	27,45	27,52	27,25	27,25	27,25	27,25	27,30	27,22	27,17	27,57	27,90	27,57	27,40	-
Accções Comp. 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. Real 1º grau	340	340	340	343	343	343	342,50	347	-	342	342	342	-	-
" " 2º grau.	-	91,50	90,50	90	90	90	-	89,50	89	-	89,25	89,75	-	-
" C. Beira Alta.....	77,25	78,50	78,50	-	-	78	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres ..	-	-	87,25	89	89	89	-	87,50	-	-	-	-	-	-
" N. Hesp. (1º hyp.)	296	292	292,50	295	292	293,50	293	293	295	296	-	-	-	-
Londres: 3% 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 portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1901	1900
COMPAGNIA REAL	da a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	3 9 Dez	693	72.778.000	105.018	693	68.978.009	99.535	4.039.006.000	3.892.407.102
	10 16 "	"	76.569.000	110.489	"	68.978.009	99.535	4.115.575.000	3.961.385.111
	17 23 "	"	81.043.000	116.945	"	66.978.009	99.535	4.196.618.991	4.030.363.120
Nova rede garantida	3 9 Dez	380	14.485.000	38.118	380	11.764.991	30.960	552.384.000	518.064.898
	10 16 "	"	16.256.000	42.778	"	11.764.991	30.960	568.640.000	529.829.889
	17 23 "	"	16.808.000	44.231	"	11.764.991	30.960	585.448.000	541.594.880
Sul e Sueste	22 28 Out	488	25.647.160	52.555	488	20.222.155	41.438	910.728.076	824.476.203
	29 4 Nov	"	29.730.955	60.924	"	23.931.570	49.040	940.459.031	848.407.773
	5 11 "	"	22.776.850	46.678	"	21.176.140	43.393	993.235.881	869.583.913
Minho e Douro.....	15 21 Out	353	22.639.515	64.134	353	21.865.418	76.106	1.048.971.205	1.009.281.468
	22 28 "	"	22.411.637	63.489	"	28.045.946	79.450	1.071.382.842	1.037.327.414
	29 4 Nov	"	28.764.245	81.485	"	23.179.045	65.663	1.100.147.087	1.060.506.459
Beira Alta	19 25 "	253	7.285.084	28.794	253	7.772.238	30.720	338.274.274	347.389.211
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
	15 21 "								



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 aprovada uma nova organização dos serviços de telegraphos, correios e fiscalização das industrias electricas.

Este decreto, com quanto não seja especialmente sobre assumpto ferroviario, tem, contudo, 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 telegraphicais e telephonicas para serviço publico, por conta das empresas de caminhos de ferro, sobre a concessão de caminhos de ferro e'electricos, transportes de malas e ambulancias, etc.

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

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

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

1º O fiscal geral de cada rôde.

2º O inspector principal e os inspectores particulares.

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

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

Art. 4º 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 diferentes rôdes.

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

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

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

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

Art. 7º 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 (Valores em mil réis)	1900
I — Animaes 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 scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas embarcações e veiculos.....	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 — Animaes vivos.....	2.136.764	2.303.173
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 scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	56.699	99.661
VI — Manufacturas diversas	1.102.222	1.380.635
Total	16.392.843	18.382.398

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Atravez da Europa e da Africa, por Oscar Leal.— Este livro que nos foi oferecido pelo seu auctor, o distinto especialista dental que é tambem um escritor 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 escritor que já tem enriquecido a nossa literatura com variados productos do seu talento.

Vendo, durante a viagem, com olhos de ver, sem preoccupation de entusiasmos immerecidos nem pessimismo de escolas de desanimo, o doutor Oscar dâ-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 descrição que nos faz de S. Thomé, de Loanda, da Guiné, e se ahi a pena 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 espírito 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 rede 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 Príncipe Real.

O movimento nesta tem sido, como esperavamos, considerável.

Contra o que anunciaram 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 suprimidas 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?

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 diarios entre Pretoria e Ressano 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 rede de caminhos de ferro na mesma ilha.

Em continuos e bem elaborados artigos tem as *Novidades* tratado de provar que a construcção d'um caminho de ferro naquella ilha é inexecuvel, 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 aprovada.

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

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 vegetais promete aquelle funcionario ocupar-se com todo o interesse.

Cintra a 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 submetido por esta companhia á aprovação 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'allí 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.

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

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

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 £. e em 1899 de 101.667.665 £. As despesas de exercicio foram 64.743.520, dando assim o rendimento liquido de 41.576.378 £.

Transportaram 1.1422.76.686 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 vagons, 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.

Alemanha

Realizou-se em Berlim a conferencia internacional horararia a que assistiram 200 delegados representantes de 168 companhias ferroviarias da Belgica, Bulgaria, Dinamarca, Alemanha, 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 *Leer*, 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 aumentou 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 liras.

*

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

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 instalação 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 mes 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

Segundo 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 desagradável impressão a diminuição da receita na importancia de 17:162\$410 réis com relação á do exercicio findo, com quanto certamente a tenhaes desde logo atribuido 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.....	144:257\$470
Aguardente.....	83:923\$380

Diferença nos dois artigos para menos em 1900 e 1901.....	1:418\$860
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.....	1:418\$860
para mais em 1900 a 1901 em todos os outros generos transportados.	347:534\$570

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.....	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', infeliz nente, 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, consequintemente, 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, permitta 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 sofrer 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 construccion, 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'alem lhe podia vir, e de mais a mais, quando o objectivo da linha é, vencido esse obstaculo, seguir ser-tão a dentro.

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

(Continua)

ARREMATAÇÕES

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-há 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 meses em sequida designadas. Tres caixas vasias, 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. Egualmente serão vendidos os diferentes objectos encontrados nas carroagens, 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 Cândido 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-há 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.

Número 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 vasias, 530 k. consignado a Costa & Irmão.

9.930 de C. de Maçãs 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.º.

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 Tadim.

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.º.

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.

1.005 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros 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'Italia.—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. Preços modicos.

BUDA-PESI Grand Hotel Hungaria.—No caes do Danubio. De 1.ª classe, explendido 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. Accomodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 2500 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Ronão 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 província, de inexcusáveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

GRANADA Hotel Victoria.—Proprietario, Frederico Iniesta. Sítio 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 marítimos 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 Goldenen Sonne.—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 António C. d'Azevedo Batálha.—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 — 1st class English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA Restaurante Tayres.—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. Número telephonico, 450.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide 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 Basílica, gozando-se o panorama incomparável das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYAO Grand Hotel d'Angleterre.—Proximo da gare de Perache. 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 1.200 réis por dia até 1.500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Italia.—De 1.ª ordem; construído especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço à francesa. 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 botanico e palacio de justiça. — J. Schwarz Senior, proprietario.

NAZARETH Grande Hotel Club.—As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.200 a 1.500 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursa, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, 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.

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

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

PORIO 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 Battalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio. Theatros: muito central — Propri. Lopez Munhos.

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.º

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

PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CA-MINHA. Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTAREM 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. Accomodações 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 pateo — 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 explendida 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. Excelente serviço e commodidades. Alojamento 2,50 a 4 liras; 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 Theatre 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	Sacavém	Lisboa	Ovar	Porto	Ovar	MINHO E DOURO		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	PORTO	FAMALICÃO	PORTO
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7-30 u.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	t 4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	c 5-0 t.	g 6-29 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.				
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.				
8-45 m.	8-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	1-83 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.				
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.				
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.				
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	Lisboa	Povoa	Lisboa					
11-45 m.	12-10 m.	12-0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	S 29 m.				
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	Espinho	Porto	Espinho	
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	8-24 m.	9-29 m.	c 7-5 m.	7-56 m.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.
4-15 t.	4-10 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	4-28 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b					
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-28 m.	9-25 m.				
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.				
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b		SUL E SUESTE			
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	4-45 t.	9-54 t.	7-55 n.	9-57 n.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-45 m.	12-58 t.	7-50 t.	12-29 n.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.
C. SODRÉ	P. ARROS	C. SODRÉ	b	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	9-30 m.	10-5 m.	9-40 m.	10-41 m.
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	11-0 m.	11-40 n.	12-20 t.	5-8 m.	12-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.
C. Sodré	Gascoas	C. Sodré	a	6-15 m.	6-15 m.	7-21 m.	5-8 m.	4-30 t.	g 7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	d	6-20 t.	11-35 m.	a 4-0 t.	9-15 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	
a 10-40 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	LISBOA	Badajoz	Lisboa		a 7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	a 9-40 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	2-30 t.	8-50 m.	8-50 m.	4-45 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	11-0 m.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-45 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	Lisboa	Faro	Lisboa	
a 1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	9-30 n.	—	—	—	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa		4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.
a 3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	Casa Branca	Evora	Casa Branca	
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	11-0 m.	—	—	5-37 t.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	1-7-47 t.
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	7-45 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	Casa Branca	Faro	Casa Branca	
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	9-30 n.	—	—	—	6-30 m.	7-0 t.	6-30 m.	7-30 t.
a 6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	Lisboa	Guarda	Lisboa		TUNES	POÇO BARRETO	TUNES	
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	8-55 m.	12-29 n.	1-50 n.	3-32 t.	3-55 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	11-0 m.	—	—	5-37 t.	8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	7-45 t.	9-50 m.	3-60 t.	5-8 m.	FARO	POÇO BARRETO	FARO	
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	9-30 n.	—	—	—	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	LISBOA	T. VEORAS	LISBOA		BEIRA ALTA			
12-30 n.	1-26 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	3-25 t.	—	—	Figueira	Pamp.	Figueira	
LISBOA	QUELUZ	LISBOA	b	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	5-30 m.	7-5 m.	8-0 m.	10-5 m.
11-10 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-0 m.	2-11 t.	3-0 t.	5-0 t.	4-0 t.	5-40 t.	6-35 t.	8-15 n.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	b 8-55 m.	u 6-21 t.	u 8-45 m.	3-32 t.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 n.	12-23 t.
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	11-0 m.	u 9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.	4-30 t.	5-0 m.	u 6-25 t.	a 11-16 n.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	6-30 t.	5-0 m.	u 6-25 t.	11-23 n.	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	8-6 n.	8-30 n.</td						



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

ARQUIVO
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 apollistas, 31, 1.^o
No Porto:— Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

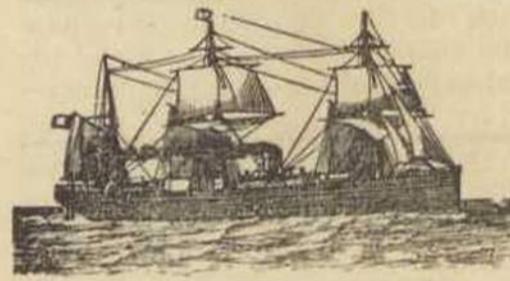
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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 António.— Para carga, encommendas 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 alemão **Admiral**. Sahirá a 9 de janeiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



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



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



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



Bordeus, vapor frances **Cordillère**. Sahirá a 14 de janeiro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Brésil**. Sahirá a 18 de janeiro. Messageries Marítimes, 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 **Madeirense**. Sahirá a 2 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Havre e Anvers, vap. frances **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



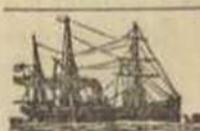
Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vap. por alemão **Ithaka**. Sahirá a 7 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela 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 alemão **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 frances **Concordia**. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 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. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Faval, 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 frances **Cordonan**. Sahirá de 14 a 15 de janeiro. Messageries Marítimes, 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 Palice (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).....			
Espinho.....				Aveiro.....	—	860	430
Pedreira (apeadeiro).....	450	300	150				

CONDIÇÕES

1.º 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.º Mudanças de classe — Excesso de percurso.

a) **Comboios tramways** — O passageiro que ocupar 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 diferença, segundo os preços da presente tarifa, aumentados de 25 %; no segundo caso, o preço correspondente ao excesso de percurso segundo a presente tarifa, aumentado 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.

b) Comboios curtos que não sejam tramways.

Pela mudança de classe, terá o passageiro de pagar a diferença para os preços da Tarifa Geral; pelo excesso de percurso o que corresponda, segundo a mesma tarifa, applicando-se em ambos os casos o disposto nos art.^{os} 7.^º e 8.^º da Tarifa Geral.

3.^a Passageiros sem bilhete.

A) Comboios tramways. Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importância correspondente ao bilhete da classe que tiverem ocupado, 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, suppôr-se-ha que ocuparam logar de 1.^a classe, para o computo do preço a pagar.

§ unico. 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 creanças 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 permitido, 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 ocupado pelo passageiro. Nos demais comboios a que se refere a condição 4.^a, é além d'isto, permitido 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 vigór as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrário ás da presente.

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

Lisboa 15 de Dezembro de 1901.

• Director Geral da Companhia

Chapuy