

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa M. L. n.º 5 p. v. da Companhia Real para transporte de sal.

COLLECÇÕES DO 15.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1902. Os srs. assignantes que as desejarem não teem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMÁRIO

O MATERIAL DE VIA DAS LINHAS DO ESTADO, por J. Fernando de Sousa	Paginas
AS NOVAS TARIFAS DA COMPANHIA REAL — I	33
PARTE OFICIAL — Decreto de 20 de novembro de 1902 do Ministério das Obras Públicas	35
TARIFAS DE TRANSPORTE	36
NOTAS DE VIAGEM — X — De Viège a Zermatt	37
O CARNAVAL EM NICE	37
A CHINA PELA SIBERIA	38
NO PARLAMENTO	39
CONGRESSO MARÍTIMO	40
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	40
AUTOMÓVELISMO	41
TRACÇÃO ELÉCTRICA	42
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	42
LINHAS PORTUGUEZAS — Lourenço Marques — Lobito à fronteira — N. vos semaphoros — Pedido de concessão — Estatística — Sant'Anna a Vendas Novas — Silvera a Portimão — Ambaca a Malange — Novos tremvias — Em S. Thomé	43
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Rússia — Estados Unidos	44
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Relatório	44
ANUNCIOS	45
AGENDA DO VIAJANTE	46
HORARIO EM 1 DE FEVEREIRO DE 1903	47
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	48

O material de via DAS LINHAS DO ESTADO

Convém tornar conhecidas as modificações não muito introduzidas nos tipos de material de via das linhas do Estado, a fim de a tornar mais robusta, sem prejuízo da fácil substituição parcial dos carris existentes por outros mais reforçados.

*

E' de todos conhecida a variedade de tipos de carril de ferro das linhas do Sul e Sueste, reflexo das complicadas vicissitudes da sua constituição.

Assim, havia no ramal de Setubal, nos primeiros 10 quilómetros da linha de Evora e no troço da linha de

Sueste entre Beja e Quintos, carris de ferro T duplo assymetrico (*champignon simples*), de 30^{kg} de peso por metro, seguros por coxins, que provinham das linhas entre Barreiro, Vendas Novas e Setubal assentes pela Companhia Brazileira e substituídos, em parte, por carris mais reforçados, quando a Companhia do Sul alargou a via d'esses troços.

Entre Vendas Novas e Beja, e entre Casa Branca e Evora (com exceção dos 10^{km} referidos) o carril era T duplo symmetrico (*champignon duplo*) de 37^{kg} por metro, seguro por coxins de ferro fundido.

No resto das linhas encontrava-se o carril Vignole com 37^{kg} de peso e 7,32 de comprimento, de ferro muito inferior em qualidade á dos outros typos, cuja duração foi de mais de 30 annos.

Como era natural, o nosso paiz acompanhou docilmente a evolução de outros mais adeantados e por isso, quando se preconizou a substituição do ferro pelo aço nos carris, diminuindo-se, por economia, em peso o que se ganhava em resistencia específica, igual prática foi seguida entre nós. O carril de ferro de 37^{kg} foi gradualmente substituído pelo de aço de 30^{kg} com 8^m de comprido geralmente adoptado para as novas linhas de via larga, do Estado e de companhias.

A via de coxins do Sul foi condemnada com o fundamento de que qualquer acidente dava logar a numerosas fracturas d'aquellas peças de fixação. Pena foi, porque não a ha mais robustas. Nas optimas condições de planta e perfil dos troços mais importantes desde o Barreiro até Setubal, Evora e Beja com rampas de 10^{m/m} e curvas de raios superiores a 500^m, uma via com carril de aço de 37^{kg}, de *champignon simples*, seguro por coxins de aço macio estampado permitiria grandes velocidades com a mais absoluta segurança.

O facto é que ao fim de certo tempo o carril Vignole de aço de 30^{kg} era o typo normal das linhas do Estado, encontrando-se em todas as do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com exceção de um pequeno troço da linha do Sueste, em que ainda se não completou a substituição.

Não tardaram em manifestar-se os inconvenientes da reducção de peso soffrida pelos carris quando o ferro foi substituído pelo aço.

A sapata era muito estreita e delgada, sendo facilmente comida pela ferrugem em certas partes da linha em que a qualidade do balastro favorecia a oxidação, e mortificava as travessas pela exiguidade da superficie de assentamento.

A alma era demasiado delgada. Com o intervallo de travessas adoptado o carril trabalhava theoricamente a 9,6^{kg} por ^m/_m. De facto, bastava o mau assentamento de uma travessa e a accão dynamica da locomotiva em marcha para elevar a muito mais do dobro aquelle trabalho.

As juntas, em falso, resentiam-se particularmente da fraqueza do carril, apesar de se ter reduzido a 0,60 a

distancia das duas travessas entre as quaes ficavam comprehendidas.

Para remediar este defeito fôra adoptada, em 1896, a tala-cantoneira mais reforçada, cujo peso é de 6,^{kg} 30 em vez de 3,^{kg} 6 das barretas anteriormente usadas.

Nas linhas do Minho e Douro, com junta apoiada e travessas intermedias espaçadas de 0,^m 90, o trabalho *theorico* do carril era de 10,^{kg} 8, muito maior por vezes na realidade.

*

Em junho de 1900 a Direcção do Minho e Douro propôz a elevação a 36^{kg} do peso do carril, allegando o excessivo trabalho a que é obrigado.

O Conselho de Administração, no proposito de assegurar a possivel uniformidade, ouviu sobre o assumpto a Direcção do Sul e Sueste, por cujo serviço de via e obras foram judiciosamente ponderados os inconvenientes da diminuta secção dos carris e proposto novo tipo, cuja cabeça era igual á do carril de 30^{kg} para facilitar a ligação, operando-se o reforçamento na alma e na sapata, mais larga e espessa.

Attendia-se assim á facilidade da ligação dos antigos carris com os novos.

Era, ao mesmo tempo, proposta a elevação a 12^m do comprimento do carril, cujo peso seria de 36,^{kg} 4 por metro.

Com o affastamento de 0,^m 95 das travessas o trabalho desceria a 7,^{kg} 9.

Depois dos necessarios estudos, em que se teve muito em conta a experencia das outras linhas de via larga do paiz que tem quasi todas carril de 30^{kg}, o Conselho submeteu á aprovação superior um novo tipo de carril sensivelmente igual ao proposto pela Direcção do Sul e Sueste, com o peso por metro de cerca de 36^{kg} 2, julgado suficiente em vista das condições do trafego das linhas respectivas.

Para ir até os 40^{kg} adoptados pela Companhia Real para a sua arteria principal seria preciso renunciar á vantagem da facil ligação com o carril de 30^{kg}, a não accentuar a dissymmetria da secção, o que seria inconveniente.

Conservaram-se pois as mesmas dimensões da cabeça do carril, com a largura de 54^m/_m, um pouco inferior á dos typos modernamente adoptados, que vae de 58 a 72.

A espessura da alma foi elevada de 12 a 14^m/_m.

A largura da sapata, que era de 95^m/_m, foi aumentada, ficando de 112^m/_m.

A altura do carril passou de 125^m/_m para 129, o que corresponde a 4 de reforço da espessura da sapata.

O comprimento foi fixado em 12^m; ficando a junta em falso, reforçada por talas-cantoneiras de 4 parafusos.

Os carris curtos para curvas teem 11,^m 92.

Até 1896 os carris adquiridos tinham nos extremos da sapata entalhes em que se alojavam as escapulas, destinados a impedir o deslocamento longitudinal.

Em 1896 foram suprimidos, com coonvinha, alongando-se as talas, que vão d'encontro á pregação e assim obstante áquelle deslocamento.

Entendeu-se que não convinha diminuir os resultados do reforçamento do carril pelo maior affastamento das travessas.

Adoptou-se o numero de 14 travessas por carril, que dá 2.167 travessas por kilometro ou menos 83 do que tem actualmente o Sul e Sueste e mais 42 que no Minho e Douro.

Para os novos carris foi prescripto o assentamento com a junta em falso, conservando se a junta apoiada nos actuaes carris de 30^{kg} do Minho e Douro para não alterar as condições de trabalho do metal.

Resolveu se porém augmentar ali 1 travessa por carril de 8^m, elevando pois de 1.125 a 1.250 o seu numero por kilometro.

Pelo que respeita á pregação, resolveu-se substituir a escapula pelo *tirefond*, para o qual foi ultimamente estudado e adoptado novo typo mais perfeito.

Contou-se com o uso de chapim nas travessas vizinhas da junta e em algumas intermedias nas curvas.

Em vista da maior intensidade do trafego nos troços principaes das linhas e da substituição, relativamente recente nelles, do ferro pelo aço, entendeu-se que o mais conveniente seria assentar novos carris mais reforçados nesses troços, aproveitando os de 30^{kg} que se levantassesem em bom estado para os prolongamentos em construcção, em que a circulação é pouco activa.

*

A proposta do Conselho de Administração foi aprovada por despacho ministerial de 1 de abril de 1901.

Procedeu-se desde logo ao concurso limitado para a aquisição de 4.700 toneladas de carris e 23.000 talas para as duas Direcções, sendo 3.500^t e 81.000 talas para o Sul e Sueste.

Procedeu-se no Minho e Douro á renovação da via via entre Campanhã e Ermezinide e no Sul e Sueste os carris de 12^m foram assentes a partir do Barreiro até além de Pegões.

Foram ultimamente adquiridas para esta Direcção mais 700^t. A construcção dos novos troços do Algarve e de Extremoz a Villa Viçosa dará logar a novas aquisições, de modo que em curto prazo os carris de 36,5 kg. e 12^m terão substituido os antigos até Beja, permittindo augmentar as velocidades dos comboios correios em harmonia com as optimas condições da linha em planta e perfil.

Nas linhas do Minho e Douro a renovação da via será gradualmente feita com o novo carril, devendo-se assentar, dentro de poucos mezes, a segunda via entre Campanhã e Porto, logo que esteja concluida a ultima empreitada de terraplenagens da estação central.

*

Ultimamente resolveu-se proceder a experiencias sobre o emprego das *trenalhas*, tanto em travessas novas como principalmente nas que já não sustentam a pregação pelo systema actual. Aos leitores que não conhecem a origem d'esse neologismo devo succinta explicação.

A pregação é, como se sabe, a causa mais poderosa da rapida ruina da travessa.

A acção da humidade e dos esforços exercidos pela escapula ou pelo *tirefond* deteriora a em pouco tempo. Occorre por isso a um inventor o emprego de cavilhas arroscadas da madeira mais dura, que sejam mettidas na travessa no sitio da pregação e que pela sua maior resistencia lhe asseguram mais longa duração.

Do termo inglez *tree-nail* derivou o *trenail*, nome dado por A. Collet á peça intermedia de fixação por elle imaginada, e que se julgou dever nacionalizar sob a forma de *trenalha*, que tem por si o voto auctorizado do distincto lexicographo, dr. Cândido de Figueiredo.

Nas travessas novas e nas uzadas que não aguentam a pregação pelo systema ordinario, são abertos furos para arroscar as *trenalhas*, feitas de madeira dura e que teem no eixo um furo destinado ao *tirefond*. O emprego da trenalha torna possivel a sulfatagem da travessa, processo de conservação economico, que foi posto de parte por causa da acção electrolytica exercida pelo cobre da injecção sobre o ferro.

As interessantes experiencias feitas pelo eminente en-

genheiro Flamache sobre a resistencia da pregação com trenalhas são sobremodo concludentes.

Em vista do crescente preço das madeiras, tem incontestavel oportunidade o ensaio de um systema que permitte prolongar a duração das travessas e baratear os processos de conservação.

Depois do estudo da questão feito de *visu* pelo engenheiro sr. Poças Leitão, o Conselho d'Administração resolveu adquirir 20.000 trenalhas e um jogo da respectiva ferramenta para cada Direcção, afim de se proceder a experiencias methodicas.

*

Não virá fora de propósito dar noticia sucinta da resistencia especifica do aço empregado no material de via das linhas do Estado.

E' sabida a controversia a que tem dado logar o grau de dureza do aço dos carris. Escuso de dizer que é considerado aço o metal obtido por fusão por diversos processos, com um teor de carbonio que vai de 0,10 a 1,00 % que chega excepcionalmente a 1,5 em aços para ferramentas.

Resál, na sua excellente monographia, inclue o aço para carris e talas no grupo dos aços semi-duros com 0,4 de carbonio, 0,2 de silicio, 0,45 de manganez, 0,03 de enxofre, 0,055 de phosphoro, com a resistencia de 60 a 70 kilogrammas, alongamento de 15 a 19%, stricção de 27 a 38%.

A opinião em França é geralmente favoravel aos aços duros para carris, com resistencia entre 70 e 75 kilogrammas, que em certos typos chega a 85 kilogrammas.

Em Inglaterra o aço mais usado é um pouco mais macio, variando em resistencia entre 60 e 65 kilogrammas. O limite de resistencia fixado na Alemanha é mais baixo, tendo-se em vista evitar as fracturas occasionadas pelos grandes trios e que mais facilmente se dão nos aços duros.

Nos primitivos cadernos d'encargos do Sul e Sueste para os fornecimentos de carris não era explicitamente definida a resistencia especifica dos carris. Das experiencias a que procedi em 1894 na fabrica Krupp tive occasião de reconhecer que o aço tinha resistencia comprehendida entre 65 e 70 kilogrammas, alongamento de 15 a 17%, stricção de 29 a 38%.

Os resultados de duas analyses feitas a meu pedido accusaram a seguinte composição:

C	Si	Mn	Ph	S
1. ^a 0,426	— 0,191	— 0,53	— 0,109	— 0,079
2. ^a 0,490	— 0,168	— 0,57	— 0,105	— 0,071

No caderno d'encargos do fornecimento de 1896, comprado á mesma fabrica, foi fixada a resistencia de 60 kilogrammas e o alongamento minimo de 17%.

Nos que serviram para o concurso de 1901 os coiffientes prescriptos foram 65 kilogrammas de resistencia, 16% de alongamento e stricção de 30%.

Como é sabido, os aços fundidos obtem-se por varios processos, que se podem reduzir a dois. O processo Bessemer converte directamente o ferro fundido em aço, descarbonando-o e purificando-o por uma corrente violenta de ar; o silicio e o carbonio são queimados; o primeiro passa para a escoria e o grau de carbonação é obtido pela addição, no momento proprio, do *spiegeleisen*, ferro fundido manganesifero. O processo Siemens-Martin faz actuar, num forno de reverbero com um regenerador Siemens, o ferro macio sobre o ferro fundido, adicionando-se finalmente o *spiegel* para a carbonação. Aproveitam-se assim ferros usados, e a marcha mais lenta da operação torna-a mais facil.

Cada um d'estes processos pôde ser *acido* ou *basico*

conforme a natureza do revestimento da pera Bessemer ou do forno Martin. Geralmente o revestimento é silicioso e portanto o processo é acido, não sendo applicavel aos ferros fundidos phosphorosos.

Com effeito, a reducção do acido phosphorico e dos phosphatos de ferro e de manganez pelo oxido de carbonio é favorecida pela presença da silica; para eliminar o phosphoro seria pois necessário eliminar o silicio (o que é impossivel, especialmente quando o revestimento do apparelho o fornece á massa em fusão) e lançar mão de uma base energica, cuja combinação com o phosphoro fosse refractaria á accão do oxido de carbonio.

A estas condições satisfaz o processo *basico*, Thomas-Gilchrist, inventado em 1878, successivamente aperfeiçoado e applicavel tanto á pera Bessemer, como ao forno Siemens-Martin. O revestimento do apparelho, em vez de silicioso, é basico (dolomia) ou neutro (magnesite, ferro chromado, bauxite) e ao banho addiciona se cal ou spatho flux.

Os processos basicos são applicaveis á utilização do metal phosphoroso no fabrico dos aços.

Os progressos da metallurgia permitem hoje obter excellentes aços pelos processos basicos, não tendo pois razão de ser a sua exclusão, anteriormente prescripta nos cadernos d'encargo de carris.

No ultimo fornecimento, feito pelas *Aciéries du Rhin*, a composição média do aço foi a seguinte:

C — 0,32; Si — 0,178; Mn — 0,899; Ph — 0,055; S — 0,036. A resistencia encontrada variou entre 61 e 70 kg., o alongamento entre 16 e 23% e a stricção entre 27 e 41%.

O aço para talas de junta deve ser muito mais macio em vista da natureza dos esforços alternativos a que são sujeitas essas peças.

No caderno d'encargos das linhas do Estado exige-se a resistencia de 45 k. com o alongamento minimo de 25%.

A resistencia encontrada foi de 48 a 53 kg. com alongamentos de 23 a 34%.

*

Taes são, desalinhadamente expostas, as caracteristicas do material fixo hoje adoptado nas linhas do Estado, para satisfazer plenamente ás exigencias da circulação, que demanda velocidade tão grande quanto possivel e portanto via sufficientemente robusta que a comporte.

J. FERNANDO DE SOUSA.

As novas tarifas da Companhia Real

I

Como prometemos, começamos hoje a ocupar-nos do novo jogo de tarifas que esta companhia vae em breve pôr em vigór e que está sujeito, como é de lei, ao estudo e approvação das instancias officiaes.

Além das pequenas modificações operadas por isoladas necessidades de momento, tanto para satisfazer á conveniencia do publico, que anda intimamente ligada aos interesses da companhia, como para esta proteger as suas correntes de trafego, ou ainda extrahir receitas de fontes susceptiveis d'uma mais cuidada exploração, duas vezes tem a companhia alterado, de uma forma mais geral, as suas mais importantes tarifas.

Em 1875, por occasião da abertura da secção da linha do norte comprehendida entre Gaia e Porto, e em

virtude da concessão que o governo lhe fez de poder aumentar em 5 por cento as suas bases de percepção, para se resarcir das consideraveis despesas d'aquelle troço que era o mais importante da linha, foi modificada a tarifa geral naquelle sentido. Mas a occasião não era azada para reformar tudo que nella havia, já então, de injustificavel, de absurdo mesmo, como o explica o facto de, na primitiva, esta tarifa ter sido uma tradução literal, e por vezes incorrecta, da tarifa que estava em vigor em França, na data em que a concessão das linhas fôra feita, e a companhia, tendo que limitar-se á alteração nos preços que o governo lhe auctorizara, pouco melhorou o restante da sua tarifa.

Depois, em 1889, outra modificação importante se deu, essa nas tarifas especiaes, motivada pela publicação da celebre tarifa n.º 1 que obedecia a um novo ponto de vista — baratear tudo para aumentar o tráfego — como se o tráfego nascesse só do barateamento do transporte. Poucos annos viveu essa tarifa, porque demais provou ella, logo nos seus effeitos sobre as receitas, como é delicado applicar theorias radicaes em materia em que a pratica dá leis positivas a que não se foge sem manifesto perigo.

Menos de quatro annos depois, em 1892, reconhecido o erro, voltou-se, com pequenas variantes, ás tarifas anteriores, sob a rubrica de «provisorias», das quaes só em 1898 se passou, em parte, a um regimen definitivo, em virtude do acordo a que nesse anno a companhia chegou com a da Beira Alta para mutuamente se não disputarem tráfego em zonas de concorrença.

Mas estas duas ultimas modificações não foram radicais.

Eram como que um novo pavimento sobre edificio já velho; substituição de tabiques por paredes de alvenaria sobre alicerces gastos; abertura de janellas em fachadas que, faltas de larguezas, obrigavam a rasgar estreitas frestas.

Só agora a companhia resolveu, e pôde, demolir por completo, para construir de novo; e essa construcção, que foi laboriosa porque o edificio é grande, a area enorme e os horizontes vastos, teve que obedecer a um plano geral, para que as suas linhas se harmonizem, para que os seus detalhes não destoem.

Os *caboucos*, se nos permitem ainda esta phrase figurada, era a tarifa geral — a escavação foi profunda. Das suas bases poucas ficaram intactas e algumas se apresentam completamente novas.

A classificação de mercadorias soffreu completa reforma.

Realmente, não se compadece com o bom criterio, que hoje, que a sciencia, a industria, a arte, a agricultura e até a mineralogia teem lançado nos mercados novos productos, dado novas applicações aos que já existiam, multiplicado a sua quantidade transportavel em muitos casos, e transformado por completo tão importantes ramos da actividade humana; quando em toda a parte, devida a esses factores e a outros tão importantes e tão extensivos como a fabricação mechanica, o preço da mão d'obra, como o da materia prima, tem sido alterado; o agente transportador mantenha para o seu serviço os mesmos preços e classificação de uma tarifa de ha 28 annos.

E o que dizemos hoje, explicando a boa disposição com que nos propomos analysar as novas tarifas que a principal companhia ferroviaria do paiz vae pôr em vigor, applicámos ás outras linhas, quer do Estado quer de companhias, que tambem vão bem precisando de identica reforma.

Já aqui notámos as anomalias que se encontram com-

parando as classificações das varias tarifas geraes, e hoje que as duas rôdes do Estado estão sendo dirigidas por uma só administração, menos se comprehende a divergência de tarifas que são base geral em dois ramos da mesma arvore.

O conselho de administração do Estado, desejando estudar o assumpto, mas constando-lhe que na Companhia Real se preparava uma reforma de tarifas, resolveu sobreestar nos seus estudos até poder conhecer este projecto para ver o que é possivel fazer-se para uniformizar as bases tarifarias das duas rôdes.

Talvez que as mesmas bases da Companhia Real possam servir, sem inconveniente, nas outras linhas; se isso não succeder por completo, dar-se-ha em grande parte, porque está ali o fructo de longos, aturados e intelligentes estudos; e se pequenas forem as divergências de vistas de um ou outro lado, pequenas serão, e portanto faceis, as transigencias a ter para a completa conformidade, que tanto convirá ao publico e ás administrações.

E assim se conseguirá o que na França e na Alemanha, onde os interesses antagonicos das varias linhas ferreas, as suas correntes de tráfego, as distâncias de pontos productores aos mercados de consumo e outras circumstancias locaes, são muito mais importantes do que entre nós, já de ha muito se levou a effeito: —haver uma só classificação e uma só tarifa geral para todas as linhas.

PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Caminho de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhora.—Na justificação do projecto de regulamento da Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja criação tive a honra de propôr a Vossa Majestade em 31 de janeiro de 1901, relembrei as condições em que é exercido o arduo serviço do pessoal ferroviario, ponderando que elle vive, mais que nenhum, sujeito, como é preciso, ás exigencias de uma rigorosa disciplina.

Nem só as sancções penas asseguram, porém, a observância dos preceitos regulamentares.

O salutar incentivo das recompensas é poderoso estímulo para o zeloso cumprimento do dever, e ainda para os que d'elle não carecem; representa um acto de justiça, pela publica homenagem prestada aos bons serviços e á rectidão do proceder.

Por decreto de 28 de setembro de 1898, dignou-se Sua Majestade El-Rei criar a medalha de bom serviço e exemplar comportamento, destinada aos funcionários dos correios e telegraphos.

Equal garlardo venho propôr a Vossa Majestade, com o fim de recompensar os bons serviços e exemplar comportamento do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de Ferro do Estado, cujo viver é para muitos uma série quasi ininterrupta de actos de dedicação pelo serviço, prontos em sacrificar-lhe o descanso e por vezes a saude e até a vida.

É presiso que ao peito dos que assim procedem, modestamente pagos, garantindo a segurança de vida e fazenda e a regularidade do serviço por mais intenso que seja, se ostente um signal publico de consideração, que lembre á sociedade quanto deve a esses benemeritos.

Para o pessoal administrativo que recebe pela diuturnidade de bom serviço augmentos de vencimentos, quando os não logre obter pelo acesso em quadros de numerosas categorias, basta a distincção honorifica.

A medalha concedida ao pessoal jornaleiro que não disfrute eguaes regalias, justo é que ande inherente a melhoria do vencimento sob a forma de uma pequena pensão crescente com o tempo de serviço e portanto com a benemerencia do empregado.

E essa melhoria deve-se fazer sentir ainda quanto à invalidez ou condamna á aposentação, sem que por ella haja de ter encargo supplementar, pois bem comprada foi por longos annos de serviço sem nota.

Se é digna da consideração publica a perseverança não desmentida na senda do dever, não menos o são os rasgos extraordinarios de coragem e dedicação por vezes praticados pelos agentes ferroviarios, ou os serviços assinalados que alguns prestam.

Em ambos os casos é bem cabida a concessão da medalha; ambos são pois previstos no projecto de decreto que tenho a honra de submitter á approvação de Vossa Majestade.

As disposições nelle contidas não carecem de justificação especial, pois derivam logicamente da ideia fundamental da recompensa instituida e accommodam-se ás condições especiaes do serviço ferroviario e das leis que o regem.

Ao bondoso coração de Vossa Majestade, que assinalou a sua anterior regencia criando a Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, e que ha poucos dias criou uma escola na Casa Branca e se dignou permitir que lhe fosse dado o seu Augusto Nome, certamente será grata a instituição de uma recompensa, que fará abençoar esse nome tão querido dos portugueses pelos que vão de hoje em deante receber a consagração publica da sua honestidade e dedicação pelo serviço.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 27 de novembro de 1902. — Manoel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, em nome de El-Rei, determinar o seguinte:

Artigo 1º É instituida uma medalha destinada a recompensar os bons serviços do pessoal administrativo e jornaleiro dos quadros das direcções de exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, que será denominada *Medalha de bom serviço e comportamento exemplar*.

Art. 2º A medalha será concedida, a requerimento dos interessados, aos agentes a que se refere o artigo anterior, que tenham mais de quinze annos de bom e efectivo serviço sem nota.

§ unico. Não são levados em conta, para os efeitos d'este artigo, as reprehensões registadas e as multas disciplinares em numero não superior a tres.

Art. 3º Fóra dos casos previstos no artigo anterior, poderá ser concedida excepcionalmente a medalha em recompensa de serviços relevantes e assinalados, seja qual fôr o tempo de serviço do empregado, contanto que não tenha soffrido a pena de suspensão por uma ou mais vezes além do total de quinze dias.

Art. 4º A concessão da medalha será feita pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em nome do Soberano, em vista do respectivo processo e precedendo proposta do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 5º Haverá duas classes da medalha: a medalha de prata, destinada ao pessoal administrativo, e a medalha de cobre, concedida ao pessoal jornaleiro.

§ 1º Para cada classe haverá os algarismos 1, 2 e 3, conforme o agraciado tenha mais de quinze, de vinte ou de vinte e cinco annos de serviço.

§ 2º Para a mudança de algarismos da medalha observar-se-hão as regras do artigo anterior.

Art. 6º A concessão da medalha de cobre andará inherente uma pensão annual especial de 10 por cento do salario para a medalha n.º 1, 15 por cento para a medalha n.º 2, 20 por cento para a medalha n.º 3.

§ 1º Quando o mesmo agente tiver duas medalhas concedidas nos termos dos artigos 2º e 3º, a pensão será uma unica da importancia fixada neste artigo.

§ 2º A pensão inherente á medalha continuará a ser percebida depois da aposentação, cumulativamente com a pensão respectiva, sem direito, porém, a aumento da pensão de sobrevivencia legada pelo agente.

§ 3º Será inscripta annualmente no orçamento de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a verba especialmente destinada ao pagamento das pensões a que se refere este artigo.

Art. 7º Os diplomas de concessão de medalhas serão expedidos livres de qualquer encargo para os agraciados.

Art. 8º Perde o direito de usar a medalha e de perceber a pensão inherente o agente:

1º Que tiver uma ou mais suspensões cuja somma seja superior a quinze dias;

2º Que fôr condemnado a qualquer pena maior ou pena correccional por actos que envolvam participação em manifestações contra a ordem publica, falta de probidade ou desdouro publico;

3º Que fôr demittido por castigo nos termos regulamentares.

§ 1º O agente que se despedir do serviço poderá continuar a usar a medalha, perdendo, porém, o direito á pensão a ella inherente.

§ 2º A perda da medalha será ordenada pelo Ministro, prece-

dendo o processo e proposta nos termos do artigo 4º, logo que se dê algum dos casos previstos neste artigo, procedendo-se imediatamente ao cancellamento da concessão no registo respectivo e sendo obrigado o agente a restituir o diploma.

Art. 9º A medalha será conforme ao padrão annexo a este decreto e usará-se sobre o peito com fita pendente de seda ondeada de 0,03 de largura, dividida longitudinalmente em faixas alternadas de cor branca e azul, tendo duas, quatro ou seis faixas, conforme a medalha for do algarismo 1, 2 ou 3.

§ 1º A medalha concedida nos termos do artigo 2º será usada do lado esquerdo, e nos casos previstos no artigo 3º do lado direito.

§ 2º Os agentes que tiverem recebido duas medalhas usá-lasão cumulativamente.

§ 3º É obrigatorio o uso com o uniforme do distintivo da medalha.

O Ministro e Secretario de Estado das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de novembro de 1902. — RAINHA REGENTE. — Manoel Francisco de Vargas.

Medalha a que se refere este decreto



TARIFAS DE TRANSPORTE

Distribuimos com este n.º a especial M. L. n.º 5 da Companhia Real, combinada com a companhia de Cáceres para transportes de sal commum, reforma da que estava em vigor desde 1887, na qual foram introduzidas, como destinos, varias estações das linhas de Cáceres e Oeste de Hespanha e como procedencia a de Figueira da Foz, sendo consideravelmente reduzidos os preços.

NOTAS DE VIAGEM

X

De Viège a Zermatt

A's 6 e 50 da manhã é o primeiro comboio que parte a percorrer uma das mais extraordinarias linhas da Suissa.

Tomemos esse comboio que é o mais demorado, levando 2 horas e 33 minutos no trajecto em vez de 2 e 17 nos rapidos; mas para uma linha como esta, quanto mais de vagar, melhor, porque melhor se gosa o trajecto, que é encantador, não pelo perigo da viagem, que não existe, graças ao excellente material fixo, solidez da construcção e possantes freios, em numero de cinco, das locomotivas.

As carruagens são elegantes, confortaveis e feitas *ad hoc* para uma linha que é sem contestação das mais pitorescas e interessantes da Europa; com largas janelas pelas quaes, mesmo com as vidraças fechadas, quando o frio aperta, se gosa, de um lado e outro, o continuo perpassar d'aquele valle lindissimo que vamos percorrendo, em 36 kilometros, subindo 955 metros num andamento moderado.

A tracção é em parte por adherencia e em parte por cremalheira, nas grandes rampas; nos patamares ou

pequenas inclinações a velocidade é de 30 kilómetros por hora; nos sitios da cremalheira o andamento não ultrapassa 10 kilómetros, o que dá a impressão de irmos de trem percorrendo aquellas bellas paragens.

A linha toma a margem do Viège, rio que, neste ponto, corre calmo, mas em breve, ao chegar á primeira estação, o vemos impetuoso, debatendo-se contra os rochedos no estreito espaço em que estes o apertam.

D'ahi em deante começam as dificuldades que os engenheiros constructores da linha tiveram que vencer a custo, por meio de pontes e tunneis sem interrupção, subindo-se sempre até 900 metros, nível da seguinte paragem.

Depois de um curto trecho de paisagem campestre, em breve nos vemos encerrados, a linha ferrea e o rio, entre montanhas selváticas, onde o ruido das aguas produz um medonho trovão, continuo, ensurdecedor.

O viajante deve buscar logar á direita para ver as enormes cascatas e rápidos que o rio forma, com impetuosidade e violencia taes que arrasta deante de si, numa devastação brutal, arvores, pedras, tudo que se opporia é sua marcha impetuosa, selvagem. E' maravilhoso o espectáculo quando, depois de uns dias de chuva, a torrente atinge a sua maxima ferocidade.

Paramos então em S. Nicolau, a estação mais importante do percurso. Crianças taciturnas, de olhar mortiço, offerecem-nos morangos, peras e edelweiss, as flores da neve, numa linguagem que não percebemos. E' um dialecto montanhez que raro accento tem de idioma vulgar.

A villa está situada sobre a montanha, numa posição pittoresca, a pedir photographia instantanea.

Estamos a meio caminho e a metade do tempo, e ainda temos que subir muito; com effeito passada a estação seguinte encetamos uma rampa de cerca de 2 kilómetros que a locomotiva vence por meio de cremalheira e de um enorme esforço de vapor.

As geleiras apparecem-nos; pela direita a de Bies, que desce do Weisshorn; á esquerda as do Hohberg e Festi, que se precipitam dos Michabels. Estes gigantes de longas vestes brancas azuladas desdobrando-se por sobre as montanhas, são nossos companheiros e attractivos da nossa attenção durante todo o resto do percurso que, além disso, não tem nada de mais notável.

Só quando chegamos a Zermatt vemos a cidadela, porque ella se esconde, aos que veem do norte, numa curva do caminho.

E' a segunda vez que me encontro num ponto assim cosmopolita. Tunis foi a primeira.

Aqui venho encontrar todos os trajes, todos os costumes, gente de todos os paizes, construcções de varias fórmas, desde a velha e negra cabana de madeira, sobre as aguas do rio, até o grandioso hotel, palacio confortavel, de luxuosas fachadas, á porta do qual, sob largos alpendres, se agrupam familias distintas, lendo os jornaes, tomando refeições e aspirando o puro ar das montanhas.

E que ar aquelle, tonico, leve, vivificador, e que montanhas aquellas que servem de horizonte a este panorama encantador!

Ao fundo eleva-se magestoso, como que desafiando as nuvens com a sua agulha penetrante, o monte Corvino, de 4.482 metros, a phantastica sentinelha daquelle mar revolto de enormes vagalhões brancos que parecem mover-se em todos os sentidos.

Aquelle monte isolado, saindo das grandes montanhas de neve, tem como que o caracter dominante de um senhor d'aquelles arredores, e o orgulhoso aspecto de quem nos diz «aqui não subirás».

E não se sóbe.

O alpinista em vão tem tentado escalar o seu alto

pincaro, sem passar de metade d'aquelle colossal gigante, e alguns teem pago com a vida o arrojado esforço. Os outros montes, elevados como são, teem que render homenagem áquelle rei das serras, e afastam-se, e aplanam-se como que para o deixar livre, imponente, isolado na sua grandiosidade.

Indo no comboio da manhã, chegamos a Zermatt ás 9 h. 23', hora muito boa para dar um passeio pela cidade (que consta de uma simples rua principal) e ir, a pé, ás gargantas de Gorner, passeio que leva hora e meia, ou 2 horas se se fôr á segunda garganta que é mais interessante do que a primeira.

Depois, tomado o almoço, num dos hoteis, vejamos como ir ao Gornergrat, excursão indispensável e grandiosa.

Ha para ali, desde Zermatt, uma linha electrica que nos leva em hora e meia ao cimo da montanha, por 18 francos ida e volta; e ha cavallos que por 15 francos (e mais 3 ao guia, o que dá o mesmo preço) nos conduzem ao mesmo ponto em 4 1/2 horas.

Contra os meus habitos eu escolhi e aconselho este meio, de preferencia ao caminho de ferro.

E' que este atravessa trincheiras e tunneis que nos occultam a vista em muitos pontos, e noutras, quando a majestade do panorama chega a impressionar-nos que se nos afigura um crime avançar para elle, o comboio anda sempre implacavelmente, e o cavalo fazem-lo parar para nos embevecermos naquelle encanto.

Muito bom é que exista o caminho de ferro, para os que não teem tempo, ou disposição para montar a cavalo; mas os que puderem ir pelo sistema antigo gosam muito mais do que tomando a via electrica.

No proximo artigo direi como se faz a viagem.

O carnaval em Nice

Agora que, finalmente, se trata de civilizar o carnaval em Lisboa, vamos dar, como exemplo, o programma das festas que por motivo do entrudo se realizam este anno em Nice, programma que, como já aqui dissemos, tem sido distribuido com profusão pela Europa, num elegante folheto-guia bellamente impresso e ilustrado com capa a ouro e côres, desde meados do anno findo.

Sabbado, 7 de fevereiro. — baile de caridade.

Quinta-feira, 12. — Chegada de Sua Majestade Carnaval XXXI e do seu brilhante cortejo.

Domingo, 15. — Festa na avenida da Gare; desfile de carros e mascaradas durante o dia e noite.

Quinta-feira, 19. — Batalha de flores; á noite, baile no theatro da Opera em que não são admittidos senão fatos de seda e com excepção das côres encarnado vivo e verde escuro.

Domingo, 22. — Corso carnavalesco e batalha de confetti, e á noite grande redoute no Casino, na qual as damas vestirão de encarnado vivo e os homens de verde escuro, tudo seda, sendo apenas permittido nas applicações carnavalescas os enfeites verdes sobre vermelho e desta cor sobre verde, e as lantejoulas de ouro ou prata.

Segunda, 23. — Batalha de flores.

Terça, 24. — Corso carnavalesco com batalha de confetti com premios pecuniarios e bandeiras de honra, sendo 25.000 francos distribuidos aos melhores carros; 8.000 a 4 cavalgadas; 3.500 ás asnalgadas, 5.400 ás mascaras isoladas; 5.900 aos grupos a pé e 1.850 ás iluminações. A' noite fogo d'artificio e soirée na Opera.

Por occasião da meia quaresma, em 19 de março, ha ainda uma terceira batalha de flores e á noite redoute no Casino onde só são admittidos os trajes brancos em seda com guarnições em tulle e lantejoulas prateadas.

A' China pela Siberia

A Europa occidental vae achar-se ligada, d'uma maneira bem practica, pela via ferrea, com os ultimos confins do Extremo-Oriente. A partir do presente mes de janeiro, estando inteiramente entregues á exploração as linhas do Estado Chinez, será possivel ir de Lisboa a Dalni (Port Arthur) e a Pekim, confortavelmente instalado nos coxins de um comboio de luxo, e com um andamento relativamente rapido.

Já não se trata de uma previsão longinqua e duvidosa, mas de um facto realizado, bem positivo, a despeito de todos os scepticisms d'aquelles que não acreditavam na possibilidade de se ver concluida a construcção do Leste Chinez, de modo a permittir a circulação regular dos comboios de passageiros.

A partir do primeiro dia d'este anno, tres comboios directos fazem o serviço regular (tres vezes por semana) entre as principaes cidades da Europa occidental e Port Arthur-Pekim.

Este transcontinental será composto de carruagens de 1.^a e 2.^a classes, carruagem-restaurante, salão de fumar, etc.

Ha bilhetes directos para os seguintes pontos: Mandchuria, Khailan, Kharbine, Mukden, Inkoo, Porto-Arthur, Dalni, Vladivostock, Shangaï, Nagasaki e Pekim.

Estes bilhetes são emitidos em Londres e Liverpool; Paris, Amiens, Saint-Quentin, Boulogne, Calais-Maritime, Dunkerque, Lille, Havre, Cherburgo, Lyão, Marselha, Bordeus e Nantes; Ostende, Bruxellas e Liége; Amsterdam e Rotterdam; Vienna d'Austria, Budapest e Fiume.

Não sabemos ainda quaes os preços que foram fixados na conferencia que, nos ultimos dias de dezembro, se realizou em S. Petersburgo, mas temos elementos para estabelecer já algumas diferenças entre o custo da viagem por mar e o da viagem por terra.

De Hamburgo ou Londres a Shangaï, Nagasaki e Yokohama, via Canadá, em 1.^a classe, o custo actual é de 1.694 e 1.867 francos, e pela via Suez, 1.974 e 2.081 francos; em 2.^a classe, 1.067 e 1.227 francos, via Canadá e, 1.094 e 1.187 francos, via Suez, ou seja a média de 1.904 francos em 1.^a e 1.143 em 2.^a.

Por terra, atravez da Siberia, os preços de transporte, incluindo 5 rublos (1.4 francos) por dia para alimento, e os supplementos exigidos pelos comboios expressos, serão os seguintes: em 1.^a classe, 1.067 francos, pouco mais ou menos: em 2.^a classe, 881 francos, tambem approximadamente.

A diferença média em favor da via terrestre é, por consequencia, de 837 francos em 1.^a classe, e de 267 francos em 2.^a.

Em 3.^a classe muito mais lucram, proporcionalmente, os passageiros, porque, tomando a via ferrea que atravessa a Siberia, só pagam 267 francos de Hamburgo a Shangaï, e fazendo a viagem por mar lhes custa isso 600 francos.

E já tambem está assente que cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 50 kilogrammas de bagagem, e as crianças que possam ocupar o mesmo leito com a pessoa adulta que acompanham, até a idade de 4 annos, tambem são transportadas gratuitamente. De 4 a 10 annos pagam meio bilhete.

Os cadernos-coupons de bilhetes e de bagagens são impressos nas linguas russa, francesa, alema, ingleza e chineza para o trajecto Mandchuria-Pekim.

A duração da validade dos bilhetes é de 9 meses

para os de ida e volta, e de 2 mezes para os bilhetes simples.

Trata-se ainda de obter que as grandes companhias de navegação concordem em estabelecer um acordo de modo a poder haver bilhetes mixtos para a viagem por mar e por terra, e ainda mesmo bilhetes circulares — da volta ao mundo.

Para os bilhetes vendidos na China e na Russia o preço será fixado em rublos; e para os que forem vendidos no resto da Europa, em francos.

Sobre a questão da organização de horarios, os representantes das diversas Companhias chegaram a constatações muito interessantes. Assim, tomando Paris para ponto de partida, viu-se que seria possivel chegar a Dalni em 13 dias e 4 horas de viagem, e a Pekim em 14 dias, tomando em conta a diferença de hora entre S. Petersburgo e Pekim. Todavia, para obter esta rapidez, seria necessario acelerar a marcha actual do Nord-Express e de algumas secções do Transsiberiano. Seria então possivel estabelecer o Asia-Express.

Feitos os calculos sobre as actuaes velocidades e correspondencias de comboios, a duração dos diferentes trajectos foi assim fixada: das principaes cidades da Europa occidental á fronteira russa, 2 dias; de Wirballen (fronteira russa) a Dalni-Porto-Arthur, 15 dias e meio; de Wirballen a Inkoo, e de Inkoo a Pekim, 16 dias; de Porto-Arthur a Nagasaki ou Shanghai (via maritima) 2 ou 3 dias.

Em resumo, é possivel, e desde já, ir de Paris a Pekim em 20 dias, e até os portos da China ou do Japão em 22 ou 23 dias, o que representa uma grande vantagem obtida pelo caminho de ferro sobre os transportes maritimos.

Por mar, a duração d'estas viagens é a seguinte: de Hamburgo ou dos portos de Inglaterra para Shanghai pela via Brindisi, 31 a 32 dias, e pela via Canadá, 31 a 33 dias; para Nagasaki, 32 a 34 dias pela via Brindisi, e 29 a 30 pela via Canadá; para Hong-Kong, 29 a 30 pela via Brindisi, e 33 a 35 pela via Canadá; para Yokohama, 35 a 36 dias pela via Brindisi, e 26 a 27 pela via Canadá.

Da comparação resulta que a via terrestre dá uma economia de 13 a 15 dias, ou melhor de um mes para a ida e volta. Quando a linha S. Petersburgo-Viatka estiver concluída, este tempo será ainda reduzido de 3 dias.

Outra grande vantagem que se procura obter para o trajecto pelo Asia-Express é a da simplificação das formalidades de passaporte atravez da Russia em direcção ao Oriente. E' esta uma questão primordial para o exito da nova linha internacional. Quando se vae para a China por mar, não ha necessidade de passaporte algum, nenhum embaraço surge nos portos chinezes. Era portanto imprescindivel que o Transcontinental obtivesse para os passageiros analogas facilidades, permitindo-lhes que a sua entrada e a sua demora na Russia se realizassem sem entraves, e que o seu proprio bilhete bastasse tanto para a Russia como para a China. Neste sentido se julga que cheguem a bom resultado as diligencias emprehendidas junto dos respectivos governos.

Por ultimo, chega-se a conseguir que as bagagens não sejam visitadas pela alfandega na fronteira russo-prussiana; sê-lo-hão sómente na Mandchuria. E estabelece-se nas principaes estações do trajecto russo um pequeno serviço bancario, que facilite a aceitação de cartas de credito aos passageiros do Asia-Express.

A gente esfrega os olhos e pergunta a si mesma se não será tudo isto um sonho, provocado por alguma longinqua reminiscencia das Viagens Maravilhosas de Verne! Mas não. E' positivo. E' mais que certo. Já hoje

temos á nossa disposição, á nossa e á dos nossos leitores, as vantagens e as surpresas d'essa viagem a Pekim, no Asia-Express!

E se não houver caso que nos impeça lá irá, este anno, a nossa *Gazeta* percorrer essa monumental obra, para informar os nossos leitores.

NO PARLAMENTO

Em ambas as camaras se tem, nos ultimos dias, falado muito dos nossos caminhos de ferro.

A principal questão, a que respeita á concessão do Lobito, ocupou cinco sessões da camara electiva e da apresentação da proposta do sr. ministro da marinha, para a construcção do prolongamento da linha de Lourenço Marques para a Swazilandia, tratou-se de varios assumtos de vias ferreas em pequenos debates que vamos resumir.

Na camara dos deputados o sr. Rodrigues Nogueira em sessão de 10 e o sr. Alexandre Cabral em 14, pediram varios documentos sobre o concurso da linha de Regoa por Villa Real á fronteira, o que presagia interpellação ao respectivo ministro, a este respeito, a qual, por parte do segundo já está notificada.

Em sessão de 23 o sr. Kendall perguntou ao governo qual é a sua intenção sobre a construcção da estação central do Porto e o que ha sobre a linha electrica do Porto a Gaia, respondendo o sr. Vargas que a construcção do edificio da central é obra importante que precisa maduramente pensada. O ultimo projecto foi ainda mandado estudar, tendo s. ex.^a marcado o dia 3 de fevereiro para ser dado o parecer.

Quanto á linha electrica para Gaia, está a commissão respectiva estudando o projecto.

Poderia mesmo o illustre ministro acrescentar que essa linha, sendo uma paralela á do norte, não pôde ser concedida por a isso se opporem as condições do contracto do norte e leste que dão á companhia uma zona de protecção lateral á via em 40 kilometros.

Em 27 o sr. Ramires e em 28 o sr. Eusebio da Fonseca ocuparam-se da linha do Algarve, aquelle defendendo a situação da estação d'Olhão no local escolhido pelos engenheiros e este combatendo este projecto.

Como é sabido, ha representações pró e contra sobre este ponto, e até, segundo afirmou o sr. Ramires, nomes que figuram em ambas (!).

O sr. ministro respondeu a ambos que o assumpto será resolvido mais breve do que se julga, e que a linha até a Fuzeta será aberta antes do proximo outomno.

Na camara dos pares tambem a viação accelerada foi objecto de varias conversas.

O nosso amigo sr. conselheiro Mendonça Cortez chamou a attenção do governo para os desastres que se estão dando e continuam ameaçando dar-se com a exploração dos carros electricos em Lisboa; ao que o sr. presidente do conselho respondeu que aquelles desastres são casos fortuitos, o que não justifica como, sendo elles tão frequentes, o governo, ou pelo menos a polícia não tente evitá-los por meio de rigorosas ordens e vigilancia.

O sr. Baracho, em sessão de 17, anunciou varias perguntas ao sr. Vargas sobre a rede ao sul do Tejo e prolongamento de Estremoz a Elvas, e realizando esta interpellação em 24, chamou para este ponto a attenção dos srs. ministros das Obras Publicas e Guerra, por, fundado na opinião da commissão de guerra, considerar aquella linha uma linha de invasão.

No seu interesse pela defesa do paiz reclama que ella não vá além de Villa Viçosa.

O sr. ministro respondeu que o governo actual «não pensa, nem nunca pensou, nas actuaes circumstancias, em prolongar o caminho de ferro de Villa Viçosa a Elvas. Aquelle decreto foi um diploma de classificação de linhas. E' um plano geral. A' construcção d'essas linhas hão de corresponder diferentes diplomas, conforme os seus estudos.»

Congresso marítimo

Organizado pela Liga Naval Portugueza, realiza-se nos dias 2 a 6 do corrente este congresso em que se vão tratar questões importantíssimas, como as que se referem á marinha de guerra e mercante, navegação colonial e costeira, impulsivamento do Yachting e do Rowing, pescarias, etc.

As sessões são na sala da Sociedade de Geographia.

O nosso jornal foi honrado com dois convites para assistir a esta importante reunião, devendo ser ahi representado pelo nosso director e um dos redactores efectivos.

PARTÉ FINANÇEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1902.

Continuam os que se interessam pela situação económica do paiz a esperar a publicação das contas do thesouro e da nota da dívida fluctuante até um periodo mais recente do que 30 de julho mas esse apparecimento não se annuncia para breve, porque, dizem, ha a liquidação do fim do anno, cujas contas ainda não estão encerradas.

Mas não é exigir muito, nem fazer politica, peccado de que não temos a penitenciar-nos, desejar que essas contas se publicassem, ao menos, até 30 de novembro, e nem isso nos é dado ver.

Saberíamos assim até certo ponto, qual a nossa situação financeira que, sem elementos, não se pôde apreciar, e afastar-se-hia do espirito a apprehensão natural de que esses documentos não veem a público porque... são medonhos.

Durante o periodo quinzenal accentuou-se a subida de quasi todos os fundos, excepto os do Estado que se mantiveram com pequenas alterações, apesar das boas compras que houve.

As accções dos bancos subiram em virtude de já se ir sabendo que os dividendos que elles repartem são mais elevados do que se julgava. Parece que o Portugal distribuirá 10%; o Commercial e o Lisboa e Açores completam o de 6%, e apresentam um balanço muito lisongeiro.

As accções dos tabacos, com a esperança de uma repartição de forte dividendo subiram de 139\$100 para 148\$600, as dos Phosphoros de 85\$500 para 88\$200, promettendo ainda subida; as da Companhia Real elevam-se já a 26\$100 réis e tambem se diz que em breve irão a 30\$000.

As obrigações Atravez d'Africa, que fecharam o anno a 97\$000 réis, já quasi retomaram esta posição depois de cortarem o coupon.

Os cambios tiveram pequenas oscillações apesar de se ter elevar a 15.000 libras o quantum da compra semanal da Junta do Credito Público, que as adquiriu a 5\$674 réis, ficando hoje mais baratas.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 3/4	42 11/16	Desconto no Banco
" cheque ..	42 3/8	42 1/4	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	673	674	No mercado.....
" cheque.....	676	678	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	273	274	res
" cheque....	277	278	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	273 1/2	274 1/2	Premio da libra...
" cheque..	277 1/2	278 1/2	1\$150
Madrid cheque ...	850	860	e
			1\$170

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeira

BOLSAS	JANEIRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	-	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,40	39,40	-
" coupon	39,45	39,35	39,35	39,40	39,40	-	39,30	39,30	39,40	39,21	39,20	39,80	-	-
Obrig. 4% 1888.....	21.250	-	21.200	21.200	21.200	-	21.150	21.150	21.100	21.000	20.900	21.000	21.000	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	49.200	49.000	-	-	-	-	-	49.500
" 4% 1890 coupon ...	-	48.900	48.900	48.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	56.500	-	56.500	56.500	56.500	-	-	-	56.500	-	-	-	-	56.500
" 4 1/2 % coup. int....	56.200	-	-	56.400	56.500	-	-	-	-	-	-	56.500	56.500	-
" 4 1/2 % externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	160.000	-	-	-	-	-	161.000	161.000	161.000	161.200	-	161.000	-	-
" " Commercial....	140.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino...	121.900	122.000	121.900	122.000	121.000	-	121.800	121.800	121.800	122.000	122.100	122.000	122.000	-
" " Lisboa & Açores...	130.000	-	-	129.000	-	-	-	-	129.000	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon...	139.100	139.400	139.500	-	143.000	-	148.000	146.000	146.000	147.000	147.900	148.500	148.600	-
" Comp. Phosphoros...	85.500	85.500	85.800	86.000	-	-	85.900	86.000	86.500	-	-	-	88.200	-
" " Real.....	-	-	-	-	24.600	-	25.700	-	26.000	25.900	25.400	25.900	26.100	-
Obrig. prediaes 6%	-	94.500	94.500	-	94.500	-	94.650	-	94.700	94.500	94.650	94.650	94.000	-
" " 5%	91.800	91.800	-	91.750	91.600	-	91.700	-	91.600	91.750	91.600	91.750	-	-
" Comp. Phosphoros...	-	-	92.000	-	-	-	-	-	-	-	87.000	87.500	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	81.300	81.400	81.500	-	81.400	-	-	-	83.500	83.500	-	83.500	-	-
" " 3% 2.º grau	-	35.900	36.000	35.900	36.100	-	37.500	37.400	-	38.500	38.600	39.500	40.500	-
" C. Nacional	-	69.500	69.900	71.000	70.000	-	-	-	-	72.000	72.000	-	-	-
" Atravez Africa....	-	96.000	96.000	-	96.000	-	-	-	96.000	96.000	96.000	-	96.300	-
Paris: 3% portuguez.....	31,50	31,52	31,52	31,85	31,95	32,15	32,22	32,25	31,97	32,10	32,15	32,25	32,65	-
Acções Companhia Real...	106	107	-	107	111	117	117	117	-	110	114	115	115	-
" Madrid Caceres....	-	36,50	36,50	38,50	40	43	-	-	-	45	42,50	45	43,50	-
" Norte de Hespanha...	219	220	225	228	225	227,50	225	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	348	353	357	353	355	356	353	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	206	210	213	215	212	213	213	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	364	365	367	366	368	-	375	375	375	375	370	-	-	-
" " 2.º grau	158,50	157	158,50	159	162,50	167,50	166	167	166	167	167	174	167	-
" C. Beira Alta.....	117,50	188	193	199	196	196,75	196	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.	121	-	130	132	135	145	143	138	136	134	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	353	359	359	362	367	365	362	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	62,50	62,50	62,50	62,75	63	63,25	63,50	63,62	62,50	62,50	63,75	64	65	-
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	57,25	-
Amsterdam: Atravez Africa...	84,50	84,50	84,93	84,83	85	85,50	85,50	85,50	85,50	86,50	86,50	86,50	86,50	-
Bruxellas: Atravez Africa....	83,30	83,30	83,30	83	83	84	84	84	84	85,75	85,75	85,50	85,50	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1903-1902		1902-1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1903-1902	1902-1901	1902-1903
COMPAGNA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	1 7 Jan.	693	79.564.000	114.810	693	83.182.836	120.032	79.564.000	83.182.836	-
Antiga rede e nova não garantida...	8 14 "	"	79.941.000	115.354	"	83.182.836	120.032	159.505.000	166.365.672	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida.....	1 7 Jan.	380	9.811.000	25.818	380	11.406.164	30.016	9.811.000	11.406.164	-
	8 14 "	"	11.077.000	29.150	"	11.406.164	30.016	20.888.000	22.812.328	-
Sul e Sueste....	19 25 Nov	494	25.148.740	50.908	488	22.384.360	47.918	1.125.365.074	1.005.807.711	119.557.363
	26 2 Dez	"	22.714.543	45.980	"	21.809.610	44.691	1.148.079.617	1.027.617.821	120.462.296
Minho e Douro.....	3 9 "	"	21.597.085	43.718	"	21.983.510	45.048	1.169.676.702	1.049.600.831	120.075.871
	12 18 Nov	358	28.031.380	78.299	358	23.716.632	66.247	1.215.447.427	1.149.694.014	65.753.413
Beira Alta.....	19 25 "	"	23.543.846	65.764	"	27.075.241	75.629	1.238.991.273	1.176.769.255	62.222.018
	26 2 Dez	"	23.678.776	66.141	"	24.758.131	69.156	1.262.670.049	1.201.527.386	61.142.663

AUTOMOBILISMO

Uma grande empresa automobilista acaba de se fundar em Lisboa, propondo-se prestar valiosos serviços a varios pontos do paiz, ligando, por meio de carros automoveis, para transporte de passageiros e mercadorias, varias povoações entre si e outras com as estações dos caminhos de ferro.

Segundo os planos da companhia, as corridas serão as seguintes:

Entre Cuba e Portel; Caminha e Melgaço; Cascaes, Cintra, Mafrá e Gradil; Queluz e Carnaxide; Porto e Monsão; Borba e Villa Viçosa; Vizeu e Villa Real; Cacilhas e Setubal por Cezimbra; Montemór-o-Novo e Elvas; Villa Real e Chaves; Portalegre e Extremoz; Lisboa e Caldas da Rainha; Bellas e Ericeira; Evora e Mourão; Paço d'Arcos e Cacem; Barrancos e Moura; Beja e Mortola; Faro e Loulé; Serpa e a estação do caminho de ferro; Loulé e a estação do caminho de ferro; Carregueiro e Almodovar; Faro e Villa Real de Santo Antonio; Poceirão e Alcacer do Sal; Silves e Villa do Bisco; Figueira da Foz e Penacova; Foz do Douro e Mangualde; Vizeu, Mangualde, Fornos de Algodres e Celorico da Beira; Ponte do Lima e Peso da Regoa; Lisboa e Peniche; Beja, por Ferreira e Sines; Vendas Novas e Evora; Villa Real e Bragança; Figueira da Foz e Leiria; Guarda e Castello Branco; Braga e Chaves; Caldas da Rainha e Coimbra; Lamego e Trancoso; e Mira e Coimbra.

A companhia é composta exclusivamente de elementos portuguezes, sendo o seu capital 600 contos. O motor da tracção será, ao que parece, a gazolina.

E' iniciador d'esta empresa o sr. Costa Santos, conhecido representante de varias casas estrangeiras.

Occupar-nos-hemos com mais espaço d'esta prometedora iniciativa.

TRACÇÃO ELECTRICA

A camara municipal de Madrid anda *de ponta* com a companhia dos tremvias electricos, creando-lhe todas as dificuldades possíveis... e impossíveis.

Fundando-se em que a annualidade que a companhia paga é só pela ocupação da via publica, quiz primeiro que ella pagasse mais 500 pesetas por cada carro, pelo facto d'estes pararem na linha.

Depois como o conselho d'estado não lhe aprovou a exigencia, quiz que a companhia pagasse impostos pelos postes de sustentação dos cabos, e como já via que isso tambem não passava, usou de tales *chicanas* para demorar a resolução superior, que acabou por embragar as receitas da companhia, e esta, para não quebrar, teve que transigir com a camara, dando-lhe 55.000 pesetas annuaes, uns 10 contos da nossa moeda, para acabar com questões.

Não louvamos o acto, mas elle mostra que os municipios teem sempre meio de fazer prosperar os interesses publicos, ainda perante as companhias que de mais largas concessões disfructam.

*
Um engenheiro suíso, de Zurich, publicou um estudo muito interessante sobre a possibilidade do substituir a tracção a vapor pela electrica em todas as vias ferreas d'aquelle paiz.

As cinco principaes linhas reclamariam uma potencia de 30.000 cavallos vapor por dia. O auctor assegura que com uma despesa de 155 milhões de francos seria possível a substituição para a electricidade, sendo 38 milhões para material movele, 67 para conductores e accessoriros e 50 para a estação central de accumulado-

res, visto que para a força motriz seriam aproveitadas as numerosas quedas dos rios suíssos que chegam, e sobram, para esse fim.

*
Constituiu-se em Paris uma companhia denominada «Compagnie de electricité et de traction en Espagne», com o capital de 1.250.000 francos, dividido em accções de 500 francos, destinada a construir um tremvia electrico, de rolador, com via de 1 m. de bitola, 12 km. de extensão, que atravessa a cidade de Linares, e liga a estação da linha de Malaga dos caminhos de ferro andaluzes e a estação da linha de Madrid-Sevilha.

A energia é fornecida pela fonte hydro-electrica do *Salto de los Escuderos* que pôde dispor de 300 cav. vap.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Almanach Bertrand — E' uma verdadeira encyclopedie elegante; um bello livro para senhoras ou mesmo para homens que queiram recrear e instruir o espirito em leitura amena e util.

Fernandes Costa, o mimoso poeta coordenador do livro, tem um condão especial e uma paciencia sem marca para reunir nelle tudo quanto ha de interessante, de espirituoso, de moralizador e de util.

Cada anno nos apparece melhor; ha ali notas sobre tudo, explicações de mil coisas, sentenças aos milhões, anedotas aos punhados, graça aos montes.

Appellação commercial, sobre «A Lusitana», pelo doutor Antonio Macieira — Pelo que vemos d'este documento que nos foi enviado, a questão d'esta malfadada companhia ainda não terminou, e os seus directores embargam a sentença de fallencia, fundando-se, e bem, ao que nos parece, em que o activo é superior ao passivo. Estimaremos que justiça lhes seja feita, lastimando só que uma cooperativa que podia viver e mesmo prosperar, como ahi prospera uma empresa particular, apesar do bom serviço e competencia que lhe fazem os carros electricos, chegasse ao estado de completo aniquilamento pela pessima administração que teve.

Grande propaganda contra a tuberculose — O sr. Campos Ferreira teve a benemerita ideia de publicar um folheto de vulgarização de conselhos e preceitos contra o terrivel mal que elle, com razão, denomina «o maior inimigo da humanidade.»

E' um livrinho interessante, que custa barato (200 rs.) e que convém possuir porque tem muitos conselhos uteis para evitar o mal ou para o combater. Agradecemos.

Liga Naval Portugueza. Boletim official — Recebemos os tres primeiros numeros d'este interessante boletim, bem dirigido e com artigos bem feitos sobre a especialidade.

Além de varias producções sobre nautica, occupa-se da marinha de guerra, mercante e de recreio, construção naval, machinas maritimas, pescarias, socorros a naufragos, ligas navaes, etc.

Legislación comercial de ferrocarriles, por Enrique de la Torre — Este nosso collega madrileno, auctor do *Anuário de ferrocarriles*, de Hespanha, acaba de publicar mais um livro que todos que se interessam pela industria ferroviaria teem precisão de ter e de conservar.

Como o seu titulo indica, comprehende tudo que se acha legislado naquelle paiz sobre exploração de caminhos de ferro, no que respeita ás suas relações com o

commercio, isto é, as tres leis de policia, sello e outros impostos, os tres regulamentos sobre imposto de transportes, fiscalização do estado e registo mercantil e os artigos do código commercial que se relacionam com as vias ferreas e complementos do mesmo.

Como de costume com todas as obras do nosso amigo la Torre, mandaremos vir este livro para quem nol-o requisitar. O seu preço em Portugal é apenas 500 réis.

Mappa dos caminhos de ferro hespanhoes e portuguezes. — O sr. D. Antonio Albert, agente commercial da companhia de Alicante, publicou um mappa das vias ferreas da peninsula, que é tudo quanto ha de melhor sobre estas linhas publicado até hoje.

Não só as dimensões da carta são grandes, permitindo que ella seja na escala de 1: 1.500.000, como em mais 14 pequenos mappas, em maior escala, se dão todos os detalhes dos pontos em que se agglomeram diferentes linhas.

As varias rôdes são distinguidas por traço diferente, as distancias entre estações, a situação d'estas, tudo está indicado, e tudo com a maior exactidão.

Acompanha o mappa um indice alphabeticó de todas as estações, indicando o logar em que se encontra cada uma, no mappa, a companhia a que pertence, província em que está, e serviço que presta. O mais modesto apeadeiro vem ali indicado.

Brevemente teremos aqui á venda esta carta cujo preço em papel e com indice será de 520 réis, e em panno 650 réis.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — O sr. ministro das Obras Públicas apresentou em sessão da camara electiva de 16 um longo relatorio e projecto de lei creando varios melhoramentos nesta província entre elles a construção d'um caminho de ferro desde um ponto intermedio da linha de Lourenço Marques ao Transvaal e a fronteira portugueza na Suazilandia, seguindo a margem esquerda do rio Umbeluzi.

As despesas, calculadas em 1.100 contos, correm por conta da província e as obras devem estar concluídas em 3 annos.

— Para exploração de varias concessões em Lourenço Marques, tais como fornecimento d'água, telefónicos e tremvias electricos, formou-se agora uma companhia ingleza intitulada *The Delagoabay Development Company Limited*, de cuja direcção faz parte um português, o sr. dr. Balthazar Cabral, secretario do Banco Ultramarino.

— Pelo que se refere aos tremvias, já, segundo informa a *African Review*, foi fechado contrato entre a camara municipal e a casa ingleza de MM. Macartney, Macleroy & C.º, para o estabelecimento de uma rede geral de tremvias electricos. O contrato foi feito por 100.000 libras sterlinas. Concorriam igualmente uma casa allemã, outra americana, mas a ingleza garantiu a execução num mais curto lapso de tempo e por isso foi a preferida.

Lobito á fronteira. — No dia 10 do corrente deve sair d'Inglaterra a primeira remessa do material para esta linha, diz um collega (*Novidades*) mas segundo vemos no *Railway Times* de 17 já no sabbado 18 d'ahi saiu o vapor *Oron* conduzindo 200 toneladas de carris com aquelle destino, material que se calcula esteja em Lobito no dia 25 de fevereiro, isto é, antes da a que o nosso collega se refere.

E' por este motivo que os trabalhos devem começar em 1 de março, sendo efectuados com rapidez e desenvolvimento e na maxima extensão, com obras d'arte provisórias, de modo a chegar-se ao extremo no mais curto prazo possível. Depois ir-se-hão transformando sucessivamente em definitivas aquellas obras provisórias.

Por este sistema é possível que os comboios possam ir do Lobito a Catanga antes de seis annos.

— Segundo a *African Review*, o concessionário M. Williams tem igualmente importantes concessões de minas e de caminhos de ferro no Estado Independente do Congo e na Rhodesia. A proposito vem dizer que, segundo informações de Londres, está subscrito integralmente o capital da primeira emissão para a construção d'este caminho de ferro.

Para se avaliar o prestigio e a confiança de que gosa M. Robert Williams em Inglaterra, basta dizer que, sendo o fundador e o gerente de uma companhia «Tanganika Concessions», cujas acções são de 1 libra sterlina, estas estavam, no dia 28 de novembro ultimo (dia da assinatura do contracto Lobito-Katanga), a 13 libras e ficaram na ultima semana a 33.

Novos semaphoros. — A Companhia Real mandou installar novos semaphoros sistema Nunes Barbosa, que tão bons resultados teem dado, nas estações de Alfarellos, Taveiro, Oliveira do Bairro, Estarreja, Ovar e Espinho, e vae polos noutras estações.

Pedido de concessão. — Os srs. J. Antonio Duro, Agostinho da Fonseca Diniz e Rebello Pinto Ferreira requereram a concessão, por 99 annos, da construção e exploração de uma linha que, partindo de Extremoz e servindo Souzel, Fronteira, Alter do Chão e Crato, termine em Alpalhão.

Estatística. — Em virtude da remodelação que sofreram os serviços do ministerio das obras publicas, pela ultima reforma que restabeleceu a antiga repartição de caminhos de ferro, não saiu ainda a estatística do movimento e producto da rede portugueza respectiva a 1901, e parece que só sairá agora reunida com a de 1902 antes do prazo em que costuma publicar-se.

Também nos consta que se projecta acompanhal-a d'oravante com quadros graphicos, o que nos pareceu sempre bem necessário.

Sant'Anna a Vendas Novas — Foi já entregue pela empresa construtora o 5.º pilar da ponte sobre o Tejo.

Silves a Portimão — O bom tempo dos ultimos dias tem facilitado muito a continuaçao dos trabalhos, podendo contar-se que elles estarão concluidos de forma a fazer-se a inauguração do troço nos primeiros dias de fevereiro.

Consta-nos que não ha festejo algum, o que parece indicar que os habitantes e as autoridades municipaes vêm este melhoramento com a maior indifferença.

Ambaca a Malange — Durante o anno sindo foi arrecadada pela alfandega de Lisboa a quantia de 25:334\$596 réis, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço consumido pelas fabrícias, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899, constitue uma das receitas destinadas á construção do caminho de ferro de Benguela, e que se destina agora, pelo recente decreto, á construção d'Ambarca a Malange.

Este imposto rendeu menos 4:858\$859 réis, comparando com o anno anterior.

— Estão a concurso no ministerio da marinha os lugares de conductores, desenhadores, apontadores ou fiscaes da construção d'esta linha.

Novos tremvias — Foram pedidas concessões pelo sr. Manuel Martins da Rocha para assentamento de li-

nhas ferreas que serão servidas por tracção animal, electrica, de ar comprimido ou outro systema, dentro da cidade do Porto e nas seguintes estradas para os seus arredores.

Estrada real n.º 30, da Praça do Exercito Libertador até o lugar do Padrão da Legoa.

Estrada real n.º 3, da Arca d'Agua até S. Mamede.

Estrada real n.º 33, de S. Roque da Lameira até o lugar das Vendas Novas.

Estrada real n.º 32, da Costa Cabral a Aguas Santas.

Estrada do caes da Ribeira e ponte D. Luiz I é estrada marginal projectada que segue até o Esteiro de Campanhã.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Em virtude de uma portaria datada de 20 do corrente, declarou se obrigatorio o serviço combinado entre diversas companhias de caminhos de ferro que, embora não liguem numa localidade, ahí tenham ou uma estação commun ou estações distintas porém ligadas entre si por um ramal ferroviario.

Esta disposição é d'uma incontestavel importancia e vem terminar uma situação (ainda que legal) que dava origem a numerosas e bem fundadas queixas.

Acontecia que em Carcagente, em Zumarraga, e em geral em todos os pontos em que se reuniam dois caminhos de ferro, um de via larga e outro de via reduzida, a empresa do primeiro recusava estabelecer serviço combinado com o segundo, originando ao publico perdas de tempo e de dinheiro, pois que os remetentes de uma remessa d'uma das linhas para a outra tinham que arranjar um representante para retirar a remessa e reexpedil-a a seu destino.

Em consequencia da disposição anterior foi obrigada a Companhia do Norte a estabelecer serviço combinado de viajantes e mercadorias, em Carcagente, para todas as procedencias e destinos, como em Zumarraga e outros pontos.

Foi tambem aprovada a tarifa especial X numero 11 para o transporte de viajantes a preços reduzidos com bilhetes validos para percorrer de 3.000 a 12.000 kilometros em linhas correspondentes ás Companhias de Madrid Z.-A.; M-C-P., Andaluzes, Bobadilha a Algeciras, Sul de Hespanha, Zafra a Huelva, Alcantaria a Lo.ca, Lorca a Baza e Soria.

Os preços e principaes condições são os seguintes :

Percorso de 3.000 kilom., bilhete válido por 3 meses, em 1.º 247,50 pst.; em 2.º 181,50 pst.; em 3.º 110 pst.

Percorso de 6 000 kilom., válido por 6 meses, em 1.º 451 pst.; em 2.º 341, em 3.º 203,50 pst.

Percorso de 9.000 kilom., válido por 9 meses, em 1.º 610,50 pst.; em 2.º 462 pst.; em 3.º 275 pst.

Percorso de 12.000 kilom., válido por 12 meses, em 1.º 726 pst.; em 2.º 544,50 pst.; em 3.º 324,50 pst.

Tambem foi aprovado um addicional á tarifa especial X numero 5 para facilitar aos estrangeiros as excursões em Hespanha, partindo da fronteira francesa (de Irún ou Hendaya) visitando a Andaluzia e terminando na mesma fronteira.

Para isso tem que se reunir em grupos, sendo o minimo de vinte passageiros. O abatimento é de 50 % e o pagamento tem que se efectuar em ouro.

Russia

Segundo os dados publicados pelo ministerio das vias de comunicação, a rede ferroviaria russa tinha no começo do anno de 1902 uma extensão total de 53.279 verstes excluindo a rede finlandesa do comprimento de 9.484 verstes.

No decorrer do anno passado foram abertas á exploração novas linhas na totalidade de 1.134 verstes, e havia em construcção 6.238 verstes. A estas ultimas ainda se pôdem acrescentar mais 4.838 verstes de novas linhas cujas respectivas construções foram autorizadas nos fins do anno.

Estados Unidos

Um engenheiro d'este paiz, senhor Lima Bescher, projecta uma linha ferrea aerea cuja velocidade diz poderá attingir a pasmosa cifra de 370 kilometros.

Assim, os 1.769 kilometros de Nova York a Chicago seriam percorridos em cinco horas. Simplesmente phantastico !

Pelo referido sistema que o auctor já tem em ensaios no Ca-

nadá, em Ottawa, cada comboio consta de um só vagon que, para diminuir a resistencia do ar, tem, na frente, a forma d'um projecção. Este vehiculo é sustido num só carril, por duas rodas, uma adeante da outra.

Para impedir que a caixa se volte ha dois carris de amparo nos quaes circulam oito rodas, quatro de cada lado da caixa. E' nestes carris que se faz a transmissão da corrente.

Os vagons são quasi todos de aluminio, com o que o seu peso é reduzido ao minimo possivel, e provistos de um potente freio magnetico que em poucos segundos os fará parar ainda no caso das maiores velocidades. O andamento quasi não produz ruido.

A linha terá apenas tres estações intermédias, Bufalo, Cleveland e Toledo.

Circulam continuamente na grande linha 100 vagons.

Resta que tudo isto não seja um grande... sonho á americana.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio de Conselho de Administração apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1902

(Conclusão do n.º 362)

Senhores accionistas : — Nas contas que submettemos á vossa approvação vereis que, ao passo que a receita da linha aumentou, as despesas em geral diminuiram, para o que empregámos os nossos melhores esforços.

A conta de Lucros e Perdas fechou com um saldo favorável de 264.088\$422 réis ou sejam mais 62.000\$000 réis do que no anno anterior. Este saldo foi passado para a conta de Lucros Suspensos, mostrando esta um saldo de 466.192\$347 réis dependente da liquidação da conta de Reclamações e da disposição do contrato de março de 1897.

Este saldo resulta naturalmente de terem sido levadas á conta de Reclamações as diferenças de cambio e juros sobre a dívida da Companhia; e, pelo annexo B, vereis que se o cambio voltasse ao seu antigo estado, ao par, podíamos perfeitamente fazer face ao encargo de juro da nossa dívida, quando mesmo a arbitragem pedida nos fosse contraria, o que não esperamos.

Nas mesmas contas vereis que a verba de propriedades aumentou, o que é devido á construcção, que se acha terminada, da casa da direcção em Loanda.

Registamos com verdadeiro entusiasmo as modificações progressivas mas seguras, que se vão dando de anno para anno na nossa linha, o que prova que não era sem fundamento que a julgavamos talhada para um prospero futuro. Por aqui pôde fazer-se ideia do alcance d'essas modificações, se a crise não continuasse a fazer sentir os seus efeitos em Angola e se a ponte sobre o Luccala já estivesse construída, conforme o que, em tempo, foi resolvido pelo governo.

Fiamos, no entanto, que o prolongamento até Malange, de que adeante vos falamos, trará á nossa linha um notável desenvolvimento e uma accentuada prosperidade.

Senhores accionistas : — Não sois vós, com certeza, dos que olham com indifferença para o futuro da nossa riquissima província de Angola, porque a esse futuro tendes ligados valiosíssimos interesses, o que não quer dizer que não bastasse o bem do paiz para espantar a indifferença.

Tendo, pois, seguido attentamente o que se tem passado, se, por um lado, vos deve ter impressionado dolorosamente o progressivo abatimento, que tem sofrido o movimento agricola e commercial da província, tereis, por outro, registado com prazer que os nossos homens publicos se não impressionaram menos e buscam activamente prover de remedio o mal de que ella sofre.

Para não recorrermos a successos mais antigos, limitar-nos-hemos a apontar a ideia recente da organização da Companhia da Lunda.

Os que firmam este documento teem, ha tantos annos, indicado a Lunda como salvação dos interesses portuguezes na costa occidental de Africa, que facil é de avaliar o jubiloso alvoroço com que acolheram a ideia.

Não nos compete a nós mais do que esperar, que quem teve a ideia a não tenha deixado sahir do cerebro, sem a estudar, sem se assegurar dos meios de a executar com vantagem e sem perigo de desfalecimentos futuros, que lhe entorpecem o andamento.

Mas não; alguma coisa mais nos cumpre fazer e é cooperar quanto em nós caiba, para que o beneficio emprehendimento vá por diante.

É o que fizemos, certos da vossa approvação.

Convidado o vosso conselho de administração pelo ex.^{mo} Ministro da Marinha, a rescindir o contracto de 1897, que nos impunha a obrigação de construir o prolongamento até Malange, o vosso conselho, certo de que a arbitragem quando realizada e resolvida a nosso favor, como da nossa justiça esperamos, não seria decidida imediatamente e que toda a demora redundaria em prejuízo da Província de Angola, accedeu ao convite do ministro, mediante um contracto cujas bases estão em discussão, mas que esperamos poder-vos apresentar já firmado, na proxima reunião da assemblea geral.

Se, prescindindo da construcção, perdemos o resultado do rendimento d'uma linha, que seria nossa, é forçoso confessar que, sem que a arbitragem fosse resolvida a nosso favor, não nos seria possível levantar os fundos necessários para a construcção.

Por outro lado, se tentassemos impedir o Estado de a fazer á sua custa, essa tentativa alienar-nos-ia as sympathias do paiz, e mais do que isso! provocaria a censura da nossa propria consciencia.

O aumento de rendimento, que do prolongamento deve advir á nossa linha e a annullação dos encargos, que nos trazem as dívidas que contestamos e para cujo exame continuaremos a pugnar pela arbitragem, devem remunerar condignamente o vosso capital.

Além d'isso a construcção até Malange representa mais uma garantia para os portadores das nossas obrigações, que em breve attingirão uma cotação justa, o que a actual está longe de ser.

Temos este anno a deplorar a perda dos nossos collegas do conselho de administração os ex.^{mos} srs. Joaquim Moreira Marques, João Evangelista da Silva Mattos e Manuel Vieira d'Andrade, que exerciam os seus cargos desde a organização da Companhia, prestando serviços cuja recordação mais justifica o nosso pezar.

Tendes portanto a preencher as vagas.

Ao nosso digno conselho fiscal continuamos a ser devedores do maximo reconhecimento pela sua valiosa cooperação.

Vae em viagem o distinto engenheiro o ex.^{mo} Marquez das Minas para substituir o ex.^{mo} sr. Antonio Guedes Infante. Vem de tão longa data os serviços de ambos, que superfluo é encarecer os.

Porto, 31 de outubro de 1902.

Pelo conselho de administração, Carlos Lopes. Alexandre Pe. res. Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

SABONETES MEDICINAES DA Companhia Portugueza HYG IENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar desinfectadas. Fazemos especial menção dos sabonetes de thymol, muito recommended para a hygiene da boca, dos de creolina, alcatrão e borax, sublimado corrosivo, e do

SABONETE SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não teem accão, e contendo phenosalyl, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete Sousa Martins satisfaz ao mesmo tempo as exigencias da toilette e da medicina, amaciando a pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacia ESTACIO — Praça de S. Pedro, 61
LISBOA

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORE DIRECTOS ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo,
Corunha, Gijon, Santander, Bilbao,
S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga,
Cartagena, Alicante, Valencia,
Tarragona e Barcelona, Sevilha
e Almeria (Via Cadiz).

Expedições para Gibraltar, Tanger,
Safi, Larache, Rabat,
Casablanca, Mazagão e Mogador

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPAÑA PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

OU

Companhia Oldenburg-Portugueza

OU

Companhia Alemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço, pelo que todos os viajantes o preferem.

Fretes directos entre Hamburgo, Badajoz, Caceres,
Valencia d'Alcantara
e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George** succ.—RUA DA PRATA, 8 2.^o

Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — CALLE DE CAÑIRARES, 18



Real Companhia Vinicola DO Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 2\$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.^a reserva..... garrafa 1\$000

" " " secco " 1\$000

" " Grande vinho espumante Extra-reserva " 1\$200

" " " " " Primordial " 1\$200

" " " " " Bruto " 1\$200

" " " " " Nectar " 1\$400

" " " " " Assis Brazil " 1\$200

" " " " " Victoria " 1\$200

" " " " " Fim de Seculo " 1\$600

Amarante tinto meio espumante " 500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis

Representante: **LEOPOLDO WAGNER**

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 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.

HAMBURGO Augusto Blumenthal.—Comissões, transportes maritimos 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.º ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodaçōes desde 1.000 réis por dia até 1.500.—Reduçōe de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italle.—De 1.st ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas—Accommodaçōes para famílias. Cozinha 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 succursa, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphic, 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.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Propr. Lopez Munhós.

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

PORTO A La Ville de Paris.—Grande fabrica de coroas e flores artificiales—F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^º

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 internaciona de alfandegas e transportes.

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



→ MADRID

Peçam-se prospectos.

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

PORTO APRESTADO

Em 2 de fevereiro sahirá o paquete **Thames** para

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

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros.— Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas.— Para carga e passagens trata-se com os

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de fevereiro de 1903

COMPANHIA REAL			LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.	Partida	Chegada	Partida	Chegada	PAMP.	MANGUALDE
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.	Partida	Chegada	Partida	Chegada	PAMP.	MANGUALDE
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	5-15 m.	8-40 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	6-35 m.	7-45 m.	7-40 m.	8-11 m.	8-30 n.	5-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	7-40 m.	8-11 m.	8-30 n.	9-0 n.	9-11 n.	5-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.	7-24 m.	8-8 n.	9-37 n.	10-30 n.	11-10 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-24 m.	8-8 m.	9-37 n.	10-30 n.	11-10 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	7-24 m.	8-8 m.	9-37 n.	10-30 n.	11-10 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.	8-45 m.	9-5 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-85 m.	9-45 m.	9-18 m.	9-18 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.	9-18 m.	9-18 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-24 m.	10-5 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	10-48 m.	10-48 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-48 m.	10-48 m.	10-40 m.	11-46 m.	12-59 m.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-30 n.	11-40 n.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-35 m.	11-54 m.	10-35 n.	11-40 n.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-20 n.	12-22 n.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-5 t.	12-22 t.	12-23 t.	12-23 t.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
11-50 m.	11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-5 t.	12-22 t.	12-23 t.	12-23 t.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.					
12-35 t.	12-50 t.	12-5 t.	12-47 t.	12-5 t.	12-47 t.	12-47 t.	12-47 t.	12-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.					
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	1-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.					
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-17 t.	2-17 t.	2-17 t.	2-17 t.	2-17 t.	2-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.					
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	3-18 t.	3-18 t.	3-18 t.	3-18 t.	2-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	2-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.				
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	2-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.					
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-42 t.	4-42 t.	4-42 t.	4-42 t.	4-42 t.	1-0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	0 n.	6-30 m.	7-30 t.	6-37 m.	6-													

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante, Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, va-
13 de fevereiro. Agentes, E. George Succ., Rua
da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, com escala por Vigo, vapor fran-
cez **Brésil**. Sahirá a 10 de
fevereiro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades,
Rua do Ouro, 32.



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor in-
glez, **Panamá**. Sahirá a 10
de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do So-
dré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Bue-
nos Ayres, vapor francez, **Atlan-**
tique. Sahirá a 9 de fevereiro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades,
Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor italiano, **Colombo**. Sahi-
rá a 26 de fevereiro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos
Remolares, 4.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Clement**
Sahirá a 3 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do
Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool (directo) vapor inglez, **Athe-**
nian. Sahirá a 4 de fevereiro.
Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do
Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira vapor allemão **Halle**. Sahirá a
3 de fevereiro.
Agentes Pereira & Lame. Rua de S. Ju-
lião 100, 2.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S.
Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda,
Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia
dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguêz
Cazengo. Sahirá a 6 de fevereiro.
Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, Ceará, Pernambuco, Rio Grande
do Sul, vapor allemão **Holsa-**
tia Sahirá a 10 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Amazo-**
nas. Sahirá a 1 de fevereiro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^o



Pará e Madeira (via Madeira), vapor inglez
Augustine. Sahirá a 4 de fevereiro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
crim, 10, 1.^o



Pará e Manaus vapor allemão **Patago-**
nia. Sahirá a 13 de fevereiro
Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fan-
queiro, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro San-
tos, Montevideu, e Buenos
Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 2
de fevereiro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-
por allemão **Hispania**.
Sahirá a 4 de fevereiro. Agentes, E. George Suc.,
Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-
por allemão, **Prinz Wal-**
demar. Sahirá a 18 de fevereiro.
Agentes, E. George Succ., Rua da Prata 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez
Corsica. Sahirá a 2
de fevereiro. Agentes, Augusto Freire, Largo
do Pelourinho, 19, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa, (S.^a Cruz),
S. Jorge(Calheta) Lages do Pico,
Fayal e Flores, vapor portuguêz **Açor**. Sahirá
a 5 de fevereiro.
Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro, Montevideu, Buenos Ay-
res, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor
inglez **Oravia**. Sahirá a 11 de fevereiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro, Montevideu e Buenos
Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a
16 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a,
Rua dos Capellistas, 31. 1.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com a Companhia de 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 102 da Companhia espanhola)

PARA TRANSPORTE DE

Sal commun por wagon completo de 10:000 kilogrammas

ou pagando por este pezo

Em applicação desde 1 de Fevereiro de 1903

§ 4.º Preços por 1:000 kilogrammas

Das estações abaixo as da frente sem reciprocidade		Madrid	Villamiel	Torrijos	Talavera	Navalmoral	Cádiz	Cáceres	S. Vicente	Plasencia	Bejar	Arapiles
Participes		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Lisboa	Companhia Real...	1.717	1.694	1.577	1.723	1.966	2.039	1.948	2.484	2.426	2.245	1.939
	M. C. P.....	2.783	2.266	2.023	1.877	1.634	1.021	752	216	1.474	2.075	2.381
	Total	4.500	3.960	3.600	3.600	3.600	3.060	2.700	2.700	3.600	4.320	4.320
Povoa	Companhia Real...	1.640	1.622	1.512	1.656	1.901	1.989	1.906	2.470	2.061	2.165	1.861
	M. C. P.....	2.860	2.338	2.088	1.944	1.699	1.071	794	230	1.539	2.155	2.459
	Total	4.500	3.960	3.600	3.600	3.600	3.060	2.700	2.700	3.600	4.320	4.320
Figueira da Foz	Companhia Real...	1.753	1.728	1.607	1.753	1.998	2.063	1.967	2.491	2.456	2.282	1.976
	M. C. P.....	2.747	2.232	1.993	1.847	1.602	997	733	209	1.444	2.038	2.344
	Total	4.500	3.960	3.600	3.600	3.600	3.060	2.700	2.700	3.600	4.320	4.320
Aveiro	Companhia Real...	1.949	1.904	1.769	1.945	2.156	2.482	2.061	2.524	2.309	2.475	2.171
	M. C. P.....	2.556	2.056	1.831	1.685	1.444	878	639	476	1.291	1.845	2.149
	Total	4.500	3.960	3.600	3.600	3.600	3.060	2.700	2.700	3.600	4.320	4.320

Nota.—As expedições destinadas a qualquer estação não designada mas compreendida entre duas estações indicadas neste quadro pagarão os preços da estação immediata designada mais afastada, sempre que tais preços sejam mais baratos que os das demais tarifas applicáveis ao transporte.

§ 2.^o Concessões especiaes por meio de reembolso

O consignatario que ao abrigo dos preços e condições d'esta tarifa e dentro do prazo de um anno, contado da data da primeira expedição, tiver recebido em certas estações um determinado mínimo de toneladas de sal, conforme se estipula no quadro a seguir, terá direito a receber os bonus no mesmo quadro indicados, a saber:

Estações destinatarias	Tonela-gem minima	Bonus por tonelada Reis
As comprehendidas entre:		
Herrera e Cáceres	500	360
Malpartida e Torrijos	2.000	360
Rielves e Cabanillas	500	360
Villalnenga e Madrid	500	450
Almendral e Arapiles	1.000	340

Nota. — As remessas destinadas a Plasencia C. não terão direito à concessão de bonus; serão contadas, porém, para o efeito da tonelagem.

Para este efeito terão os consignatarios que dirigir ao Sr. Chefe da Divisão de Fiscalisação e Estatística (**Intervencion y Estadística**) da Companhia hespanhola, em Madrid, e num prazo não superior a 6 mezes da data da ultima expedição, o competente pedido de reembolso, acompanhado d'uma relação que faça constar:

- | | |
|--|------------------|
| 1. ^o Número e data
2. ^o Estações de procedencia e de destino
3. ^o Os portes pagos | de cada remessa. |
|--|------------------|

N. B. — Aos 6 mezes precisos da data da ultima remessa caduca todo e qualquer direito a estas concessões especiales.

Condições

1.^a Esta tarifa só será applicada ás expedições por wagon completo com a carga de 10.000 kilogrammas ou que paguem por este pezo.

2.^a Nos preços da presente estão incluidas as despezas de evoluções e manobras e os direitos de transmissão. Não estão, portanto, incluidos:

- a) os gastos inherentes a operaçōes ou formalidades aduaneiras e quaesquer direitos de alfandega;
- b) os impostos hespanhoes e seus adicionaes e o sello, segundo a lei que estiver em vigor em Portugal (actualmente 60 réis por expedição);
- c) os direitos de guia e registo para a Companhia portugueza (20 réis por expedição);
- d) os gastos de atracação ás pontes marítimas das estações de Lisboa ou de Figueira da Foz e as despezas de desembarque.

3.^a As operaçōes de carga e descarga são de conta e risco dos expedidores e consignatarios. Para cada uma d'estas operaçōes é concedido o prazo de 24 horas, contado desde o momento em que os wagons sejam postos á disposição para esse fim. Ultrapassado este prazo, a Companhia Real cobrará por estacionamento do material 1.000 réis por wagon e periodo indivisivel de 24 horas á partida; e a linha hespanhola 0,50 pesetas por tonelada pela descarga.

4.^a As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar até o dobro, os prazos legaes de expedição e de transporte, não podendo, portanto, ser obrigadas a pagar indemnisação alguma por tales demoras.

5.^a O pagamento das importâncias que por qualquer motivo gravem as remessas expedidas pela presente tarifa, será feito na estação de partida, ou, não sendo assim, na de chegada, antes de serem retiradas as remessas das estações de destino, onde se poderá effectuar o repezo, reconhecimento ou verificação da mercadoria, não se admittindo reclamação alguma logo que ella tenha saído das referidas estações, isto em conformidade com o Artigo 158.^o do Regulamento hespanhol de 8 de Setembro de 1878.

6.^a Não se admitem, para serem taxadas por esta tarifa, remessas que excedam a carga de 3 wagens. As notas de expedição deverão, por isso, fraccionar-se por grupos de 3 wagens o maximo, não devendo mencionar-se em cada uma pezo superior aó que possa ser carregado nos referidos 3 wagens.

7.^a Para a applicação d'esta tarifa é indispensavel que o expedidor se encarregue de preencher todas as formalidades da Alfandega, onde terá que verificar as prescripções aduaneiras por si ou por agente seu, para o que deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte :

Todas as operações e formalidades aduaneiras são confiadas por minha conta e risco, sem responsabilidade alguma para os caminhos de ferro, ao cuidado do Sr. _____ na fronteira portugueza-hespanhola de _____.

O expedidor ou o seu representante preencherá, portanto, todas e quaequer formalidades nos pontos em que fôr necessário, pagando todas as despezas que isso occasionar.

As remessas taxadas por esta tarifa não poderão sair das estações de fronteira, sem que as prescripções supra sejam cumpridas, não se responsabilisando as Companhias combinadas por quaequer faltas ou avarias que não sejam notadas na occasião da entrega ao agente do expedidor, nem pela demora que houver desde que a mercadoria chegue à estação de fronteira até que seja de novo entregue ao caminho de ferro para ser expedida.

As remessas devem ser acompanhadas de 1 exemplar da nota de expedição e 2 exemplares da **Declaração para as alfandegas** para observância e cumprimento das formalidades aduaneiras em conformidade com as leis em vigor.

Quando as expedições procedam do estrangeiro, deverão ser de 3 em vez de 2 o numero de exemplares da **Declaração para as alfandegas**.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se suscite em virtude da inexactidão ou deficiencia das declarações feitas em a nota de expedição e seus anexos, e bem assim o pagamento das cobranças que correspondam por estacionamento de material pelo tempo durante o qual as expedições se conservem em poder das Alfandegas.

As Companhias combinadas declinam toda a responsabilidade pelos atrazos, despezas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portugueza ou hespanhola por deficiencia ou irregularidades nos documentos que devem servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

Em caso de omissão ou deficiencia no preenchimento das notas de expedição, tomarão de officio a seu cargo as operações de despacho nas fronteiras, os agentes das Companhias combinadas, sem prejuizo do que se estipula na presente condição.

8.^a Esta tarifa será aplicada de officio a quaequer remessas que estejam nas condições por ella estipuladas, quando dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remetente não reclamar, por escripto, na nota de expedição, a applicação d'outra.

9.^a Em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das Companhias combinadas.

A presente substitue e annulla a tarifa especial combinada M. L. n.^o 5 de pequena velocidade, em vigor desde 15 de Dezembro de 1887 e a M. L. n.^o 4-A, em vigor desde 1 de Agosto de 1890, esta na parte que se refere a transportes de sal.

Lisboa, 19 de Janeiro de 1903.

Exp. 407.

• Director Geral da Companhia

Chapuy

Advertencia — As estações intermedias não designadas no percurso hespanhol são as que constam da tabella seguinte:

Estações de destino não designadas	Grupo a que pertencem	Estações de destino não designadas	Grupo a que pertencem
Valencia de Alcantara	S. Vicente	Villaluenga	
Herrerauela		Azaña	
Aliseda	Cáceres	Illescas	
Arroyo		Griñon	Madrid
Las Minas		Fuenlabrada	
Casar	Cañaveral	Leganés	
Mirabel		Villaverde	
Plasencia (Empalme)	Navalmoral	Almendral	
Malpartida		Oliva	
La Bazagona		Segura	
Casatejada		Aldeanueva	
La Calzada	Talavera	Hervás	Bejar
Oropesa		Baños	
Alcañizo		Puerto de Bejar	
Calera		Sanchotello	
Montearagón	Torrijos	Fuentes de Bejar	
Illan Cebolla		Guijuelo	
Erustes		Fresno	Arapiles
Santa Olalla	Villamiel	Sieteiglesias	
Rielves		Alba de Tormes	
Bargas	Madrid	La Masa	

Repartição das importâncias dos reembolsos a que se refere o § 2.^o

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Herrerauela até Cáceres	Malpartida até Navalmoral	La Calzada até Talavera	Montearagon até Torrijos	Rielves e Villamiel	Bargas e Cabañas	Villaluenga até Madrid	Almendral até Bejar	Sanchotello até Arapiles
Participes									
Lisboa C. S.	Companhia Real	260	197	172	158	154	137	172	280
	M. C. P.	400	163	188	202	206	223	278	260
Povoa	Companhia Real	254	190	166	151	147	131	164	270
	M. C. P.	106	170	194	209	213	229	286	270
Figueira da Foz	Companhia Real	262	200	175	161	157	140	175	285
	M. C. P.	98	160	185	199	203	220	275	255
Aveiro	Companhia Real	275	216	192	177	173	156	193	309
	M. C. P.	85	144	168	183	187	204	255	234