

# 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

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO, Alfredo Mesquita.—CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona.—PARIS, L. Cretey.—LIVERPOOL, W. N. Cornett.—BRUXELAS, R. da Trindade

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa M. L., n.º 3, para transporte de madeiras para Hespanha, da Companhia Real.

## SUMMARIO

Paginas

A LINHA DE MORMUGÃO por O. S.	273
PAYALVO A THOMAR	274
PARTE OFICIAL — Decreto de 30 de agosto e portarias de 8 e 10 de setembro do ministerio das obras publicas.	275
TARIFAS DE TRANSPORTE	275
EXCURSOS	275
O JOGO NAS PRAIAS	275
O NOSSO BRINDE	276
NOTAS DE VIAGEM — I — Excursões na Suissa	276
APEDREJADORES DE COMBOIOS	277
A TRAVESSIA DOS ALPES	278
OS NOSSOS COLLEGAS	279
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	279
A LINHA DE CASCAES	279
COMMERCIO PORTUGUEZ	279
PARTE FINANCIERA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, p r L. R.—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas, portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	280 e 281
LINHAS PORTUGUEZAS — Transito por Lisboa — Apeadeiro de Vallega — Pias a Moura — Vendas Novas — Sul e Sueste — Espinho e Granja — Quelimane ao Ruo — Porto a S. Pedro da Cova — Regoa a Chaves	282
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Inglaterra — Russia — Suissa — Hungria	283
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração	283
ARREMATAÇOES	284
AGENDA DÓ VIAJANTE	286
HORARIO EM 16 DE SETEMBRO DE 1902	287
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	288

vicção a S. M. que elle não chegasse a realizar se na prática.

Continuou portanto a vigorar o acordo de 1899, e continuou até 30 de setembro, porque então a 30 d'este mês a S. M. protestou e saiu do convenio.

D'então em diante tentou-se a adopção das antigas tarifas para o tráfego combinado entre a nossa linha e a S. M., mas as companhias G. I. P. e M. R., logo abriram as hostilidades começando uma guerra de tarifas.

As reducções que faziamos quasi exclusivamente suportadas pela linha de Mormugão, não se traduziam por vantagens importantes. Perdiamos terreno.

O accrescimo do premio de seguro marítimo para as mercadorias que preferissem a via Mormugão afastava o tráfego, embora os transportes por essa via sejam em geral mais baratos principalmente quando se referem a estações da S. M. proximas da fronteira portugueza.

A nossa linha é demasiado pequena para que uma diferença de tarifagem influa sensivelmente nos grandes transportes como são os que se fazem para Bombaim, via W. I. P.

Se se attender tambem a que o porto de Mormugão não tem um serviço regular de transportes rápidos marítimos, menos nos surprehendemos com a improficiência dos esforços empenhados para atrair concorrência áquella linha.

Sobre o assumpto do serviço de vapores, das suas carreiras e preços de fretes, faz o relatorio interessantes observações.

Como porém se resumem esses conselhos a companhias estrangeiras que farão o que mais lhes aprouver ou mais lhes convenha, receiamos que sejam pouco efficazes.

Associamo-nos todavia á justa aspiração de que o porto marítimo de Mormugão deixasse de ser tributário de Bombaim, possuindo uma carreira de navegação directa para a Europa. O tráfego viria certamente. Não pôde servir de guia a carreira da companhia alema a qual, entre outros requisitos que lhe faltam para servir bem, tem o inconveniente de tocar em muitos portos, fazendo grandes voltas.

Também se nos afigura de vantagem a doutrina que eloquentemente advoga o sr. engenheiro Adriano de Sá da celebração d'um bom contracto que passe para a S. M. a exploração da nossa linha ferrea que continua na W. I. P.

As 51 milhas que a primeira tinha a explorar pouco aumentaram as indispensaveis despesas com o pessoal menor e nada as da direcção. Realizava-se uma economia importante ou aumentava a receita líquida, diminuindo comitantemente a parcella que o estado da India tem de pagar á W. I. P. para perfazer as 72.000 libras annuaes a que monta o encargo que desgraçadamente tomámos e que tanto esmaga a India portugueza.

Temos na nossa mesa o relatorio da linha da India portugueza firmado pelo engenheiro Adriano de Sá, seu esclarecido e dedicado director. Refere-se ao anno de 1900 e abre logo com uma informação desalentadora, por quanto referindo-se ao acordo de 15 de maio d'esse anno, realizado em Londres entre as companhias rivais, *Great Indian Company*, a *Maratha Railway* e a *Southern Maratha*, capitula-o simplesmente de pessimo para o nosso caminho de ferro, isto é, muito peior do que o realizado na mesma cidade em 10 de abril de 1899. Felizmente este mal poude ser conjurado.

Por este acordo — *Through class rates* — applicavam-se ás demais classes as tarifas que, pelo acordo anterior, se passariam sómente para a classe especial.

D'ahi vinham inconvenientes, accrescentados ainda com outras circumstancias perniciosas, sendo o principal a que deixava de ser prejudicada a S. M. o que implicaria na perda de tráfego para a nossa linha que é subsidiaria d'esta.

Tamanhos perigos adviriam que o director da linha de Mormugão não hesitou em protestar contra tal conuento, logrando conseguir por si ou por levar a con-

Não pôde, porém, formular-se a esperança de que se attinja o equilibrio o qual só se conseguia escassamente com uma receita liquida de 24 000 rupias por milha.

Apenas tornavamos menor a perda que no anno de 1900 foi maior do que no anterior, visto que as receitas só chegaram a 333 595:11:02 rupias e a das despesas a 400 441:02:10, havendo um deficit de 66.845:07:08 a juntar ao de 185.159:08:06.

Os jornaes estão agora dizendo que a exploração d'esta nossa linha vae passar a ser feita pela *Southern Maratha*.

E d'ahi inferem logo que d'essa negociação advirão grandes benefícios para a pequena e infeliz linha portugueza.

Sabemos que a noticia é verdadeira, mas o facto não nos justifica esperanças tão optimistas que eliminem quaesquer apreensões.

Uma transacção feita de modo que a *Southern Maratha* fique com a exploração e entregue todos os productos á actual companhia deduzindo as despesas da exploração calculadas por um coefficiente igual ao que lhe resulta na sua rede geral, isto é, naturalmente inferior ao que dispendia até hoje a companhia de Mormugão.

Por este lado é certo que a operação é vantajosa para nós.

Mas a *Southern*, tomando a seu cargo a exploração da nossa linha e porto tem por fim combater a concorrência que sobre Bombaim lhe oppõe a sua rival *Great India Company*.

Ora se as duas companhias continuarem em desacordo como teem estado ultimamente, não ha duvida de que ao nosso caminho de ferro e ao porto de Mormugão não faltará o trafego.

No caso contrario, isto é, se as duas companhias vierem a concordar, no que a *Great India* tem grande interesse, o caminho de ferro e o porto de Mormugão continuarão ás moscas, como até agora, e o rendimento será nullo.

E é este, porventura, o caso mais provavel. Oxalá nos enganemos.

No relatorio a que nos estamos referindo tocam-se varios pontos que respeitam ao desenvolvimento económico da região servida pela nossa cara e mal da linha.

Algumas palavras escreve o seu autor, para se justificar de sair do assumpto ferro-viario restricto.

Por nossa parte poríamos de bom grado uma restrição á absolvição que lhe damos—a de se alargar mais ainda nos subsequentes relatorios.

Não deve esquecer-se que na metropole se sabe muito pouco das cousas da India e que tudo quanto o seu claro espirito, illustrado por uma pratica já longa e largo conhecimento da vida económica d'esse Estado puder dizer nesse relatorio que não é só para o governador mas para o publico, constitue um serviço apreciável e digno de agradecimento.

Para dizermos tudo accrescentaremos que, até julgamos isso menos perigoso do que referir as pequenas vitorias de argumentação ou de suggestão que a sua astucia e penetração haja influido nos loiros administradores das companhias indianas.

\*

Vimos tambem que na linha de Mormugão ha apreendentes de comboios e tribunaes complacentes. Admiramo-nos. Julgavamos que só em Portugal havia d'estes selvagens e tamanha brandura de costumes.

O. S.

## PAYALVO A THOMAR

Quasi todos os jornaes publicaram, no dia 10 o seguinte requerimento que o sympathico e heroico general Pienaar, refugiado boer entre nós, entregou no Ministerio das Obras Publicas:

SENHOR :

F. J. Pienaar, residente actualmente no convento de Christo, em Thomar, desejando estabelecer um tramway de tracção eléctrica da estação de Payalvo á cidade de Thomar, sobre a estrada real que liga estas duas povoações, mui humilde e respeitosamente

Pede a Vossa Magestade a graça de deferir.

(a) F. J. Pienaar.

Não é novidade para os nossos leitores que esta mesma linha já tenha sido requerida, para tracção a vapor, ha bons quinze annos, por tres individuos portuguezes, porque já aqui tratámos largamente do assunto nos nossos numeros de 1 de maio e 1 de junho de 1897.

Varias exigencias das instancias officiaes e a necessidade de justificar e ampliar os primitivos estudos, demoraram a approvação dos projectos dez annos, até que em sessão de 28 de maio de 1897, foi plenamente aprovada a concessão aos requerentes, pelo conselho superior d'obras publicas.

Deve-se, pois, considerar como feita a concessão porque falta apenas passar o alvará, e se esta formalidade não tem sido preenchida deve-se isso a um certo capricho dos concessionarios, que insistiam na sua ideia de formar uma companhia inteiramente com capitais portuguezes, para a construcção e exploração da linha.

Comprehende-se que isso lhes tem sido difícil até hoje, pelo que tem sucedido a outros concessionarios de diferentes empresas.

Além d'isso os ultimos progressos da tracção eléctrica, aconselhavam a transformação do projecto para esse sistema de tracção, o que, já se vê, obrigava a um novo estudo.

Por este motivo, no principio do corrente anno tratou-se com uma respeitável casa catalã da construcção e fornecimento de material, ficando assente que, numa proxima viagem a Lisboa, do engenheiro socio d'aquella casa, se estudaria, sobre o terreno, o traçado aprovado e os demais detalhes para a adopção da tracção por meio de electricidade.

Por estes motivos, não desistindo da empresa, os concessionarios entraram no ministerio, no dia 10 do corrente, com o seguinte requerimento:

SENHOR :

Julio Cesar de Miranda Monteiro e Leonildo de Mendonça e Costa, tendo requerido em 1887 a concessão de uma linha americana assente no leito da estrada, entre a estação do caminho de ferro do norte, em Payalvo, e a cidade de Thomar, apresentando depois todos os projectos que, sendo examinados pelas instancias competentes, foram aprovados e dado parecer favorável á concessão, faltando só passar-se o respectivo alvará; sabendo que foi hontem requerida a Vossa Magestade a concessão de uma linha de tracção eléctrica entre aquelles dois pontos pela mesma estrada, veem pelo presente perante Vossa Majestade reivindicar os seus direitos de prioridade nesta concessão, reservando-se para apresentar em breve o projecto de transformação do sistema de tracção para a electricidade, estudos a que os supplicantes estão procedendo, por isso.

P. a Vossa Magestade haja por bem manter aos requerentes os direitos que lhes assistem.

E. R. M.<sup>eo</sup>

Coincidentemente, e quando os requerentes se preparam para apressar a vinda do distinto engenheiro de Barcelona, este chega a Lisboa, no dia 11, o que veiu facilitar o andamento do negocio, e esta noite mesmo, á hora em que o nosso jornal entra no prelo, estará em Thomar a fazer os seus estudos, o que promette que a linha de Thomar a Payalvo poderá ser uma realidade em breves tempos.

Pelo estudo de gabinete, já feito n'estes dias, párece que será muito mais conveniente a manutenção do traçado primitivo, isto é, o mesmo que estava feito para a tracção a vapor, e que se torna recommendavel por evitar as grandes rampas, que difficultariam a exploração, tendo, além d'isso, a vantagem de estar já approvado superiormente.

## PARTE OFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

Direcção Geral das Obras Puplicas e Minas

### Repartição dos Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, constructora do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, que para a construcção da referida linha ferrea seja declarada a urgencia de expropriação de duas parcellas de terreno, com os n.<sup>os</sup> 18 e 37, das quaes é proprietario Francisco Ribeiro de Oliveira Freire, e que ficam situadas na freguesia e concelho do Cartaxo, districto de Santarem; e,

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857;

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcellas de terreno, marcadas nas plantas que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 30 de agosto de 1902.—REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'aquella linha com referencia ao segundo semestre do anno economico de 1901 a 1902, na importancia de réis 37:341\$786: ha por bem Sua Majestade El-Rei, em vista do disposto no artigo 28.<sup>o</sup> do contracto de 23 de novembro de 1883 e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 28 de agosto ultimo, aprovar a referida liquidação de garantia de juro e ordenar se pague á mencionada companhia a importancia de 37:341\$786 réis, relativa áquella liquidação, a qual será considerada provisoria até ser approvada a medida definitiva da mesma linha.

Paço, aos 8 de setembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'aquella linha, com referencia ao segundo semestre do anno economico de 1901 a 1902, na importancia de 198:678\$509 réis: ha por bem Sua Majestade El-Rei, em vista do disposto nos artigos 27.<sup>o</sup> e 28.<sup>o</sup> do contracto de 29 de julho de 1885 e nas bases 5.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> do convenio de 11 de abril de 1896, e conformando-se com o parecer do Conselho Superior do Obras Publicas e Minas de 28 de agosto ultimo, aprovar a referida liquidação e ordenar se pague á mencionada companhia a importancia de 198:678\$509 réis, relativa áquella liquidação, a qual deverá ser considerada provisoria nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893.

Paço, em 8 de setembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

## Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Tendo-se verificado que o cruzamento da linha de tracção electrica com o elevador da Estrella está em boas condições: ha por bem Sua Magestade El-Rei autorizar provisoriamente a passagem dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa no referido cruzamento.

Paço, em 10 de setembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Madeiras para Hespanha.**—Vae com este numero a nova tarifa M. L. n.<sup>o</sup> 3 da Companhia Real, applicavel desde hoje ao transporte de madeiras das estações da mesma companhia para Madrid, por vagons completos.

Os preços estão fixados na tabella que a tarifa publica, e por isso esta não necessita que sobre ella demos mais explicações.

## EXCURSÕES

Estamos em pleno furor de excursões em caminhos de ferro. Meia duzia de emprezarios teem mettido homens a este negocio, que vemos desenvolver-se e applaudimos.

Principiou-se pelas pequenas digressões no paiz e agora já se alargam ao estrangeiro, levando centenares de pessoas a Madrid e projectando-se uma viagem a Madrid, Saragoça e Barcelona, e outra a Paris, em outubro proximo.

Nestas viagens ainda se não tratou do verdadeiro complemento do systema, que é incluir hoteis, restaurantes, comidas nos bufetes, trens, cavallos, guias, entradas nos museus, etc., mas isso virá.

No nosso paiz já se projectou, ha uns cinco annos, uma excursão de Lisboa pela Beira Baixa, Beira Alta e Oeste, com visitas a Castello Branco, Covilhã, Guarda, Bussaco, Figueira, Batalha, Alcobaça e Caldas da Rainha, mas teve-se que desistir por falta de hoteis que podessem alojar commodamente os excursionistas na Beira Baixa.

Em todo o caso ahi fica a ideia, que nos felicitarmos se vissemos realizada por outros mais felizes.

Para os portuenses uma excursão pelo Douro á Regoa, Lamego, Vizeu, por Castro Daire e S. Pedro do Sul, Bussaco, Coimbra, Figueira e Aveiro seria tambem muito interessante.

## O JOGO NAS PRAIAS

A respeito do nosso artigo do numero passado falaram alguns collegas — nenhum contestando as nossas theorias — a todos agradecemos penhorados e especialmente á *Gazeta da Figueira* que se nos dirige com amabilidade que nos penhora pedindo-nos uma rectificação.

Diz aquelle querido collega que o imposto camara-rio sobre os casinos não é de 1:250\$000 réis mas de 500\$000 réis.

Algures vimos aquella cifra mas louvamo-nos na affirmation do collega, tanto mais que elle proprio publicou a acta da sessão da camara municipal em que se diz ter sido calculada no orçamento a taxa municipal de

Não pôde, porém, formular-se a esperança de que se attinja o equilibrio o qual só se conseguia escassamente com uma receita liquida de 24 000 rupias por milha.

Apenas tornavamos menor a perda que no anno de 1900 foi maior do que no anterior, visto que as receitas só chegaram a 333 595:11:02 rupias e a das despesas a 400 441:02:10, havendo um deficit de 66.845:07:08 a juntar ao de 185.159:08:06.

Os jornaes estão agora dizendo que a exploração d'esta nossa linha vae passar a ser feita pela *Southern Maratha*.

E d'ahi inferem logo que d'essa negociação advirão grandes benefícios para a pequena e infeliz linha portugueza.

Sabemos que a noticia é verdadeira, mas o facto não nos justifica esperanças tão optimistas que eliminem quaisquer apreensões.

Uma transacção feita de modo que a *Southern Maratha* fique com a exploração e entregue todos os productos á actual companhia deduzindo as despesas da exploração calculadas por um coefficiente igual ao que lhe resulta na sua rede geral, isto é, naturalmente inferior ao que dispendia até hoje a companhia de Mormugão.

Por este lado é certo que a operação é vantajosa para nós.

Mas a *Southern*, tomando a seu cargo a exploração da nossa linha e porto tem por fim combater a concorrencia que sobre Bombaim lhe oppõe a sua rival *Great India Company*.

Ora se as duas companhias continuarem em desacordo como teem estado ultimamente, não ha duvida de que ao nosso caminho de ferro e ao porto de Mormugão não faltarão o trafego.

No caso contrario, isto é, se as duas companhias vierem a concordar, no que a *Great India* tem grande interesse, o caminho de ferro e o porto de Mormugão continuarão ás moscas, como até agora, e o rendimento será nullo.

E é este, porventura, o caso mais provavel. Oxalá nos enganemos.

No relatorio a que nos estamos referindo tocaram-se varios pontos que respeitam ao desenvolvimento economico da região servida pela nossa cara e mal da linha.

Algumas palavras escreve o seu auctor, para se justificar de sair do assumpto ferro-viario restricto.

Por nossa parte poríamos de bom grado uma restrição á absolvição que lhe damos — a de se alargar mais ainda nos subsequentes relatorios.

Não deve esquecer-se que na metropole se sabe muito pouco das cousas da India e que tudo quanto o seu claro espirito, illustrado por uma pratica já longa e largo conhecimento da vida economica d'esse Estado puder dizer nesse relatorio que não é só para o governador mas para o publico, constitue um serviço apreciavel e digno de agradecimento.

Para dizermos tudo accrescentaremos que, até julgamos isso menos perigoso do que referir as pequenas vitorias de argumentação ou de suggestão que a sua astucia e penetração haja influido nos loiros administradores das companhias indianas.

\*

Vimos tambem que na linha de Mormugão ha apedrejadores de comboios e tribunaes complacentes. Admiramo-nos. Julgavamos que só em Portugal havia d'estes selvagens e tamanha brandura de costumes.

O. S.

## PAYALVO A THOMAR

Quasi todos os jornaes publicaram, no dia 10 o seguinte requerimento que o sympathico e heroico general Pienaar, refugiado boer entre nós, entregou no Ministerio das Obras Publicas :

SENHOR :

F. J. Pienaar, residente actualmente no convento de Christo, em Thomar, desejando estabelecer um tramway de tracção electrica da estação de Payalvo á cidade de Thomar, sobre a estrada real que liga estas duas povoações, mui humilde e respeitosamente

Pede a Vossa Magestade a graça de deferir.

(a) F. J. Pienaar.

Não é novidade para os nossos leitores que esta mesma linha já tenha sido requerida, para tracção a vapor, ha bons quinze annos, por tres individuos portuguezes, porque já aqui tratámos largamente do assunto nos nossos numeros de 1 de maio e 1 de junho de 1897.

Varias exigencias das instancias officiaes e a necessidade de justificar e ampliar os primitivos estudos, demoraram a approvação dos projectos dez annos, até que em sessão de 28 de maio de 1897, foi plenamente approvada a concessão aos requerentes, pelo conselho superior d'obras publicas.

Deve-se, pois, considerar como feita a concessão porque falta apenas passar o alvará, e se esta formalidade não tem sido preenchida deve-se isso a um certo capricho dos concessionarios, que insistiam na sua ideia de formar uma companhia inteiramente com capitais portuguezes, para a construcção e exploração da linha.

Comprehende-se que isso lhes tem sido difficult até hoje, pelo que tem sucedido a outros concessionarios de diferentes empresas.

Além d'isso os ultimos progressos da tracção electrica, aconselhavam a transformação do projecto para esse sistema de tracção, o que, já se vê, obrigava a um novo estudo.

Por este motivo, no principio do corrente anno tratou-se com uma respeitável casa catalã da construcção e fornecimento de material, ficando assente que, numa proxima viagem a Lisboa, do engenheiro socio d'aquella casa, se estudaria, sobre o terreno, o traçado approvado e os demais detalhes para a adopção da tracção por meio de electricidade.

Por estes motivos, não desistindo da empresa, os concessionarios entraram no ministerio, no dia 10 do corrente, com o seguinte requerimento :

SENHOR :

Julio Cesar de Miranda Monteiro e Leonildo de Mendonça e Costa, tendo requerido em 1887 a concessão de uma linha americana assente no leito da estrada, entre a estação do caminho de ferro do norte, em Payalvo, e a cidade de Thomar, apresentando depois todos os projectos que, sendo examinados pelas instancias competentes, foram approvados e dado parecer favorável á concessão, faltando só passar-se o respectivo alvará; sabendo que foi hontem requerida a Vossa Magestade a concessão de uma linha de tracção electrica entre aquelles dois pontos pela mesma estrada, veem pelo presente perante Vossa Majestade reivindicar os seus direitos de prioridade nesta concessão, reservando-se para apresentar em breve o projecto de transformação do sistema de tracção para a electricidade, estudos a que os supplicantes estão procedendo, por isso

P. a Vossa Magestade haja por bem manter aos requerentes os direitos que lhes assistem.

E. R. M.<sup>cô</sup>

Coincidemente, e quando os requerentes se preparam para apressar a vinda do distinto engenheiro de Barcelona, este chega a Lisboa, no dia 11, o que veiu facilitar o andamento do negocio, e esta noite mesmo, á hora em que o nosso jornal entra no prelo, estará em Thomar a fazer os seus estudos, o que promete que a linha de Thomar a Payalvo poderá ser uma realidade em breves tempos.

Pelo estudo de gabinete, já feito n'estes dias, párece que será muito mais conveniente a manutenção do traçado primitivo, isto é, o mesmo que estava feito para a tracção a vapor, e que se torna recommendavel por evitar as grandes rampas, que difficultariam a exploração, tendo, além d'isso, a vantagem de estar já approvado superiormente.

## PARTE OFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

Direcção Geral das Obras Puplicas e Minas

### Repartição dos Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, constructora do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, que para a construcção da referida linha ferrea seja declarada a urgencia de expropriação de duas parcelas de terreno, com os n.ºs 18 e 37, das quaes é proprietario Francisco Ribeiro de Oliveira Freire, e que ficam situadas na freguesia e concelho do Cartaxo, distrito de Santarem; e,

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857;

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas de terreno, marcadas nas plantas que baixam com o presente decreto assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 30 de agosto de 1902.—REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'aquella linha com referencia ao segundo semestre do anno economico de 1901 a 1902, na importancia de réis 37:341\$786: ha por bem Sua Majestade El-Rei, em vista do disposto no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883 e conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 28 de agosto ultimo, aprovar a referida liquidação de garantia de juro e ordenar se pague á mencionada companhia a importancia de 37:341\$786 réis, relativa áquella liquidação, a qual será considerada provisoria até ser aprovada a medida definitiva da mesma linha.

Paço, aos 8 de setembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'aquella linha, com referencia ao segundo semestre do anno economico de 1901 a 1902, na importancia de 198:678\$509 réis: ha por bem Sua Majestade El-Rei, em vista do disposto nos artigos 27.º e 28.º do contracto de 29 de julho de 1885 e nas bases 5.ª e 7.ª do convenio de 11 de abril de 1896, e conformando-se com o parecer do Conselho Superior do Obras Publicas e Minas de 28 de agosto ultimo, aprovar a referida liquidação e ordenar se pague á mencionada companhia a importancia de 198:678\$509 réis, relativa áquella liquidação, a qual deverá ser considerada provisoria nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893.

Paço, em 8 de setembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

### Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Tendo-se verificado que o cruzamento da linha de tracção electrica com o elevador da Estrella está em boas condições: ha por bem Sua Magestade El-Rei auctorizar provisoriamente a passagem dos carros da Companhia Carris de Ferro de Lisboa no referido cruzamento.

Paço, em 10 de setembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Madeiras para Hespanha.**—Vae com este numero a nova tarifa M. L. n.º 3 da Companhia Real, applicavel desde hoje ao transporte de madeiras das estações da mesma companhia para Madrid, por vagons completos.

Os preços estão fixados na tabella que a tarifa publica, e por isso esta não necessita que sobre ella demos mais explicações.

## EXCURSÕES

Estamos em pleno furor de excursões em caminhos de ferro. Meia duzia de emprezarios teem mettido homens a este negocio, que vemos desenvolver-se e applaudimos.

Principiou-se pelas pequenas digressões no paiz e agora já se alargam ao estrangeiro, levando centenares de pessoas a Madrid e projectando-se uma viagem a Madrid, Saragoça e Barcelona, e outra a Paris, em outubro proximo.

Nestas viagens ainda se não tratou do verdadeiro complemento do systema, que é incluir hoteis, restaurantes, comidas nos bufetes, trens, cavallos, guias, entradas nos museus, etc., mas isso virá.

No nosso paiz já se projectou, ha uns cinco annos, uma excursão de Lisboa pela Beira Baixa, Beira Alta e Oeste, com visitas a Castello Branco, Covilhã, Guarda, Bussaco, Figueira, Batalha, Alcobaça e Caldas da Rainha, mas teve-se que desistir por falta de hoteis que podessem alojar commodamente os excursionistas na Beira Baixa.

Em todo o caso ahí fica a ideia, que nos felicitarmos se vissemos realizada por outros mais felizes.

Para os portuenses uma excursão pelo Douro á Regoa, Lamego, Vizeu, por Castro Daire e S. Pedro do Sul, Bussaco, Coimbra, Figueira e Aveiro seria tambem muito interessante.

## O JOGO NAS PRAIAS

A respeito do nosso artigo do numero passado falaram alguns collegas — nenhum contestando as nossas theorias — a todos agradecemos penhorados e especialmente á *Gazeta da Figueira* que se nos dirige com amabilidade que nos penhora pedindo-nos uma rectificação.

Diz aquelle querido collega que o imposto camara-rio sobre os casinos não é de 1:250\$000 réis mas de 500\$000 réis.

Algures vimos aquella cifra mas louvamo-nos na affirmação do collega, tanto mais que elle proprio publicou a acta da sessão da camara municipal em que se diz ter sido calculada no orçamento a taxa municipal de

500.000 réis «sobre cada uma das casas de recreio denominadas casinos e sobre quaisquer estabelecimentos de indole analoga».

Ora em primeiro lugar, além da taxa municipal, os casinos terão também que pagar contribuição industrial que não será por certo inferior áquella; e em segundo, como na mesma acta se vê, «a opinião pessoal do sr. presidente sempre foi que esse lançamento não podia deixar de fazer-se» (apesar de uma das casas ter fechado) e como a camara por certo calculou no seu orçamento uma verba global e ainda agora vai arrolar os estabelecimentos, natural é que se um só ficar aberto seja esse que tenha que pagar a verba toda ou esta será dividida com o outro que viveu como as rosas de Malherbe.

Mas isto são detalhes que não destroem a nossa opinião.

Os casinos, os logares de distração em praias e thermas e estações de verão, são um attractivo e com elles, lucrando as povoações, lucra o commercio, lucram as camaras. Razão havia para estas os subsidiarem; nunca para lhes lançar um imposto elevadíssimo.

Nem lhes vale o pretexto de que nos casinos se jogavam jogos ilícitos porque uma corporação oficial não deve lucupletar-se á custa das transgressões da lei pelos contribuintes.

Vimos de vêr, lá por fóra, como as camaras municipaes tomam a iniciativa de grandiosos festejos para divertir os forasteiros que estão, e atrahir outros.

Cá por casa também temos um pequeno exemplo d'isso na camara de Cascaes; a da Figueira que faça o mesmo. Não lhe seria difícil entender-se com a direcção do Peninsular, e promover naquellas grandes salas, n'aquelle amplo parque, festejos attrahentes e sucessivos, dos quais talvez até directamente tirasse receita, mas que, indirectamente, pelo menos, lhe produziriam bellos resultados, porque beneficiariam a cidade cujos interesses lhe estão confiados.

Lá mesmo tem exemplo no antigo commerciante que promovia diversões na praça 8 de Maio, segundo refere o nosso collega. O commerciante deixou de ser festeiro e os divertimentos findaram.

Substitua-o a camara. Vamos! menos impostos e mais um bocadinho de amor pelos interesses da cidade que lhes estão confiados, meus senhores.

Note-se que isto não é artigo de oposição; não nos propomos a camaristas na Figueira.

Nem em parte alguma. *Libera nos Domine.*

## O nosso BRINDE

### Mappa da Suissa

Acha-se já distribuido por todos os nossos assignantes a bella **carta oficial dos caminhos de ferro da Suissa** que lhes offerecemos como **brinde de 1902**, e que tanto tem agrado aos nossos leitores, alguns dos quais fizeram perfeita justiça á bella execução d'essa carta sem duvida das mais perfeitas, se não a mais perfeita que tem vindo a Portugal.

Aos que nos tem perguntado se lhes podemos ceder, por venda, outro exemplar com sentimento lhes respondemos que não o podemos fazer por não termos mais que o numero indispensavel para os nossos subscriptores.

Além d'isso essa carta **não se vende na Suissa** nem em parte alguma. E' feita unicamente para serviço official e a edição para a nossa **Gazeta** foi especialmente auctorizada pela administração dos caminhos

de ferro Federaes, como uma honrosa excepção em favor do nosso jornal.

Os nossos assignantes que desejarem o mappa posto em panno, para escriptorio terão a bondade de nol'o enviar com a quantia de 650 réis incluindo o porte do envio pelo correio, ou 700 réis querendo-o registado.

## NOTAS DE VIAGEM

### NOVA SÉRIE

#### I

##### EXCURSÕES NA SUISSA

O acordo entre as companhias dos caminhos de ferro suíços para o estabelecimento dos bilhetes d'assignatura por um certo prazo veiu lançar a desordem na procissão de forasteiros que percorrem aquelle paiz todos os verões.

Antigamente os bilhetes circulatorios, por mais que, pela sua qualidade de combinaveis á vontade dos passageiros, estabeleciaum certo metodo nessa corrente. Entravam os visitantes por varias fronteiras em grupos, seguiam um itinerario sabido, visitavam os pontos principaes e sahiam por outra fronteira, ou pela mesma vindo por outro caminho.

E tanto isto assim era que muito a miude succedia que companheiros que encontravam no principio da viagem iamol-os vendo, depois, varias vezes; ora os deixavam num ponto e elles vinham ao nosso encontro, ora o contrario succedia.

Hoje não. Os bilhetes d'assignatura são tão commodos, tão baratos, dão tal liberdade ao portador que são o meio que todos preferem, e assim, com plena liberdade de irem onde querem e quantas vezes querem, os visitantes espalham-se, voltam atras, redemoinham em volta d'un ponto, alongam se a grandes distancias para regressarem por outro lado, mudam de itinerario a cada momento, alteram o programma de viagem a cada passo.

E' a excursão plenamente livre como o ar que se respira no paiz das montanhas onde cada cidadão é um defensor da lei e um cumpridor rigoroso dos seus deveres.

Porque é notável a justa medida de liberdade que se disfruta naquelle paiz. Já aqui o disse e quanto mais se vae á Suissa mais nos encanta o viver d'aquelle paiz.

Povo instruido, trabalhador e honesto, todos cumplem o seu dever e todos exercem os seus direitos como um culto religioso.

Alguem que não vote nas eleições é multado. Lei que prejudique o povo pode ser suspensa e mesmo revogada pela vontade do mesmo povo, emitida em plebiscito.

Assim toda aquella população, consciente do que é e do que pode manter-se nos justos limites do que é justo, não exagera em exigencias de disciplina nem em abusos de licença.

E' o que pode ser e tem direito de ser — nada mais e tambem nada menos.

Numa só coisa o suíço exorbita do seu direito: Sendo, aliaz, em geral, delicado e attencioso, tem o egoismo do logar reservado; para si, para a familia e ainda para os amigos que possam aparecer.

Toma logar a uma meza e vira ou marca com objectos todas as cadeiras mais proximas..., para algum conhecido.

Entra no comboio e espalha malas, chapeos, jornaes por todo o compartimento... para ir á sua vontade

Por isso o viajante que vir todos os logares marcados na carruagem não se preoccupe; vá entrando para o corredor que ao começar a marcha do comboio verá que sempre tem logar.

A isso se prestam as carruagens suissas que são muito commodas, communicando, por plataformas abertas, umas com outras.

A revisão em transito é muito bem feita, sendo nos comboios expressos ou rapidos recolhidos os bilhetes pelo proprio revisor, do que resulta que a sahida nas estações se faz livremente.

Que, afinal, bilhetes de estação a estação pouco aparecem, viajando quasi toda a gente com os circulares, de assignatura e coupons de agencias estrangeiras.

Para se entrar de França na Suissa ha por linha ferrea, seis caminhos á escolha, qual d'elles mais interessante:

Annemasse.

Genebra.

Pontariliz-Lauzanne.

Chaux-de-fonds Neuchatel.

Dille.

Basiléa.

Preferi, d'esta vez, o penultimo d'elles e é em Dille que principio a descrição da minha viagem que apesar de ser em condições especiaes que não pôdem servir de exemplo, relatarei como se essas condições não se dessem, para que um traçado natural possa servir de modelo a quem queira fazer uma boa excursão na Suissa.

A linha é quasi toda accidentada, tendo que atravesar o monte Terrible em fortes rampas e um tunnel de tres kilometros.

Depois desce ao valle da Sorne onde deslisa mais placidamente até Delemont onde encontra a linha que vem de Basiléa para a qual passamos tendo uma hora e meia de espera do comboio.

Aproveito este tempo, já se vê, para percorrer a cidadesinha de Delemont, a pé, porque não ha tremvias nem trens.

E' uma pequena povoação, pittoresca com um velho castello, alguns edificios originaes, uma fonte de purissimas aguas e estabelecimentos onde se veem generos pasmosamente baratos.

Como curiosidade eu e os meus companheiros trouxemos de lá um copo de vidro lapidado por 5 centimos... um par de piugas de 10 centimos!

Com pares de piugas a vintem quem andará ali descalço?

De Delemont a Biènne já aqui descrevi a viagem no sentido inverso, no anno passado. E' um delicioso percurso.

Biènne, onde chegámos á noite, apresenta-se-nos toda em festa, e deve-se dizer que estava lindamente embellezada. As fachadas dos edificios todas cobertas de verdura, flores, bandeiras e transparentes com letreiros allegoricos, não havendo uma só casa que não estivesse ornamentada, e por tal forma que até os tapumes de predios em construcção estão coloridos de galas.

Era a festa dos clubs gymnasticos um dos sports que constituem a educação e os costumes d'aquelle povo.

Ao som de musicas e salvas de morteiros adormecemos pois n'aquella noite, no confortavel e economico hotel *de la Gare*, para no dia seguinte ver a cidade... o que terei o gosto de lhes descrever.

## Apedrejadores de comboios

Mais dois casos de apedrejamento de comboios temos hoje a registar.

Um d'elles foi na linha da Povoa, no lugar de Moreira, contra o comboio que de Leixões transportava para Villa do Conde a colonia balnear que ali tinha ido assistir á regata do Club Naval. Foi victima da brutalidade a esposa do poeta Guerra Junqueiro, atingida e ferida por uma pedrada e pelos estilhaços do vidro da janella.

O outro caso foi no ramal de Setubal, tendo sido feita immediatamente a respectiva participação ás auctoridades.

Parece que a noticia de ter sido archivado, ou coisa que o valha, o processo instaurado no juizo de direito da comarca de Coimbra contra os meninos bonitos que apedrejaram o *Sud-Express* em que regressava a Lisboa o sr. Carrilho, depois de haver concluido as negociações do convenio que caiu no desagrado da mocidade academica, determinou o desaforo que estamos presenceando em outras terras do reino.

A breve trecho desenvolve-se o desaforo em contagio, e ahi estamos nós a dar ao estrangeiro mais esta flagrante prova da nossa irreprehensivel civilização.

Até agora, de cada vez que algum deputado no parlamento ou alguma folha na imprensa bramava contra os vexames e entraves que systematicamente se oppunham á entrada de estrangeiros em Portugal, já por mar, já por terra, dir-se hia que, systematicamente tambem, as nossas auctoridades aduaneiras, maritimas e terrestres, redobravam de entusiasmo patriotico na guerra ao estrangeiro. O que os guardas da alfandega chegaram a apalpar nos passageiros que entravam por Barca d'Alva ou por Villar Formoso, e nos que desembarcavam no Caes do Sodré ou no Caes das Columnas, foi uma coisa iuaudita!

D'esse verdadeiro furor, que não sabemos de pejo como contar, houve quem tirasse motivo para uma scena comica, por signal bem alegre, que tem feito as delícias de todas as meninas frequentadoras dos theatros de amadores que abundam em Lisboa, desde o Calvario até a Costa do Castello.

A apalpadela fiscal tomou tal desenvolvimento, que a par do corpo da guarda se chegou a organizar um corpo de apaladeiras. E tivemos então, além de todas as apaladeiras em activo serviço, em todos os postos fiscaes, uma legião de apaladeiras adjunctas, apaladeiras auxiliares, apaladeiras supplementares, apaladeiras addidas, apaladeiras supra-numerarias, apaladeiras reservistas!

Para os que tinham a desdita de chegar ao porto de Lisboa sem a carta limpa, havia a recepção no Lázaretto, que era, e é, de molde a preparar optimamente os animos para o desembarque e alguns dias de demora na formosa Cidade de Marmore, que o Tejo banha. Não se pôde imaginar o que aquillo era, e é, como modelo de commodidade, de bem-estar, de regalia e de aceio. Oh! mas sobretudo o aceio! Está-nos a lembrar aquella cançoneta dos *Albergues Nocturnos*, em que, com tanta graça, o Taborda dizia que ali

até muitos não dormem com gosto  
por acharem limpeza de mais!

Emfim, digamos a verdade, nós chegámos a estar persuadidos de que seria absolutamente impossivel fazer mais, (mesmo apezar de toda a boa vontade que para isso houvesse da parte dos poderes publicos) para afugentar de Portugal os estrangeiros.

Pois enganámo-nos, e comosco se enganou muita gente boa. Não só era possível fazer mais, mas fez-se mais ainda: apedrejaram-se os comboios.

Como habitualmente acontece entre nós, a iniciativa não foi dos poderes públicos; mas vê-se já, com um certo dasvanecimento, que os poderes públicos secundaram promptamente a iniciativa particular. Assim o deixa crer o procedimento das justiças de Coimbra, que mandaram archivar o processo instaurado contra os que ha tempo apedrejaram o *Sud-Express*.

Para o estrangeiro que precise ou simplesmente deseje visitar-nos, vindo de França por terra, a viagem torna-se assim de uma perspectiva pouca seductora: — «Porque depois de atravessar os Pyrenéos, dirá esse estrangeiro, não vemos outra cousa senão pedras. Em Hespanha, vae a gente todo o caminho, por cima de pedras, em Portugal veem as pedras, todo o caminho, por cima de nós!»

E assim é, com efeito.

## A travessia dos Alpes

A abertura á exploração da linha do S. Gothardo em 1882, trouxe como consequencia o desvio de todo o trafego inglez destinado ás Indias Extremo Oriente que d'antes tomava as linhas ferreas francezas e que agora prefere as linhas allemãs e belgas, favorecendo os portos de Ostende e de Antuerpia em detrimento dos portos francezes da Mancha.

Esta valiosa circunstancia aconselhou a construcção d'uma outra linha que, perfurando tambem os Alpes, viesse servir os interesses dos caminhos de ferro e portos de França, restabelecendo o antigo curso a tão importante trafego.

E' este pois o principal fim do grande tunnel do Simplon que os nossos leitores conhecem já por successivos artigos que a *Gazeta* tem publicado.

Não é, porém de mais que alguma coisa ainda se diga acerca da importancia d'este desvio verdadeiramente consideravel.

Anteriormente á abertura da linha do S. Gothardo todo o movimento de mercadorias proveniente do leste só podia seguir por dois caminhos: o caminho de ferro do Mediteraneo e a linha do Monte Cenis através os Alpes, servindo o primeiro o porto de Marselha e o segundo o de Genova.

Desde porém que se inaugurou a linha do S. Gothardo a parte mais valiosa do trafego do nordeste da Europa para o occidente, tomou esta via.

Para que se veja a importancia enorme da concorrência feita á rede francesa pelo caminho de ferro do S. Gothardo, bastará citar os seguintes numeros extraídos de publicações officiaes.

A linha do S. Gothardo foi aberta inteiramente á exploração em 1882. A sua construcção começou em 1872.

A partir de 1884 as receitas da linha elevaram-se a cerca de 40.000 francos por kilometro; em quanto que as exportações francezas em Italia diminuiram bruscamente 38.400.000 francos, ao mesmo tempo que o commercio allemão lucrava no paiz referido 47.400.000 francos.

A média dos resultados dos annos de 1884 e 1885 foi para o caminho de ferro do S. Gothardo, a seguinte:

Numero de passageiros que fizeram a travessia — por anno..... 985.000

Numero de toneladas, por anno .....	485.000
Receita total por kilometro, francos.....	37.800

Como dissémos este caminho de ferro prejudica altamente o porto de Marselha, beneficiando o de Genova e assim é de facto.

Antes da abertura do tunnel a tonelagem geral do porto de Genova foi, em 1881, de 1.246.060 toneladas; em 1885, depois da abertura, excedeu 1.890.000 toneladas.

Pode mesmo dizer se que o caminho de ferro do S. Gothardo, além das vantagens directas que trouxe á Alemanha e Italia, tem por fim o approximar a Italia do nordeste da Europa, chamam a Genova todo o trafego do Mediteraneo, com destino ou procedente da Belgica e mesmo da Inglaterra.

O caminho de ferro do Monte Cenis de grande utilidade nas relações da França meriodinal com a Italia septentrional, foi impotente para lutar com o S. Gothardo, e para assegurar á França a linha da mala das Indias; isto é a principal corrente do levante, do canal Suez e do Extremo-Oriente.

Comprehende-se depois d'isto que o entusiasmo que tem acompanhado a perfuração do novo tunnel, por parte da França e alguns cantões suíssos.

A construcção d'esta importante obra d'arte, verdadeiro titulo de gloria da engenharia moderna, e um dos mais notaveis emprehendimentos do seculo xix, tem caminhado muito regularmente, estando perfurados na data do ultimo boletim da empresa, 11.332 metros da immensa galeria, que deverá medir em toda a sua extensão 19.730 metros.

Os trabalhos começaram em 13 de novembro de 1898 e deverão estar completamente concluidos em 14 de maio de 1904, na proporção indicada na tabella seguinte:

	Epochas	Avanço annual	Total
De 13 Nov. 1898 a 13 Nov. 1899	2.400	2.400	
» 1899 » 1900	3.700	6.100	
» 1900 » 1901	4.100	10.200	
» 1901 » 1902	4.600	14.800	
» 1902 a 14 Maio 1904	4.930	19.730	

Relativamente á epoca actual ha um pequeno atraso que a empresa pensa recuperar facilmente até a data marcada, pois como se vê da tabella que inserimos, nella figura um periodo que poderá ser aproveitado para o efeito no caso de novas complicações aparecerem no decurso dos trabalhos da preparação.

A principal dificuldade até aqui encontrada, dificuldade tão grande que motivou a suspensão das obras do lado sul do tunnel, foi o apparecimento de enormes correntes d'agua que impossibilitaram de todo os trabalhos, provocando varios artigos desfavoraveis de grande parte da imprensa italiana.

Felizmente parece que as coisas retomaram já o caminho normal deixando de existir a preocupação de novos perigos e prejuizos na execução da obra.

Como se sabe o tunnel está sendo perfurado pelo lado norte e pelo lado sul, simultaneamente. Os trabalhos do lado do norte teem corrido muito regularmente; na parte do sul, perto de Izelle, as coisas complicaram-se pela apparição de 12 origens d'água dotadas de grande pressão, o que parece indicar estar-se em presença d'uma grande bacia subterrânea, até aqui tranquilla e que os trabalhos da perfuração do tunnel agitaram provocando a subita e impetuosa saída da agua por varias aberturas.

A velocidade média d'estas origens é de 900 a 1.000 litros d'água por segundo.

Desde 1 de outubro de 1901 até 19 de fevereiro de 1902 sahiram por umas aberturas, dez milhões de metros cúbicos d'água que se fossem lançadas n'uma superficie de 500.000 metros quadrados, conservar-se-hiam com uma altura de 20 metros!

Um grande lago de 700 metros em quadrado.

## OS NOSSOS COLLEGAS

Estamos muito agradecidos á *Tarde* e á *Gazeta da Figueira* pelas referencias amaveis com que distinguiram a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* na passada quinzena.

A *Tarde* transcreveu a carta, que aqui publicámos, do nosso correspondente da Belgica, e acompanhou a transcrição de palavras, que não estamos muito habituados a inspirar aos nossos collegas. Quando se trata de transcrições estamos até muito habituados a que nem sequer nos citem o nome.

A *Gazeta da Figueira*, num dos nossos ultimos artigos, ácerca da necessidade de se procurar por diversos meios, que não faltam, a animação das nossas praias e estações de verão, encontrou assumpto para judiciosas considerações, e dirigiu se-nos, a propósito, em termos que muito nos penhoraram.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Anuario de ferro carriles.* — Recebemos hoje o X volume d'esta publicação, que é feita em Madrid pelo nosso distinto collega da companhia do Norte o sr. Enrique de la Torre.

Vem cada anno mais importante este livro, tratando o seu auctor não de completal-o porque completo já elle é ha muito, mas de ampliar o sempre com exclarecimentos novos, de valor.

Basta enunciar as materias de que se compõe para bem se apreciar quanto o livro vale:

1.<sup>a</sup> parte. — Invenciones sobre ferrocarriles. — Disposiciones oficiales. — Datos sobre ferrocarriles, produccion y comercio en todo el mundo. — Comercio exterior de España. — Material de ferrocarriles importado — Estadística de Correos y Telégrafos. — Subvenciones pagadas á los ferrocarriles. — Recaudado para el Tesoro por impuesto de transportes. — Personal de Obras públicas en el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas. — Divisiones de ferrocarriles, con el escalafón del Cuerpo.

2.<sup>a</sup> parte. — Domicilio social, Capital, Consejeros y alto personal de cada Compañía hasta Jefe de Estación inclusive. — Productos y gastos de cada línea clasificados por velocidades y conceptos. — Material móvil. — Ferrocarriles en construcción. — Tranvias: capital, productos, personal y material de los mismos. — Ferrocarriles de Francia y Portugal. — Sociedades cooperativas de empleados.

3.<sup>a</sup> parte. — Tarifas. — Derechos y deberes de los viajeros, remitentes y consignatarios. — Tarifas de viajeros, equipajes, metálico, géneros frescos, comestibles y mercancías. — Impuestos del Tesoro. — Plazos reglamentarios de transporte. — Legislación: Aranceles de aduana para el material de ferrocarriles. — Reglamento para el impuesto sobre transportes. — Ley con el Re-

glamento de impuestos sobre utilidades. — Extracto de cuantas leyes, decretos, reales órdenes y reglamentos se han dictado sobre ferrocarriles el año 1901.

4.<sup>a</sup> parte. — Líneas regulares de automóveis que existen. — Poblaciones com más de 3.000 habitantes que no tienen estación de ferrocarril. — Reglamento para el servicio de automóveis por carretera.

Indice general de estaciones, expresando la Compañía á que pertenece cada una y su situación en el mapa.

Acompanha o Annuario um grande mappa a cinco cores de 77×56 centimetros, com todas as estações e linhas em exploração, construção e projecto em Espanha em 1 de junho do corrente anno com indicações das distancias entre os entroncamentos.

## A LINHA DE CASCAES

O *Diario* (não confundir com o *do Governo*) publicou ha dias este delicioso suelto:

«Consta que estão entabolasadas negociações entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa para a cedencia a esta ultima da linha ferrea de Cascaes».

Respondendo a esta notícia poderíamos dizer que ha quem diga até que a companhia dos electricos vae tomar toda a rede da Companhia Real, e possivelmente toda a do Estado, fazendo até os grandes comboios internacionaes com wagons *sleeping-cars*.

O furor da informação leva áquelles exageros mais proprios do 1.<sup>º</sup> d'abril que dos meiodos de setembro.

## COMMERCIOPORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Maio

(Valores em mil réis)

### Importação para consumo

	1902	1901
I — Animaes vivos .....	1.229.493	1.294.590
II — Materias primas para as artes e industrias.....	10.850.749	11.200.585
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	3.048.965	3.195.397
IV — Substancias alimenticias.....	4.032.945	6.513.955
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scienzia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	1.577.928	2.187.491
VI — Manufacturas diversas.....	1.881.302	1.934.402
Taras.....	36.379	37.218
Total.....	22.657.761	26.363.638

### Exportação nacional e nacionalizada

I — Animaes vivos.....	1.344.708	1.522.345
II — Materias primas para as artes e industrias.....	2.360.208	2.547.082
III — Fios, tecidos, feltros, e respectivas obras.....	449.185	574.204
IV — Substancias alimenticias.....	6.599.400	6.455.270
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scienzia, nas artes, na industria, e na agricultura; armas, embarcações e veiculos.....	56.551	38.603
VI — Manufacturas diversas.....	715.327	762.127
Total.....	11.525.379	11.899.631

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de agosto de 1902

Capital empregado:	<b>Activo</b>
Construção até Guimarães.....	827:844\$639
Prolongamento até Fafe.....	22:579\$977
Materiais em depósito.....	27:417\$830
Efeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Devedores diversos.....	20:673\$733
Exploração. Despesas gerais de 1902.....	19:977\$952
Gerência (despesas da sede) de 1902.....	1.979\$060
Conta de juros de 1902.....	14:650\$133
Dividendo de 1902 .....	8:922\$000
Dinheiro em depósito.....	6:000\$000
Caixa .....	1:049\$385
	<hr/>
	964:594\$709

Capital	<b>Passivo</b>
Acções .....	300:000\$000
Obrigações .....	536:310\$000
Accionistas seus créditos.....	115\$500
Por efeitos depositados e de caução .....	13:500\$000
Depósitos e fianças.....	1:682\$835
Contas em liquidação.....	8:911\$075
Exploração, receita geral de 1902.....	73:248\$245
Dividendos a pagar.....	2:189\$000
Juros de obrigações a pagar .....	1:192\$500
Retenções gerais.....	11:939\$437
Fundo de amortização .....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:816\$117
	<hr/>
	964:594\$709

Porto, 10 de setembro de 1902—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso.*

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de setembro de 1902.

Não é, afinal, denunciado, como muitos esperavam, o tratado de comércio vigente entre a Hespanha e o nosso paiz. Avisado procedeu o governo do vizinho reino, não se deixando influenciar, ou melhor diremos, não se submettendo aos clamores recentes e menos oportunos, das «juntas de comércio» de Sevilha, Salamanca, e Badajoz. E dizemos menos oportunos, por quanto, havendo o governo hespanhol aquilatado com atenção as razões das partes reclamantes, apurou, pela estatística, que a exportação dos gados para Portugal fóra, no anno preterito, superior á importação.

Isto determinado, como é já publico, temos o tratado presente prorrogado por cinco annos mais. Todavia consta que, em protocolo adicional, se consignarão algumas alterações tendentes a contentar os centros productores hespanhoes que se apresentam lezados; mas isto, sem que, por fórmula alguma, se afecte, quer na essencia quer no conjunto, o tratado actual, velho de dez annos já, sendo só no presente que os nossos vizinhos julgaram devê-lo denunciar ou impugnar.

Já aqui, no nosso precedente boletim, nos referimos a estas occorrenças, expondo, muito pela rama, que para mais não temos espaço, o nosso modesto modo de ver sobre o assumpto. As alterações a estabelecer, ainda até agora não divulgadas, oxalá que o nosso governo as estude, como é de seu dever, sem preconceitos nem precipitações, consultando, para o efecto, as corporações mercantis das nossas duas praças, que lhe pôdem ser de valioso conselho e auxilio. Nada de resolver por inspiração própria, que já, vezes de mais nos tem saído caro o processo. A questão é vermos as compensações que, em troca, poderemos reclamar, compensações que, sem grande lesão para os nossos vizinhos, possam neutralizar por um lado, o que por outro vamos perder.

Aguardamos pois, com interesse, o conhecimento das modificações a que nos convidam, para voltarmos ao assumpto, apreendendo-as com conhecimento de causa. E' que esta questão de tratados de comércio, nas circumstâncias difíceis e precárias em que se encontra a nossa exportação, deve merecer-nos a todos nós, que ainda nos interessamos pelo progresso patrio, a mais desvelada e constante atenção.

\*

Parecia que, depois do acordo levado a efecto com os nossos

crédores externos, acordo em que assumimos novas responsabilidades e nos sujeitámos a novos sacrifícios, não nos forrando mesmo a vincular reditos ao cumprimento do nosso ajuste, pois que assim nol-o exigiam, parecia, dizemos, que depois d'esta prova, a guerra torpe e cobarde, sustentada lá fóra contra o nosso credito deveria acabar uma vez por todas. Pois não acabou Os jornaes franceses que nos são desaffectos reatam agora a campanha de encommenda, envolvendo, d'esta feita, no ridículo e no aleivo o nosso paiz e a nossa nacionalidade.

Não sabemos o que o governo terá feito pelas vias diplomáticas, directa ou indirectamente, para pôr um termo a estes atentados que lhe vão minando toda a obra moral do convénio negociado. Sabemos, simplesmente, que isto assim não pôde continuar, e que, a prosseguirmos desacreditados e aviltados, melhor fôra termos ficado como íamos indo. Não era bonito, de acordo; mas tambem não valia a pena ter-se imposto ás forças da nação um sacrifício de tal tom, para que depois nos continuem a chamar bancarroteiros e insolventes.

Quem nos ajuda a reclamar do governo alguma coisa de energico e efficaz neste sentido?

A propósito d'estas más vontades lembra-nos agora termos lido recentemente ácerca de um projecto de transferência para Cadiz do movimento de navegação transatlântica, em detrimento, já se deixa vêr, do nosso porto de Lisboa — onde as multiplas imposições fiscaes e sanitárias, accrescidas com a fossil exigencia dos passaportes, contrastam, cada vez mais, com as facilidades várias, que, nos portos de escala estrangeiros se facultam a todo o viajante. O auctor do projecto contaria, naturalmente, com o auxilio do governo hespanhol, e disporia das influencias e capitais necessarios ao seu proposito.

E' cedo. Não nos assustam, por enquanto, manejos ou tentativas d'esta especie, o que não quer dizer que não estejamos convencidos de que, a continuarmos com os nossos velhos processos sanitários e aduaneiros, um dia, mais cedo ou mais tarde, — é uma questão de tempo — veremos fugir do nosso porto a maior parte do seu movimento e da sua importância commercial. As queixas, as pragas, os desabafos, os doestos, cada vez mais repetidos e accumulados, hão de produzir esse effeito no futuro. E então, só de nós, da nossa cegueira, do nosso desleixo, da nossa tradicional somnolencia nos deveremos queixar.

Palavra que é para matutar este rigor, este mêmio por febres que nos possam vir de lá de fóra, quando cá dentro nos deixam pachorrentamente envenenar por industrias nacionaes...

\*

Movimento bolsista da quinzena:

*Valores do estado.* — O mercado de inscrições teve, d'esta vez, affluencia de vendedores, influindo isto nos preços que de 38,00 em 9, tanto assentamento como coupon, vieram em 13 para 38,60 assentamento, e 38,75 coupon. Os restantes papeis do governo tiveram vendas insignificantes, com excepção do 4% 1888, em que se realizaram operações regulares, subindo as cotações de 21.500 para 21.800.

*Acções de bancos e companhias.* — Operações insignificantes em papel bancario. As acções do Banco de Portugal fizeram-se entre 149 500 e 149.000 As do Banco Commercial teem compradores para 137.000. As do Lisboa & Açores venderam-se a 125.000. As do Ultramarino subiram de 116.000 em 1, para 117.100 em 13.

As acções dos Tabacos tiveram movimento fróxuo, ficando a 136.100. As dos Phosphoros fraquejaram também, cotando-se a 78.700.

*Obrigações do Credito Predial.* — Poucas operações realizadas. As cotações permanecem: prediaes 6% 94.500 — 5% 92.750 e 4 1/2% 90.300.

As districtaes de 5% fizeram-se a 90.600.

*Obrigações da Comphinia real.* — Continuaram mais movimentadas as do 2º grau, que se cotaram a 34.000 e 33.500.

*Empresas africanas.* — A generalidade das operações effectuadas com acções das Companhias de Moçambique e Zambezia foi a prazo, regulando os preços para as primeiras entre 9.450 e 9.500 e para as segundas entre 4.300 e 4.250. As obrigações «Atravez Africa» affrouxaram d'esta vez pois tendo subido em 8 a 93.200 baixaram depois para 93.000, cotação actual.

L. R.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 1/4	42 1/8	Desconto no Banco
" cheque ..	41 7/8	41 3/4	de Portugal..... 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	682	682	No mercado..... 6 %
" cheque ..	684	686	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	276	277	res .....
" cheque....	280	281	Cambio do Brazil. 11 15/16
Francfort 90 d/v ..	276 1/2	277 1/2	Premio da libra .. 1 \$ 200
" cheque ..	280 1/2	281 1/2	e
Madrid cheque ...	850	870	1 \$ 230

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15
Lisboa: Inscrições de assent.	38,30	38,35	38,40	38,75	38,90	38,90	38,90	38,90	38,80	38,70	38,60	38,60	-
» coupon	38,25	38,37	38,40	38,85	38,95	38,90	-	38,90	38,81	39	38,75	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	21 500	21 800	21 600	21 650	21 700	21 750	21 800	21 800	21 800	-	21 800	-
» 4 0/0 1890 assent....	-	-	-	-	-	49 500	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	57 000	56 600	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	56 700	-	-	-	-	-	56 800	-	56 600	56 600	56 600	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	-	60 000	-	-	-	-	-	60 000	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	149.500	149.500	149.500	-	-	149.000	149.150	-	-	149 000	149.000	149.100	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino..	116.000	-	-	-	-	-	-	-	117 000	-	117 000	117 100	117 100
» Lisboa & Açores.	-	125.000	125 000	-	124.500	-	-	-	-	-	-	124 300	-
» Tabacos coupon....	135.000	135 500	135.500	135 600	136.000	136.000	-	136.000	-	136.000	-	136 000	-
» Comp. Phosphoros.	78.600	78 600	-	78.700	78 900	78.800	-	78.800	78.800	-	78.700	78.700	-
» Real.....	-	20.500	-	-	22 200	22 800	22 800	22 100	22 500	-	22 400	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	94 500	-	94 500	94.500	93 800	-	94.500	-	94.500	-	-
» 5 0/0.....	92 600	92 600	-	-	92 800	-	92.600	-	92.600	92.600	-	92.600	-
» Comp. Phosphoros.	-	92 000	-	-	92 300	-	-	92.300	-	-	-	-	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	81 800	-	-	-	-	-	-	-	81.700	-
» " 3 0/0 2.º grau	31.850	32 500	-	34.500	34.700	-	34 000	34.000	33.500	-	-	-	32.800
» C. Nacional .....	60.000	60.000	-	-	60.400	-	60 000	60.000	-	-	-	60.000	-
» Atravez Africa.....	90 000	90.000	90.000	90 400	90.600	93.100	93 200	93 200	93 000	-	93.000	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	31	31,10	31,60	30,65	31,60	31,50	31,35	31,27	31,12	31,05	31,10	31,02	-
Acções Companhia Real...	86	89,75	94	92	-	-	97	-	100	98	97	97	-
» Madrid Caceres....	32	32	-	32	31,75	33	35	33	33	32	33,50	34	-
» Norte de Hespanha..	191	192	188	186	185	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza....	307,50	308	307	299	304	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	193	195	191	191	176,50	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	357	356,50	356	355,25	355	357	356	356	356	356	355	355	-
» " 2.º grau	141	147	146	145,50	148	148,25	147	145	145	145	145,50	145,50	145
» C. Beira Alta.....	84	85	89,25	88	88	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres....	91,25	94	97,75	105	98	100,25	100	102	102,75	102,50	-	102	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	329	330	331	331,50	332,50	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	30,50	30,87	31,25	31,50	31,37	-	31,37	31,25	31	31	30,87	31	-
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....	79,25	79,75	79,78	80,12	82,25	82	83	83	82	81,93	81,93	81,50	-
Bruxellas: Atravez Africa....	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	80	80	80	80	80	80	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1902	1901
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida...	20 26 Ag. 27 2 Set.	693	105 786 000	152 649	693	104 240 907	150 419	2.713 467 000	2.640 544 207
Nova rede garantida.....	20 26 Ag. 27 2 Set.	»	106.904 000	154.262	»	105.653.009	152.457	2.820.371.000	2.746.197.216
Sul e Sueste.....	30 5 Ag. 6 12 "	494	26 439 315	53.520	488	22.722 935	46.563	665.085.964	596.636.951
Minho e Douro.....	30 5 Ag. 6 12 "	25.485.220	51.589	»	23.557.785	48 274	690.571.184	620.194 736	70.376.448
Beira Alta.....	6 12 "	7.026.796	27.773	»	7.239.554	28.614	220.001.928	206 982.238	13.019.690
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	25 1 Jul. 28 "	1.871 471	17 823	105	1.593 760	15.178	40 900.613	38 087.613	2.813.000
Guimarães .....	30 5 Ag. 6 12 "	9.349.655	36 955	»	6 764.197	26.735	229.351.583	213.746.435	15.605.148
Porto á P. e Famalicão	11 15 Jul. 12 18 Ag.	5.227.091	81 673	64	4.847.988	75.749	61.688.812	54.030 242	7.658.570
Norte de Hespanha'..	19 25 "	2.182.239	596	»	2.127.248	581	67.230.635	64.282.248	2.948.387
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	13 19 Ag. 20 26 "	1.845 927	504 3650	1.694.403	464	61.825.948	56.656.700	5.169.248	-
Andaluzes.....	13 19 Ag. 27 2 Set.	434.089	406	»	398.823	373	13.570.912	11.986.962	1.583.950
Madrid — Caceres.....	20 26 Ag. 27 2 Set.	89.273	280	429	85.889	200	2.871.439	2.709.572	161.867
Zafra a Huelva.....	20 26 Ag. 27 2 Set.	46.301	257	180	48 955	271	1.320.228	1.034.231	285.997

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Transitos por Lisboa.** — A *Tarde* pedia ha dias, que se fizesse uma cõmbinação de serviço entre as rôdes do Sul e da Companhia Real para o transito de mercadorias directamente entre as duas rôdes.

E explica: se de Setubal, do Barreiro, de Extremoz, etc., quer-se despachar um caixote para Cintra, Queluz, Cascaes, Algés... não se despacha! Ha de receber-se a encommenda no Terreiro do Paço e despachar-se no Caes do Sodré.

Imagine-se que se trata de uma mercadoria qualquer que em Lisboa paga imposto de consumo e que vem do Pinhal Novo. De duas, uma: ou se hão de pagar esses direitos, pagando-os depois outra vez em Cintra, Cascaes, Algés, etc ou ha de acompanhar-se de um empregado fiscal até o Caes do Sodré, a quem se paga, o que equivale á cobrança d'esses direitos.

Em conclusão: paga-se mais do que o valor da mercadoria. Cada um não pôde receber generos de suas casas. As immediações de Lisboa não pôdem ter relações commerciaes com o Alemtejo e o Algarve!

Pedimos providencias, e parece-nos que as pedimos com muita justiça.

Tem muitissima razão e é nestes e outros argumentos que se funda a vantagem da linha de Vendas Novas que está em construcção e virá obviar á maior parte d'elles.

Mas ficarão ainda as proximidades de Lisboa e do Barreiro. e para essas alguma cousa se poderia fazer no sentido, por exemplo, do que se pratica com as lás do sul para o norte e as batatas em sentido inverso, transportes para os quaes ha tarifas directas.

**Apeadeiro de Vallega.** — Vae ser aberto para o serviço dos comboios tramways, entre Porto e Aveiro, um novo apeadeiro no logar de Vallega, kilometro 296.900 do Norte, tendo ali paragem os trens n.<sup>os</sup> 1.503, 1.506, 1.511 e 1.522.

**Pias a Moura.** — Esta linha não poderá ser aberta á exploração antes do fim d'este mez, não sendo certo ainda que assim succeda, porque os trabalhos vão atrasados.

**Vendas Novas.** — Proseguem activamente os trabalhos de construcção d'esta linha. O serviço de machine já se faz até Porto de Muge.

**Sul e Sueste.** — A Direcção d'estes caminhos de ferro mandou elaborar o projecto de uma officina de ercozelagem, afim de serem creosotadas travessas de pinho das mattas do reino para serem usadas nas suas linhas.

— A estação de Portimão será inaugurada no mez de novembro proximo. Trata-se da construcção de um canal maritimo para aquella estação, o que representa um importante melhoramento para o commercio.

**Espinho e Granja.** — Já se faz o movimento ascendente e descendente dos comboios entre Espinho e Granja, cada um por sua via.

Os rapidos já teem tambem paragem naquellas estações.

**Quelimane ao Ruo.** — Interessa-nos muito particularmente um ponto do relatorio que o consul de Inglaterra em Quelimane acaba de publicar, referido a 1901. E' o ponto que respeita á construcção do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, solução aconselhada como verdadeiramente practica, quando se trate de restabelecer a antiga posição de Quelimane em relação ao Zambeze.

Constituida como parece estar a grande companhia constructora do caminho de ferro do Nyassa ao Chin-

de, pôde esperar-se que a linha de Quelimane, natural complemento d'aquella, se faça parallelamente. O porto de Quelimane offerece excepcionaes condições de commodidade á navegação, prestando-se a bacia á entrada de navios até 4.000 toneladas; e, construido o caminho de ferro, facil seria á séde do districto da Zambezia readquirir a sua antiga importancia.

**Porto a S. Pedro da Cova.** — Os bem conceituados commerciantes portuenses srs. José Joaquim da Silva e Manoel Martins da Rocha requereram a concessão de um caminho de ferro do Porto, por Gondomar, a S. Pedro da Cova.

**Regoa a Chaves.** — Esteve em Lisboa, tratando de assumptos relativos á projectada construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves, o sr. Isidro de Campos, industrial do Porto e representante de um grupo financeiro d'aquella cidade. que se propõe construir o referido caminho de ferro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Segundo o *Anuario de Ferrocarriles*, durante o anno de 1901 circulavam nos caminhos de ferro hespanhóes 33.386.258 passageiros, ou seja 2.552 por kilometro em exploração, com um movimento diario de 91.469 passageiros.

Fez-se o transporte de 18.798.440 toneladas, o que representa 1.436 toneladas por kilometro e 51.502 por dia.

As receitas totaes montavam a 265.366.301 pesetas, mais 3.993.612 que no anno anterior.

No fim de 1901, o material rolante dos caminhos de ferro hespanhóes era o seguinte: 196 locomotivas de comboios de passageiros, 672 mixtas, e 1.016 para mercadorias; 5.572 carruagens de passageiros, 1.407 fourgons de bagagens, 15.600 vagoons cobertos e 19.290 plataformas.

\*  
Foi dada a concessão de um caminho de ferro de Alicante a Alcoy por Ibi e Castalla, com um ramal para o porto de Alicante.

\*  
Espera-se que esteja concluida dentro de seis annos a construcção do caminho de ferro até Ferrol, seguindo a linha da costa.

Trata-se de fazer uma revisão das tarifas dos caminhos de ferro hespanhóes, para o que é nomeada uma commissão em que entram elementos escolhidos por todas as companhias.

\*  
Proseguem com muita actividade as obras de prolongamento do caminho de ferro que ha de unir a província de Santander com Asturias. Trabalha-se ao mesmo em varias secções.

\*  
A companhia do caminho de ferro de Utrillas a Zaragoza obteve a concessão de um ramal que irá da estação de Lécera a Puebla de Hijar.

Emprehende-se a construcção de uma linha ferrea de Gandesa a Mora de Ebro, cujo estabelecimento facilitará grandemente a exploração dos productos de todos os povos d'aquella rica região.

\*  
Uma sociedade belga de estudos de caminhos de ferro e de empresas industriaes e commerciaes em Hespanha, tendo obtido a concessão da linha ferrea de Madrid a Arganda, prosegue com actividade os seus trabalhos, achando-se já aberto ao publico o troço de Chinchón a Colmenar de Oreja.

\*  
Inaugurou-se o serviço de tração electrica entre Barcelona e San Andrés, adoptando-se carruagens do mesmo typo d'aquellas que circulam em Chicago, Philadelphia e Nova-York. Tem 12 metros de comprimento e pesa 9.000 kilos cada uma d'essas carruagens.

### França

A Companhia dos Caminhos de ferro de Paris, Lyão e Mediterraneo foi auctorizada a abrir á exploração, a partir de hoje, a secção da linha de Ambert a Darsac, comprehendida entre Arlanc e Darsac. São 50 kilometros, e tem as seguintes gares intermédias: Saint Sauveur, Saint Alyre, La Chapelle-Geneste, La

Chaise-Dieu, Sembadel (bifurcação da linha de Saint Bonnet-le-Château, Alègre), Mayres, Moulet, Ceaux-d'Allègres.

\* Será inaugurada ainda neste mez a segunda linha do Metropolitano de Paris, comprehendendo as seguintes estações: Ternes, rua de Courcelles, Parque Monceau, avenida de Villiers, rua de Rome, praça Clichy, praça Blanche, praça Pigale, Square d'Anvers.

\* O *Economiste Français* defende a idéa de um maior desenvolvimento dos caminhos de ferro da Argelia, com uma modificação do seu regimen geral, formado em condições demasiadamente onerosas, pois que as garantias de juro de 1891 a 1900 se elevaram á cifra colossal de 236.326.938 francos, ou seja uma média de 23.632.000 francos por anno.

A rête argelina, excluindo as linhas puramente locaes, é actualmente de 2.927 kilometros, dos quaes 2.680 estão sob o regimen da garantia.

### Inglaterra

Não obstante a lei votada pelo parlamento inglez em 1898 determinando a substituição do vapor pela electricidade na exploração dos caminhos de ferro metropolitanos de Londres, a respectiva administração ainda conserva a sua primitiva installação depois de muitos estudos, projectos e theorias, desmentindo ainda as qualidades essencialmente practicas dos ingleses.

As duas companhias que formam o metropolitano a *District* e a *Metropolitan* estão ainda longe de chegar a um acordo a tal respeito não só relativamente a questões technicas como a questões financeiras.

As primeiras foram resolvidas por arbitro oficial nomeado pelas auctoridades inglesas, ficando assente que a parte da linha percorrida pelos comboios das duas companhias e designada por *Inner Circle*, deveria ser explorada pelo sistema da corrente directa.

Claro está que esta decisão embora se referisse unicamente á parte central da *City*, obrigava ao estabelecimento do mesmo sistema de tracção em toda a rête das duas companhias, pois que não era admissivel crear duas installações especiaes.

Ora nisto é que está exactamente a desharmonia, continuando as duas companhias a discutir se devem ou não escolher o sistema continuo ou de corrente alternada, não obstante estar apurado por verdadeiras auctoridades no assumpto que este ultimo methodo, não pôde offerecer vantagens em vista da natureza muito especial do trafego, do metropolitano, das suas pequenas paragens, composição dos seus comboios, etc.

O que é certo é que a demora na resolução d'este assumpto, sérios prejuizos tem trazido aos metropolitanos que estão perdendo parte consideravel do seu trafego, pois que novas linhas pertencentes a outras companhias, dotadas de todos os aperfeiçoamentos modernos, atravessam tambem a *City* no *Inner Circle*, concorrendo fortemente com as duas antigas empresas.

Ultimamente foi mesmo concedida auctorização para a construcção d'un tunnel de Brompton Road a Piccadilly, podendo prolongar-se até Strand. Está tambem em construcção uma linha de Waterloo a Baker, estudando-se presentemente a ligacão das estações de Paddington e de Victoria e as de Charing Cross e Ruston.

Como se vê a expectativa dos metropolitanos é um caso de exploradores no meio da actividade ingleza.

### Russia

Sabe-se que o governo russo se occupa de um formidavel projecto de desenvolvimento da rête ferro-viaria transiberiana.

Segundo esse projecto, a grande linha transiberiana será ligada directamente com o littoral do Baltic, e ahi nesse ponto terminus será estabelecido um serviço de paquetes para Londres. Assim ficará a Siberia em relações directas com o mercado britanico.

Ao mesmo tempo construir-se-ha uma nova linha de Blagovetschenk a Stretensk, que fará o serviço do Amour e de uma grande parte da Mandchouria.

A realização d'este projecto custará 150 milhões de rublos.

### Suissa

O Conselho federal Suízo acaba de publicar um regulamento detalhado sobre a organização militar do serviço dos caminhos de ferro, cujas bases são muito semelhantes ás da organização francesa.

Em tempo de paz, os trabalhos preparatorios para o transporte das tropas em caso de guerra são dirigidos pelo chefe de divisão do Estado-Maior suízo e executados pela secção de caminhos de ferro da mesma divisão, com o auxilio das divisões de serviço departamental, do pessoal da Direcção federal dos caminhos de ferro, dos officiaes da secção dos caminhos de ferro do Estado-Maior, e da comissão militar dos caminhos de ferro.

Na construcção das novas linhas, a auctoridade militar pôde reservar-se o direito de uma fiscalização directa.

Todo o pedido de concessões ferro-viarias é submetido préviamente á divisão do Estado-Maior.

### Hungria

O governo hungaro estuda um projecto de lei pelo qual será estabelecido um serviço especial de seguros contra os accidentes de caminhos de ferro, tendo-se principalmente em vista pôr um termo aos frequentes processos de perdas e danos que os passageiros intentam contra a administração ferro-viaria.

## Companhia Real

**Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 30 de junho de 1902**

(Continuação do n.º 353)

### Recursos efectivos da Companhia e sua applicação durante o anno de 1901

Em harmonia com as informações prestadas nos anteriores relatórios encontrareis no logar competente (documento n.º 5) o desenvolvimento de todas as operações, em dinheiro, em 1901 e da applicação dada nesse anno aos fundos recebidos.

Resumé-se este documento:

#### Recursos:

Saldos em 31 de dezembro de 1900:

Caixa em Lisboa (dinheiro) .....	73:469\$382
Letras de cambio ....	479\$405
Agencia aduaneira em Lisboa .....	10:397\$154
Banco Lisboa & Açores (£ 124.000 — francos 47.418,6) ..	565:535\$249
Correspondentes:	
Em Paris, francos 223.240,38 .....	55:770\$034
Em Berlim, marcos 815:828,00 .....	183:561\$300
	239:331\$334
Abate-se:	
Saldo credor em Londres, £ 5-8-11 .....	24\$506 890:188\$018

#### Entradas:

1.º — Dinheiro recebido das estações das linhas, incluindo imposto de sello e transito pertencente ao Estado .....	4.842:037\$105
2.º — Dinheiro recebido de receitas fóra do trafego .....	16:266\$057
3.º — Dinheiro recebido de devedores por transportes em conta corrente .....	245:379\$454
4.º — Dinheiro recebido de diversos por serviços combinados .....	266:851\$611
5.º — Dinheiro recebido por c/ das caixas de socorros, reformas e pensões .....	308:180\$611
6.º — Dinheiro recebido de venda de productos das linhas ..	2:071\$710
7.º e 8.º — Dinheiro recebido por avarias no mobiliario e multas, etc.....	2:699\$008
9.º — Dinheiro recebi-	

do de devedores em c/ corrente.....	568:943\$727
10. <sup>o</sup> —Dinheiro recebido do Banco Lusitano (escriptura de 10 de maio de 1901) ..	
11. <sup>o</sup> e 12. <sup>o</sup> — Dinheiro recebido de diversas proveniencias .....	12:000\$000
13. <sup>o</sup> —Dinheiro recebido de restituição de impostos por nós pagos em França..	133:994\$061
	<u>79:245\$939</u>
	<u>6.477:668\$732</u>
	<u>7.367:856\$750</u>
Por entrada, réis..	
<i>Aplicação:</i>	
Pago por despesas d'exploração e de construcção.....	
Pago por abastecimentos de material....	1.624:430\$452
Pago pela restituição de impostos cobrados de conta do fisco portuguez....	1.124:100\$714
Pago por outros impostos, em França e Portugal.....	256:218\$344
Pago a diversos em c/ corrente e serviços combinados.....	145:130\$486
Pago por diferenças de cambio em transferencia de fundos para paizes estrangeiros .....	346:705\$893
Pago por coupons de obrigações .....	646:730\$616
Pago por amortização de obrigações.....	1.590:865\$350
Pago por compra de obrigações de 4 % (terrenos do Tejo).	209:617\$732
Pago por indemnizações diversas. ....	38:360\$744
Pago por restituições á Caixa de socorros, reformas e pensões.....	12:500\$000
Saldos em 31 de dezembro de 1901:	308:030\$826
Caixa em Lisboa :	6.302:691\$157
Dinheiro .....	160:817\$004
Letras de cambio....	1:933\$435
Banco Lisboa & Acores (£ 144.285-7-2 e francos 28.015,10)..	162:750\$439
Correspondentes:	
Em Paris (francos 53.408,20).....	685:256\$360
Em Londres (£ 24-19-4).....	9:729\$050
Em Berlim (marcos 871.740,20 .. ....	112\$350
Agencia aduaneira em Lisboa .....	196:141\$545
Somma total....	205:982\$945
	<u>11:175\$849</u>
	<u>1.005:165\$593</u>
	<u>7.367:856\$750</u>

### Prejuízos pelas diferenças de cambio

Na gerencia de 1901 os prejuízos pelas diferenças de cambio, foram ainda inferiores aos da gerencia de 1900.

Os resultados comparados dos dois exercícios mostram o seguinte :

	1900	1901	Diferença de 1901
No fornecimento de carvão .....	161:495\$803	118:369\$363	- 43:126\$440
Em outros fornecimentos .....	95:493\$987	143:029\$650	+ 47:535\$663
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros para o pagamento dos coupons e outros encargos de administração .....	622:667\$763	605:560\$147	- 17:107\$616
	879:657\$553	866:959\$160	- 12:698\$303

A comparação d'estes prejuízos desde 1895, inclusivé, encontra-se no seguinte quadro :

	Fornecimento de carvão	Outros fornecimentos	Pagamento de coupons e outros no estrangeiro	Sommas
1895.....	35:443\$226	27:395\$954	552:790\$797	615:629\$8976
1896.....	57:460\$844	36:491\$245	465:605\$680	559:557\$769
1897.....	66:551\$415	71:364\$000	727:876\$558	864:838\$8973
1898.....	111:831\$227	184:589\$481	978:187\$607	1.274:608\$8315
1899.....	119:536\$697	139:815\$171	643:824\$467	612:676\$8335
1900.....	161:495\$803	95:498\$987	622:667\$763	879:657\$8553
1901.....	118:360\$363	143:026\$650	605:560\$147	866:959\$160

Assim 1901, tem sobre :

	Nos diversos fornecimentos	No carvão	Nas remessas de fundos	No total
1900.....	+ 47:535\$663	- 43:126\$440	- 17:107\$616	- 12:698\$8976
1899.....	- 6:286\$521	- 1:167\$333	- 38:264\$320	- 45:717\$8175
1898.....	- 41:559\$831	+ 6:538\$136	- 372:627\$160	- 407:649\$5155
1897.....	+ 71:665\$650	+ 51:817\$948	- 121:308\$411	+ 2:175\$187
1896.....	+ 106:538\$405	+ 60:968\$519	+ 139:954\$467	+ 307:401\$8391
1895.....	+ 115:733\$697	+ 82:926\$137	+ 52:769\$350	+ 251:229\$184

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

#### Conselho de Administração

#### Fornecimento de travessas de pinho

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de setembro proximo futuro, á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e na sala das sessões do mesmo conselho, serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de 118.000 travessas, sendo 36.000 travessas de pinho em branco ou creozotadas e 12.000 de carvalho para os Caminhos de Ferro do Minho e Douro, e 70.000 travessas de pinho creozotadas para os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão tambem ser enviadas sem a comparencia dos mesmos, entendendo-se neste caso que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar será de réis 200\$000 para as travessas de carvalho, 1:000\$000 réis para as travessas de pinho para o Sul e Sueste, e de 250\$000 réis para as travessas de pinho para o Minho e Douro, podendo estes depositos serem feitos na thesouraria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou na do Sul e Sueste.

As condições do concurso e respectivo carderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa na secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado ou na secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e no Porto na secretaria dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 23 de agosto de 1902.

#### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de oleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 24 de corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 24.000 kilogrammas de oleo mineral claro para lubrificação de peças de movimento das máquinas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 38\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, e a apresentar uma amostra do oleo a fornecer, em quantidade não inferior a 1 litro.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campa-

nhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 6 de setembro de 1902.

#### Fornecimento de encadernação

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de encadernações, brochuras e cartonagens.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 25\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 6 de setembro de 1902.

#### Fornecimento de artigos de drogaria

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 29 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 20\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos e amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 12 de setembro de 1902.

#### Direcção do Sul e Sueste

##### Fornecimento de canastras

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 20 do corrente, pelas onze horas da manhã, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico, para a adjudicação do fornecimento de 750 canastras grandes e 50 canastras pequenas.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 10\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação reforçará o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde pôdem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 8 de setembro de 1902.

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Fornecimento de ferro diverso e chapas d'aco macio

No dia 6 do proximo mez de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1600 barras de ferro diverso e 140 chapas de aço macio.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de S<sup>a</sup> Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escritórios da companhia, 28 rue du Châteaudun.

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

Lisboa 6 de setembro de 1902.

## THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.<sup>o</sup>

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer comunicações telephonicas da Rède Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo, e que são: Distancia até 1.000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis. residencias particulares e medicos, 55\$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscricção é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acabam-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARS, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

**H. PARRY & SON**

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36 — LISBOA

Estaleiro no GINJAL

# 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

Nos 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 excelente. Carror 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. Tremvias á porta. Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

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

**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.

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA** Hotel Durand.—Rua das Flôres, 71 — 1<sup>st</sup> clas English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

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

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

**LOURDES** Grand Hotel Royal.—De 1.<sup>a</sup> ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basílica, gozando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor.—Proprietario, L. Ross.

**LYÃO** 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\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**MONT'ESTORIL** Grand Hotel d'Italle.—De 1.<sup>a</sup> ordem; construido especialmente, proximo da estação e da Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinh e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

**PARIS** Ad. Seghers.—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

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

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

**PORTO** A La Ville de Paris.—Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes — F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

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

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

Representante exclusivo  
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



MADRID

**MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO***No parte inferior leva estampada a marca da fabrica*

Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

**HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de setembro de 1902**

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA	Mangualde	Guarda	Mangualde
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	6-8 m.	6-45 m.	7-4 m.	8-27 m.	5-10 m.	6-10 m.	8-55 m.	11-50 m.
5-50 m.	6-8 m.	6-45 m.	7-4 m.	a 9-35 m.	10-15 m.	a 8-45 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	u 8-30 n.	11-30 n.
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	a 11-35 m.	11-40 m.	9-5 m.	10-35 m.	9-5 m.	10-5 m.	u 4-15 t.	7-5 t.
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	a 12-15 m.	12-15 t.	a 10-35 m.	11-12 m.	11-12 m.	11-12 m.		
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	5-30 m.	5-3 t.		
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-4 m.	2-35 t.	3-43 t.	a 12-35 t.	1-10 m.	5-10 t.	12-10 n.		
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	8-51 n.	8-35 m.		
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-34 m.	a 4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.				
11-5 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5 10 t.				
11-50 m.	12-8 m.	12-45 m.	1-4 t.	5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.				
12-35 t.	13-53 t.	1-30 t.	1-49 t.	a 6-20 t.	7-0 t.	a 5-30 t.	6-5 t.				
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.				
2-5 t.	2-23 t.	3-0 t.	3-19 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.				
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4-4 t.	9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.				
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-9 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.				
4-20 t.	4-38 t.	5-15 t.	5-34 t.	12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.				
5-5 t.	5-23 t.	6-0 t.	6-19 t.	Lisboa	Sacavém	Lisboa	Espinho	Porto	Espinho	Porto	Viana
5-50 t.	6-8 t.	6-45 t.	7-4 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	c 8-0 m.	e 5-40 m.	6 44 m.	Porto
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	9 0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	10 41 m.	c 8 26 m.	9 20 m.	NINE
7-20 t.	7-38 t.	8-15 n.	8-34 n.	10 20 m.	11-4 m.	8-39 m.	9-14 m.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.	BRAGA
8-5 n.	8-23 n.	9-0 n.	9-19 n.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	4 25 t.	5-45 t.	4-4 t.	NINE
8-50 n.	9-8 n.	9-45 n.	10-4 n.	12 20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	9 30 n.	10-34 n.	6-39 t.	5-45 t.
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	11-5 n.	12-10 n.	1-56 n.	5 45 t.
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-34 n.	g 2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	Lisboa	BARREIRO	LISBOA	Porto
11-5 n.	11-23 n.	12-0 n.	12-19 n.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 8-10 t.	7-4 m.	c 8-0 m.	e 5-40 m.	9-49 m.
11-50 n.	12-8 n.	12-45 n.	1-4 n.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	9-36 m.	10 41 m.	c 8 26 m.	9 20 m.
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	5-25 m.	5-50 m.	6-0 m.	6-31 m.	5-34 t.	7-4 m.	7-35 m.	7-50 m.	9 20 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-6 t.	12-31 t.	6-35 t.	7-30 t.	7-49 t.	7-0 t.	1-40 t.	8 20 m.	9 5 m.	9-40 m.
1-0 t.	1-25 t.	1-36 t.	2-1 t.	8-0 n.	8-14 n.	g 7-55 t.	8-14 n.	4 25 t.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.
2-30 t.	2-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	9-45 n.	10-29 n.	8 24 n.	9-8 n.	2-20 t.	12-35 t.	3-5 t.	3-5 t.
8-30 n.	8-55 n.	9-6 n.	9-31 n.	10 55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	4-30 t.	2-55 t.	4-25 t.	5-0 t.
10-0 n.	10-25 n.	10-36 n.	11-1 n.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	6-10 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.
11-30 n.	11-55 n.	12-6 n.	12-31 n.	Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	7-0 t.	8-35 m.	4-85 m.	6-30 m.
Todos param em Algés.				12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8 29 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	3 10 t.	4-8 t.	1-95 t.	2-34 t.	2-20 t.
-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	10 55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	4-30 t.	4-5 t.	1-0 t.	4-30 t.
a 7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-1 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	6-10 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.	6-10 t.
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6 48 m.	7-53 t.	5-20 t.	7-10 t.	Faro
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-2 m.	12-17 n.	1-41 n.	7-45 t.	9-8 n.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	Setubal
8-30 m.	9-22 m.	a 8-53 m.	9-31 m.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b	7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.	Lisboa
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	10-20 m.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	Setubal
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	5-15 m.	12-0 n.	12-0 n.	Lisboa
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-1 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	5-15 m.	7-15 m.	3-5 t.	11-21 m.	SILVES
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	k 8 45 m.	1-10 t.	6 33 t.	5-8 m.	4-30 t.	12-30 t.	f 11-51 m.	LISBOA
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	—	—	h 7-50 t.	12-34 n.	5-15 t.	6-30 t.	1-26 t.	Faro
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	Lisboa	Porto	Lisboa	5-15 t.	8-40 m.	5-20 m.	7-55 m.	SILVES
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	d 7-0 m.	8-0 n.	4-34 m.	3-35 t.	5-15 t.	6-15 t.	7-55 m.	Faro
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	b 8-50 m.	11-0 n.	b 5-39 t.	b 5-39 t.	7-30 t.	6 15 t.	8 30 n.	P. NOVO
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	11-0 m.	11-39 m.	12-10 m.	12-34 n.	4-30 t.	7-20 m.	7-55 m.	SETUBAL
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	a 4-30 t.	11-25 n.	a 3-57 t.	10-53 n.	5-15 t.	8-30 t.	8 30 n.	LISBOA
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	a 4-30 t.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	7-30 t.	2-15 t.	—	GUIMARÃES
a 4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-1 t.	d 6-45 t.	8 19 n.	5-50 m.	8 19 n.	7-30 t.	5-37 m.	—	TROFA
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	7-30 t.	—	—	—	7-20 t.	5-13 m.	4 25 m.	GUIMARÃES
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	9 30 n.	7-20 m.	—	—	8-15 m.	9-6 m.	f 5-50 m.	TROFA
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-31 t.	Lisboa	Aveiro	P. NOVO	7-30 t.	8-30 n.	9-36 m.	10-35 m.	12-7 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	3-55 m.	c 6-28 m.	7-15 m.	9-49 m.	6-			





## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia d'Exploração dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

## TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 5—PEQUENA VELOCIDADE

(Internacional n.º 101 p. v. da Companhia Espanhola)

**Em vigor desde 15 de Setembro de 1902**

# Madeiras ordinarias de construcção

EM BRUTO, DESBASTADAS OU SERRADAS

Por wagons completos com a carga minima de 8:000 kilogrammas ou pagando como tal

**(Casquinha ou pitch-pine, pinho, castanho, nogueira, carvalho ou outras madeiras para construcção ou carpinteria em taboas, rolos ou toros, pranchas, vigas, costeiros, postes, travessas, sarratos, troços, cunhas, varas, asnas, barrotes, cepos, estacas e fashiado.)**

Preços por 1:000 kilogrammas, comprehendidos os direitos de evoluções e manobras e de transmissão

Desde as estações abaixo ás de Madrid-Delicias (sem reciprocidade)	C.º Real Réis	C.º hespanhola Réis	Total Réis	Desde as estações abaixo ás de Madrid-Delicias (sem reciprocidade)	C.º Real Réis	C.º hespanhola Réis	Total Réis
Lisboa (Santa Apolonia).....	1.922	3.418	5.040	Villa Nova de Gaia .....	2.151	2.349	4.500
Azambuja .....	1.496	3.004	4.500	Porto (Campanhã) .....	2.421	2.619	5.040
Entroncamento .....	1.472	3.328	4.500	Barca d'Amieira .....	1.242	3.258	4.500
Praia .....	1.098	3.402	4.500	Castello Branco .....	1.528	2.972	4.500
Abrantes .....	983	3.517	4.500	Alpedrinha .....	1.690	2.810	4.500
Santa Eulalia .....	1.483	3.347	4.500	Covilhã .....	1.840	2.660	4.500
Caxarias .....	1.363	3.437	4.500	Guarda .....	2.014	2.486	4.500
Pombal .....	1.519	2.981	4.500	Cintra .....	2.048	2.992	5.040
Alfarelhos .....	1.652	2.848	4.500	Obidos .....	2.340	2.700	5.040
Coimbra ou Coimbra B.....	1.746	2.754	4.500	Caldas da Rainha .....	2.347	2.693	5.040
Pampilhosa .....	1.793	2.707	4.500	Marinha Grande .....	1.939	2.561	4.500
Aveiro .....	1.949	2.551	4.500	Monte Redondo .....	1.836	2.664	4.500
Espinho .....	2.102	2.398	4.500	Figueira da Foz .....	1.753	2.747	4.500

## CONDICÕES

1.º Nos preços da presente tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte e os de evoluções e manobras e de transmissão de uma para outra linha.

Não estão porém comprehendidos :

- a) Os gastos de carga e de descarga;
- b) O custo das operações e formalidades nas alfandegas e os respectivos direitos;
- c) Os impostos para o governo Espanhol e sello para o Estado português;
- d) Os direitos de guia e registo para a Companhia Portugueza.

2.<sup>a</sup> Só teem direito ás vantagens d'esta tarifa as remessas que ocupem wagons completos com a carga minima de 8:000 kilogrammas ou pagando por esse minimo.

Os excedentes d'este peso até a carga maxima dos wagons, serão taxados por fracções indivisiveis de 100 kilogrammas.

3.<sup>a</sup> As remessas de madeiras que por suas dimensões tenham de ser transportadas em dois wagons ligados, serão taxadas pelos preços d'esta tarifa, com um minimo de 8:000 kilogrammas por cada wagon, podendo os expedidores utilizar o espaço que fique livre dos mesmos wagons com o carregamento de madeiras de dimensões ordinarias.

4.<sup>a</sup> As Companhias poderão exceder até o dobro os prazos regulamentares de expedição, transporte e entrega.

5.<sup>a</sup> Quando se derem atrasos na chegada das expedições, que não sejam devidos a casos imprevistos ou de força maior, as Companhias não serão obrigadas a pagar indemnização superior :

*Em Hespanha :*

Por atraso de 1 ou 2 dias .....	10 0/0
» » 3 dias .....	15 0/0
» » 4 » .....	20 0/0
» » 5 ou 6 dias .....	25 0/0

*Em Portugal :*

Por atraso de 1 a 3 dias .....	10 0/0 do participe portuguez
» » 4 » 6 » .....	20 0/0 » » »
» » 7 » 10 » .....	30 0/0 » » »
» » » mais de 10 dias .....	60 0/0 » » »

Para a contagem dos dias de atraso, desprezar-se-ha toda a fracção de tempo inferior a 12 horas, sendo as superiores consideradas como um dia completo.

6.<sup>a</sup> As operações de carga e descarga serão feitas por conta e risco dos expedidores e consignatarios respectivamente, nas seguintes condições :

*Em Hespanha :* Os consignatarios deverão proceder á descarga dentro das 12 horas uteis, seguintes áquella em que os wagons forem postos á sua disposição. Findo este prazo a Companhia hespanhola cobrará, pela paralysação do material, 0<sup>0</sup>,25 por hora effectiva de demora e por wagon, reservando-se a faculdade de proceder á descarga por conta do consignatario, e pagando-lhe este na razão de cincuenta centimos de peseta por tonelada.

*Em Portugal :* O prazo para o estacionamento dos wagons requisitados para carga, findará :

- Desde 1 de Abril até 30 de Setembro :* ás 6 horas da tarde, quando começar a correr desde as 7 até ás 11 horas da manhã ;
- Desde 1 de Outubro até 31 de Março :* ás 5 horas da tarde, quando começar a correr desde as 8 até ás 9 horas da manhã.

Fóra d'estes casos, o prazo de estacionamento é de 24 horas contadas desde que o wagon fôr posto á disposição do expedidor. Excedidos estes prazos a Companhia Real Portugueza cobrará, pela paralysação do material, mil réis (1\$000 réis) por wagon e periodo indivisivel de 24 horas, contadas de dia e de noite, reservando-se o direito de proceder á carga das remessas, por conta do expedidor, ao preço de 100 (cem) réis por tonelada.

7.<sup>a</sup> As Companhias são obrigadas sómente a fornecer para estes transportes, material descoberto, sem encerados, não sendo responsaveis por avarias de molha ou quaesquer outras devidas ao tempo.

Os expedidores poderão obter, por aluguer, nas estações da Companhia Real Portugueza, os encerados de que julgarem carecer para resguardo da mercadoria, nas condições da tarifa competente.

8.<sup>a</sup> O pagamento das sommas que por qualquer titulo gravem as remessas, será feito na estação de partida ao fazer-se a expedição, ou na de chegada antes da mercadoria ser retirada dos armazens do caminho de ferro.

9.<sup>a</sup> As expedições procedentes de estações não designadas na presente tarifa, mas situadas, segundo a via mais curta, entre duas das que ella indica, poderão por ella ser taxadas.

10.<sup>a</sup> Faltando na estação expedidora bascula para pezar os wagons carregados, serão estes pezados em qualquer estação de transito que para tal se ache habilitada, ou na de destino, como mais convier.

11.<sup>a</sup> A presente tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas nas condições por ella exigidas, sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não reclamar, por escripto na nota de expedição, a applicação d'outra.

12.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das Companhias combinadas, em tudo que não seja contrario ao que dispõe a presente.

Lisboa, 5 de Setembro de 1902.

**O Director Geral da Companhia**

*Chapuy*