

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: Antwerp, 1894, medalha de bronze. — Bruxelas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Proprietario-director-editor
L. DE MENDONÇA E COSTA
Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

REDATOR
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TELEPHONE N.º 27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes: n.º 16 g. v. da C.ª Real e combinada M L n.º 3 g. v.
— Este numero tem 20 paginas.

SUMMARIO

	Páginas
EDUARDO VII	97
ORÇAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS por O. S.	97
AS NOVAS LOCOMOTIVAS DAS LINHAS DO SUL E SUESTE por J. Fernando de Sousa	99
PARTES OFICIAIS — Regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das indústrias elétricas do Ministério das Obras Públicas (continuação).	102
TARIFAS DE TRANSPORTE	104
O NOSSO BRINDE	104
NOTAS DE VIAGEM — XIV — De Genebra a Chamonix — Montanvers — O Monte Branco	105
SERVICOS ESPECIAIS	106
VIAGENS NA SUÍSSA — CONGRESSOS — PARIS-MADRIS	106
TRACÇÃO ELÉCTRICA — C.ª DA PÓVOA — CINTRA A PRAIA DAS MACAS	107
PARTES FINANCEIRAS — Carteira das ações — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispanoas	108 e 109
LINHAS PORTUGUEZAS	110
LINHAS ESTRANGEIRAS	111
NOTAS VARIAS	111
AVISOS DE SERVIÇO	112
ARREMATAÇÕES	112
AGENDA DO VIAJANTE	114
HORARIO EM 1 DE ABRIL DE 1903	115
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	116

EDUARDO VII

Na hora em que o nosso jornal se distribue está sobre as águas do mar, em viagem para Lisboa, sua Majestade o rei da Inglaterra e imperador das Indias.

O augusta chefe do estado d'uma das mais poderosas nações do mundo vem visitar a nação portuguesa, a sua velha aliada, cuja sensibilidade patriótica é vivamente emocionada pela subida honra que recebe, com tamanhos requintes de cortezia, de delicada preferencia e de captivante amizade.

Pequenos na história moderna, mas tonificados ainda pelo sol d'outras eras, sol que nascia nos sertões da África, nos pináculos das Indias, nas comas das florestas da América, e nos mares e golfos de todas as partes do mundo, os portugueses teem no seu sangue generoso a energia latente e dormente, que accorda em ardor patriótico sob a impressão d'uma offensa imerecida, e que vibra em agradecimentos e em homenagens aos favores e considerações que recebem.

O rei de Inglaterra ha de ver ao lado do nosso rei um povo pouco impetuoso e expansivo, mas respeitoso e grato.

Ha de ver uma multidão que não irrompe em aclamações, mas que não é versatil e inconsequente.

A homenagem que lhe fizer terá em sinceridade o que lhe faltar em grandeza.

Será essa a sua melhor eloquencia.

Saudamos nesta folha o grande monarca estrangeiro e a grande raça, que é uma escola de patriotismo, do ardor no trabalho e da boa administração pública, e fazemos votos pela saúde do regio visitante, como os fazemos pela cohesão e pela conservação da boa amizade das duas nações que ha tantos annos caminham pela história adeante ligadas por mutua estima e mutuo respeito.

Orçamento das Obras Públicas

Todos gritam pedindo um orçamento equilibrado, como é mister que se consiga se não quizermos cair rapidamente pelo plano inclinado que leva ao desequilíbrio financeiro e ás complicações internacionaes.

Todos gritam também, quando nos orçamentos se pretende realizar esse equilíbrio.

Não ha para isto senão tres sistemas: reduzir despesas, aumentar receitas, ou as duas juntas.

Aumentar receitas, sem recorrer a imposto, é impossível.

Reducir despesas é ás vezes a solução mais prática, mas levanta clamores extraordinarios.

Como se podem reduzir as despesas?

No que se gasta com o pessoal, no que se gasta com o material?

Cortar nas verbas do pessoal é tirar o pão ao funcionalismo que, apesar de ser numeroso e pouco assiduo no trabalho, é mal remunerado.

Cortar nas verbas da despesa com o material, é prejudicar os serviços, é por vezes comprometer riquezas que se perdem, e é não tirar todo o fructo do que se gasta com o pessoal.

Accresce que só com um ponderadissimo criterio se pôdem fazer alterações d'esta natureza, visto que ha verbas verdadeiramente productivas, e ha outras que são verdadeiros diques contra despesas maiores.

Assim, a conservação das estradas, a sementeira de pinheiros e as plantações das encostas, demandam despesas que, não se fazendo oportunamente, importam mais tarde verbas accrescidas em progressão geométrica.

O problema que se oferece aos governos, combatidos d'estas encontradas necessidades de reduzir o desequilíbrio orçamental sem parar no caminho do progresso essencial para o desenvolvimento da riqueza publica, é sobremaneira difícil.

Dizer-se que se faz economia cortando-se a despesa na construção d'uma estrada que sirva, por exemplo, uma estação de linha ferrea do estado ou subsidiada pelo estado, não é legitimo. Essa estrada, geralmente,

contribui para movimentar a riqueza regional e para a valorizar; contribue para aumentar o tráfego da linha ferrea. Directa ou indirectamente o estado recolhe o lucro da despesa feita.

Que diríamos do industrial que, em obediencia aos principios da stricta parcimonia nas despesas, persistisse em continuar a usar as velhas machinas operarias, sem as substituir pelas mais modernas e perfeitas com maior rendimento e melhor acabamento dos productos?

Ha despesas, ás quaes devemos sacrificar todo o superfluo.

No orçamento das obras publicas, embora façamos justiça ao elevado pensamento do governo, parece-nos que nem sempre se teve em attenção este ponto, que para nós é da maxima importancia.

Ha verbas verdadeiramente acanhadas, perniciosa-mente exiguis.

*

Se nos disserem que a nossa administração está longe de satisfazer ao seu fim, que com as verbas atribuidas pelo orçamento se podia fazer um serviço muito mais perfeito e muito mais economico, assentimos completamente.

A execução das obras por administração directa é ruinosa.

A escola do trabalho nas obras publicas chega a ser antidisciplinar e immoral. Os fornecedores fornecem caro, entre outras razões, porque teem de premunir-se contra a mória nos pagamentos.

Os operarios fazem render o trabalho.

As obras protelam-se e a parcella relativa á administração e fiscalização atinge uma somma consideravel.

As mesmas obras feitas por empreitada, sob a fiscalização do estado realizavam-se com uma economia de tempo e dinheiro que dava margem para muitas outras. Lembremo-nos do tempo que levou a construcção da estação central do Rocio e do tempo que tem levado a construcção da escola medica!

E não pareça que a economia de tempo não é importante a attender. Basta pensar-se em que, se a obra se demora, raro é que não appareçam modificações nos primitivos projectos, e então em vez de uma obra são duas ou mais com desmanchos e alterações varias. Exemplo, o lyceu de Lisboa.

Se se mudasse o regimen de execução das obras e se determinasse que a construcção se fizesse sempre por empreitada, muito haveria a lucrar, e a verba destinada a edificios publicos, apesar do corte que teve, ainda havia de sobrar.

Sabemos que é por esta verba que muitas vezes o estado obtempera a alguns males sociaes, como as crises de trabalho, que é por ella que se executam obras feitas sómente com o fim de dar occupação a alguns centos de braços de operarios attrahidos das terras de província para os grandes centros e que aqui não encontram muitas vezes collocação. Mas sabemos tambem que esses braços podiam trabalhar por conta dos empreiteiros, tendo então a vantagem de produzirem trabalho efectivo e real, o que d'outra forma não sucede.

A administração do serviço das estradas tambem a nosso vêr incorre em varios males.

As verbas destinadas á conservação e á construção deviam ser unica e exclusivamente applicadas ao material e aos jornaes dos operarios ou ao pagamento das tarefas, empreitadas e fornecimentos.

Não é assim que se procede.

Os cantoneiros, alguns escreventes, apontadores, loheiros, etc., que estão em serviço permanente do

estado, são pagos pelas verbas destinadas ás obras.

Esta parte parasitaria suga uma percentagem avultada. E tanto mais predomina a parte absorvida por todo este pessoal, quanto menor fôr a importancia das obras executadas.

Se a verba é pequena, vae quasi toda para os parasitas.

O que haveria a fazer?

Prohibir a continuaçao d'esta pratica e consignar no orçamento verba especial para occorrer ao pagamento d'este pessoal, reduzindo o ao que strictamente fosse necessário.

Estas reducções poderiam ser grandes, adoptando se a norma da execução das obras por empreitada.

Passemos uma rapida inspecção ao orçamento proposto pelo sr. Mattoso Santos e as modificações introduzidas pela commissão da camara dos srs. deputados d'accordo com o novo ministro.

O orçamento para 1903 e 1904 dava para o ministerio das obras publicas as seguintes cifras:

Secretaria de estado, 79:899⁰⁰⁰; Direcção de obras publicas e minas, 1:648:752⁰⁰⁰; Direcção dos correios e telegraphos, 1:372:390⁰⁰⁰; Direcção da agricultura, 417:977⁰⁰⁰; Direcção do commercio e industria, 259:294⁰⁰⁰; Direcção dos trabalhos geodesicos, 34:604⁰⁰⁰; diversas despesas, 1:107:896⁰⁰⁰; exercícios findos 600⁰⁰⁰; ou nas despesas ordinarias, 4921:415⁰⁰⁰, isto é, mais 141:744⁰⁰⁰ do que no anno anterior.

E' conveniente destrinçar algumas d'estas verbas e examinar quaes as que se destinavam a despesas productivas.

Na verba de 1.648:752⁰⁰⁰ da direcção de obras publicas e minas,

O corpo d'engenharia civil e seus auxiliares levava na seccão de obras publicas os engenheiros, 122:340⁰⁰⁰; os architectos, 4:440⁰⁰⁰; conductores, 84:120⁰⁰⁰; desenhadores, 21:780⁰⁰⁰; na seccão de minas, engenheiros, 17:340⁰⁰⁰; conductores, 7:920⁰⁰⁰; os cheffes de conservação, 88:200⁰⁰⁰; os pagadores, 15:300⁰⁰⁰; os escriptuarios, 32:400⁰⁰⁰; os serventes, 8:400⁰⁰⁰; os ferramenteiros, 4:860⁰⁰⁰; a fiscalização da exploração dos caminhos de ferro, não contando o pessoal tecnico, 32:983⁰⁰⁰; a commissão geologica, 3:590⁰⁰⁰; o museu ethnologico, 2:820⁰⁰⁰; os 14 generaes addidos, 18:960⁰⁰⁰; o mais pessoal addido, 16:829⁰⁰⁰; as ajudas de custo e transportes, 35:700⁰⁰⁰. Total réis 578:082⁰⁰⁰.

As verbas da despesa extraordinaria consignadas a diversas obras de utilidade publica sommavam 535 contos sendo:

Para a construcção de linhas telegraphicais 10 contos. Para portos e faróes 240 contos. Para construcção e grandes reparações de estradas 200 contos. Para o edificio da Academia Polytechnica do Porto 25 contos. Para serviços agricolas, laboratorios, adegas sociaes, estações de fomento agricola 60 contos.

O orçamento proposto representava portanto uma despesa ordinaria e extraordinaria que sommava no ministerio das obras publicas 5.456:415⁰⁰⁰, isto é, mais 218.646⁰⁰⁰ do que o orçamento do anno anterior.

As necessidades de harmonizar a despesa com os recursos do thesouro, embora diminuindo a velocidade com que ha largos annos augmentamos as despesas publicas para seguirmos rapidamente o caminho d'um pretendido progresso que tanto nos tem custado, levou a commissão do orçamento a fazer algumas reducções.

Assim nas despesas extraordinarias diminuem-se 40

contos aos portos e pharões, supprime-se a verba de 60 contos para o fomento agricola, e addicionam-se 30 contos para os encargos provenientes do decreto de 14 de junho de 1901.

Em vez da verba de 200 contos para as estradas entram no orçamento 1.000 para pagamento da despesa feita no exercicio ultimo, visto que, como se sabe, não se realizou o emprestimo, mas foi feita a despesa a que havia de ocorrer se com a receita d'este emprestimo.

A verba destinada ás estradas passou para a despesa ordinaria, ficando em 538 contos a cifra destinada á construcção, grande reparação, conservação e policia, cifra a que ha a accrescentar mais 72 contos de juros e amortização de 1.200 contos levantados e a levantar para essas obras.

Ficam nas despesas ordinarias 4.865:981.000; e nas despesas extraordinarias 1.265.000.000; o que perfaz 6.130:981.000, parecendo assim ser maior a despesa. Não se dá porém isto como vamos ver.

Nas despesas ordinarias é aumentada a verba da Direcção de obras publicas e minas em 107:200.000; e são diminuidas as seguintes: direcção de correios e telegraphos, 101:914.000; direcção geral do commercio e industria, 17:800.000; direcção geral de agricultura, 32:920.000; diversas despesas, 10:000.000.

A despesa, a maior que apparece na Direcção de obras publicas provém d'estas duas verbas a maior que dão 280 contos, contrabalançadas com diminuições na importancia de 172:800.000.

Estas reducções são 30 contos nas obras hidráulicas, 2:800.000 em diversas despesas e 140 contos nos edifícios publicos.

Parecerá talvez grande de mais o corte de 140 contos em 640 destinado a obras de edifícios publicos, mas não é.

Computando-se que cada operario gasta em jornaes e materias primas 300.000, 500 contos dão ainda para um bom exercito. Além de que é indispensavel que acabe a pratica nociva de serem feitas por conta do estado quantas obras ha de reparações de egrejas, e até casas para moradia de parochos das freguezias de Lisboa.

As egrejas teem rendimentos proprios.

Em vez de os applicarem sómente a festas do culto, a musica e foguetes e pompas dispensaveis ou que admittem reducções, pôdem cuidar, como lhes compete, da fabrica, da conservação, melhoramentos dos edifícios, como fazem todas as egrejas da província. Muita obra útil para o estado se poderia ter feito já se não fôra o malbaratar se o dinheiro nestas obículas. As escolas andam por casas de renda, os quarteis estão em deplorable estado, as administrações de concelho, tribunaes, etc., tudo carece de edifícios apropriados, mas a maior parte do dinheiro vae para estuques, pinturas e certos em egrejas, e esse mesmo dinheiro não se aproveita devidamente, porque os operarios do estado... fingem que trabalham.

A reducção mais digna de reparo e que por nossa parte mais lamentamos embora reconheçamos a necessidade de cortes na despesa, é a que versa sobre a construcção e reparação de estradas.

Quinhentos e trinta e oito contos é pouquissimo, principalmente quando se sabe que grande parte da verba é consumida pelo pessoal, pessoal que ganharia justamente o mesmo ainda que a verba a dispender fosse dupla ou tripla.

Parece-nos um erro administrativo. Temos a machina montada para uma grande producção de trabalho, mas não fazemos laborar essa machina.

Está sendo necessaria no ministerio das obras publicas uma grande transformação administrativa.

Tem-se cuidado do pessoal, tem-se tratado da remodelação dos serviços, especializando-os e aperfeiçoando-os, tem se criado comissões de trabalho útil e presente. Ha uma grande diferença e um accentuado progresso entre a organização dos serviços d'esta secretaria de estado, interna ou externa, nestes ultimos vinte annos. Mas a parte administrativa, a que mais directamente influe no melhor aproveitamento das despesas, tem muito a modificar.

Neste sentido o que se tem feito de proveitoso pôde resumir-se na organização do conselho dos caminhos de ferro do estado, e numa tentativa relativamente ás mattas.

Bom seria que se prosseguisse. Talvez que assim pudesse mais facilmente chegar o dinheiro que se gasta. A corrente de fomento que se tem estabelecido, lembra-nos um canal de irrigação que passa por terrenos muito permeaveis. Chega pouca agua ao seu destino por ser absorvida no trajecto.

Só uma boa administração pôde tornar impermeavel este canal por onde escôa uma parte importante das verbas orçamentaes, que por esse facto fica improdutiva.

O. S.

As novas locomotivas das linhas do Sul e Sueste

O rapido desenvolvimento do trafego das linhas do Sul e Sueste, cujo rendimento, liquido de impostos, se elevou, de 686.735.244 réis em 1893, a 1.164.140.517 em 1902, tornou insuficiente o material de tracção, tanto mais que durante o periodo considerado apenas se adquiriram 4 machinas mixtas.

Impunha se pois o estudo das exigencias do trafego e dos recursos com que podem ser attendidas. Procedeu o conselho de administração, com a cooperação dos chefes de tracção, movimento e trafego, a esse estudo de que resultou a aquisição de 6 machinas *Compound* contractada com a casa A. Borsig, de Berlim.

Não será desituída de interesse uma noticia das condições em que se encontram aquellas linhas relativamente ao material de tracção e dos motivos que determinaram a adopção do novo tipo de machinas.

Como é sabido, o serviço de pequena velocidade é o predominante nas linhas do Sul.

Assim, em 1902, o rendimento da grande velocidade (passageiros e recovagens, incluindo a via fluvial) foi de 452.385.919 réis apenas, para 570.734.322 da pequena velocidade, enquanto nas linhas do Minho e Douro os rendimentos correspondentes foram respectivamente 684.602.972 réis e 523.855.738 réis.

Os comboios que fazem nas linhas do Sul e Sueste serviço de passageiros dividem-se em tres grupos:

1.º entre Barreiro e Setubal: comboios leves que devem ter marcha acelerada;

2.º comboios 1 e 2 entre Barreiro e Beja e 3 e 4 entre Barreiro e Faro, que fazem o serviço do correio e de recovagens, principalmente o ultimo, pois traz a recovagem do Algarve, que vae avultando de dia para dia;

3.º comboios mixtos da linha d'Evora, do Sueste, do ramal de Portimão e da linha do Sul entre Casa Branca e Faro.

A separação do serviço de passageiros das recovagens na via fluvial, já hoje tornada possível pela excellente aquisição do rebocador *Tarares Trigueiros*, veiu obviar aos frequentes atrazos a que dava lugar o aproveitamento, para o transporte de recovagem, dos vapores em correspondencia com os principaes comboios de passageiros.

A exiguidade relativa do trafego de recovagens, que em 1901 atingiu apenas 14.228 toneladas e a circunstancia de ser a do Algarve quasi toda destinada a Lisboa, levam, pela feição especial d'esse trafego, á conclusão de que, salvo a separação na via fluvial, não se justificaria a separação do passageiro e da recovagem, mui especialmente entre Beja e Faro.

Nessa parte da linha, em que ha numerosas rampas de 18^m/_m e curvas de 300^m, é exactamente onde mais convem aproveitar os comboios de passageiros para o transporte da recovagem, vinda quasi toda dos pontos extremos para Lisboa.

Com efeito, de 2.360 toneladas expedidas em 1901 pelas estações de Faro a Outeiro, 1.767 toneladas provem de Faro e do ramal de Portimão e 1.755 são destinadas a Lisboa e Barreiro. Não ha movimento que justifique o desdobramento, já ensaiado sem resultado, dos comboios de passageiros. Tem pois de ser relativamente grande o peso d'esses comboios e portanto a potencia das machinas que os reboquem.

Possue a Direcção do Sul e Sueste 48 locomotivas que se dividem em 5 grupos.

O primeiro abrange apenas a machina expresso *D. Luiz*, de cylindros interiores e rodas livres, feita em 1862 com extraordinario esmero e com a qual se conta apenas para serviços extraordinarios.

As rodas motrizes tem 2,17^m de diametro.

O segundo comprehende 6 machinas mixtas com 4 rodas conjugadas de 1,558^m de diametro e cylindros interiores. Datam de 1862 e são aproveitadas ainda hoje nos serviços de comboios mixtos, especialmente no ramal de Setúbal.

No terceiro figuram 3 machinas-tender, feitas em 1865, e conhecidas pelo nome de *Waring*, que era o do empreiteiro da construcção, que as trouxe para Portugal.

Foram ha pouco reconstruidas para aproveitamento das caldeiras que estavam em bom estado. Teem 6 rodas conjugadas de 1,412^m de diametro. São aproveitadas em manobras e em certos comboios de mercadorias.

No quarto grupo figuram 18 locomotivas mixtas de cylindros exteriores com 6 rodas conjugadas de 1,546^m de diametro, adquiridas: 4 em 1885, 6 em 1886, 4 em 1890 e 4 em 1895.

O quinto e ultimo grupo comprehende 20 locomotivas de mercadorias, de 6 rodas conjugadas de 1,33^m de diametro, sendo 1 de cylindros interiores, que data de 1863 e foi até 1873 a unica machina de mercadorias da linha. As restantes 19 teem cylindros exteriores e são todas do mesmo typo; 2 d'ellas, conhecidas pela denominação de *Grafenstaden*, foram compradas em 1873 á companhia *Madrid-Zaragoza-Alicante* e tiveram já de sofrer grandes transformações; das restantes, datam 2 de 1878, 2 de 1883, 2 de 1885, 6 de 1890 e 3 de 1902.

Abstrahindo de typos antiquados que a escassez de recursos levou a conservar e aproveitar, pôdem-se reduzir a 2 os typos normaes do Sul, representados por 18 locomotivas mixtas e 19 de mercadorias, todas de cylindros exteriores e que pouco differem entre si, a não ser pelo diametro das rodas.

As suas dimensões caracteristicas são as seguintes:

	Mixtas	Merc. ^{as}
Superficie de grelha.....	1,87 ^m ²	1,87 ^m ²
» » aquecimento.....	125,49 ^m ²	126,40 ^m ²
Peso adherente	41 t.	39 t.
Diametro dos cylindros.....	0,46 ^m	0,45 ^m
» das rodas	1,546 ^m	1,330 ^m
Percorso dos embolos.....	0,65 ^m	0,65 ^m
Pressão da caldeira.....	9 kg.	9 kg.

Estes dois typos podem ser ambos considerados de mercadorias. Teem razoavel esforço de tracção e satisfazem ás exigencias do serviço de pequena velocidade, tanto mais que as condições de tracção dos troços de linha do Barreiro a Evora e Beja, em que avulta o trafego de mercadorias, teem optimas condições de tracção, graças aos limites de 10^m/_m nas rampas e 500^m nas curvas.

Demais, a concentração do material em Casa Branca e a descida constante da linha desde Montemor até o Barreiro, permite fazer desde Montemor comboios pesados, que uma machina reboca facilmente, bastando o auxilio da dupla tracção entre Casa Branca e aquella estação.

As machinas mixtas existentes são acceptaveis para comboios mixtos de velocidade moderada, mas não satisfazem por completo as exigencias do serviço de grande velocidade.

A pressão da caldeira é apenas de 0.^{kg} e não pôde ser elevada sem aumentar a superficie da grelha e de aquecimento, das quaes depende principalmente a potencia da locomotiva. Exigiria esse aumento a modificação de toda a machina, modificação inconveniente, porque já hoje é consideravel o peso em falso nos dois extremos, dando lugar a graves perturbações do movimento em marcha accelerada.

A experiença confirma esse modo de ver. Quatro das machinas mixtas do Sul e Sueste teem maior superficie de aquecimento e maior peso adherente; a sua marcha é por isso mais irregular, tendo-se reconhecido a conveniencia de renunciar, em aquisições subsequentes, ao aumento da potencia da locomotiva.

Evitar-se-ia o defeito apontado collocando um quarto eixo trazeiro. Preferivel é porem, como veremos, outro typo.

A elevação do timbre da caldeira, que oscilla entre 8 e 11 kg, vae hoje até 15 kg. Esse aumento da pressão coincide porem com a dupla expansão, pois que nas machinas de expansão simples tem esta limite maximo que não pôde ultrapassar, e portanto com a pressão de admissão sobe a do vapor saido dos cylindros, o que é anti-economico.

Essa elevação do timbre deve pois ser subordinada á adopção de caldeiras mais possantes, sobre vehiculos dispostos por fórmula que tenham a conveniente distribuição de peso e estabilidade.

As actuaes machinas mixtas do Sul não devem exceder a velocidade de 50 k., alem da qual são grandes as perturbações do movimento.

Na linha do Algarve não bastam para rebocar as cargas que devem atingir ali os comboios de passageiros e entre Beja e Barreiro não devem ter as velocidades que as condições da linha comportam.

Torna-se pois indispensavel novo typo de machinas susceptiveis de grande velocidade e dotadas de consideravel esforço de tracção.

Antes de descrever o typo escolhido, convem analysar as velocidades commerciaes da linha do Sul.

*
Os c. 1 e 2, correios de dia entre Barreiro e Beja, teem velocidade commercial de 30 k. A dos c. 3 e 4,

correios de noite entre Barreiro e Faro, é de 29,3 k.

Os comboios mixtos da linha d'Evora, 31, 32, 33 e 34, teem 28 e 29 k. de velocidade e os da linha de Sueste, Beja a Moura, 24 a 25 k.

Confrontando essas velocidades com as de outras linhas, encontramos no c. correio entre Lisboa e Porto 34 k., nos mixtos do Norte-Leste 28 k., nos 203-231 do Oeste 33 k., nos 209 e 225 da mesma linha 21,4, nos correios da Beira Alta 28 e 29 k., na Beira-Baixa 18 k., nos mixtos e no correio ascendente, e 31 k. no correio descendente.

No Minho, os correios teem: 26 k. o ascendente, 24 o descendente e o mixto 3 29 e 27; os correios do Douro 26 kilometros.

Vê se pois que, tendo em attenção o numero de passageiros, as velocidades commerciaes das linhas do Sul e Sueste são superiores ás de todas as outras linhas do paiz, com excepção do correio do Norte, cujo movimento não tem paridade com o dos comboios do Sul, e de um comboio da linha de Oeste, em que aliás não ha outros entroncamentos.

Esta velocidade commercial é todavia susceptivel de ser augmentada; para isso torna-se porem necessario recorrer a typos de machinas diversos dos actuaes.

*
E' insuficiente o numero de locomotivas de que hoje dispõem as linhas do Sul, mesmo depois da ultima aquisição realizada em 1902, não se devendo esquecer a affluencia extraordinaria do trafego de agosto a novembro.

Convindo augmentar, em alguns troços de linha e para certos comboios, as velocidades, o que é facilitado pela substituição, a que se está procedendo, do carril de 30 k. e 8^m por outro de 36 k. 5 e 12^m, impõe se a adopção de novo typo de machinas mais possantes, que possam rebocar maiores cargas nas secções difficeis, sem prejuizo da velocidade, e caminhar mais velozes nas secções de bom perfil.

A elevação de potencia exige a das dimensões e pressão da caixa de fogo e da caldeira e portanto aconselha a adopção do systema *Compound*. O alongamento da machina e a boa distribuição do peso exigem maior numero de eixos, sem prejuizo da conveniente flexibilidade.

O typo que melhor satisfaz estas exigencias é o typo *Compound* de 4 cylindros, 6 rodas conjugadas e *bogie* á frente, que a Companhia Real introduziu nas suas linhas com excellente resultado.

No seu magnifico tratado, *La Locomotive*, escreveu Demoulin em 1898: «E' este por excellencia o typo de machina destinada a rebocar comboios rapidos e pesados em linhas e perfil accidentado, ou comboios de mercadorias accelerados nas linhas de bom perfil. As locomotivas de 6 rodas conjugadas e *bogie* são originais dos Estados Unidos, onde são universalmente empregadas. Nos ultimos annos tem se espalhado o seu uso pela Europa. São certamente chamadas a vulgarizar-se nas novas linhas á proporção que aumenta o peso dos comboios rapidos.»

Sobre a flexibilidade das locomotivas escreviam Flamme e Stéwart, em 1898, no seu tratado d'exploração: «Encontra se uma solução mais radical do problema da flexibilidade da locomotiva na pratica constante dos caminhos de ferro americanos, isto é, no emprego de um *bogie* ou *truck* articulado á frente das locomotivas. Este traço caracteristico das machinas transatlanticas tende a generalizar-se na Europa.»

No seu excellente manual, *La Machine Locomotive*, publicado em 1894, Sauvage aprecia, com a sua incontestavel auctoridade, o typo de machinas a que nos vamos referindo, nos termos seguintes:

«O *bogie* é hoje frequentemente empregado na Europa á frente das locomotivas de dois eixos conjugados, nas quaes substitue com vantagem um só eixo. Na America o *bogie* é, ha muito, de uso geral. Não só é util para a passagem nas curvas, mas amolda-se as deformações que por toda a parte pôdem existir na via. Applica se hoje tambem o *bogie* á frente das locomotivas de tres eixos conjugados.»

Poderia citar aindá a opinião de Humbert e de Bricka nos seus trabalhos e de Deharme e Poulin na sua monographia sobre a tracção. Inutil é porém aduzir mais testemunhos. Bastará citar alguns exemplos de typos de machinas creados para rebocar comboios pesados em linhas accidentadas sem prejuizo da velocidade.

O Oeste francez creou em 1896 um typo de machinas *Compound* de 6 rodas conjugadas de 1,86^m de diametro, com *bogie* á frente. O *Midi* tem um typo semelhante. Encontramol o no S. Gothardo, com 14 kilogrammas de tensão do vapor, 6 rodas conjugadas de 1,60^m, embasamento rígido de 3,70^m, capazes de rebocar 120 toneladas em rampas de 20 a 27^m/m com velocidade de 40 kilometros e 200 toneladas em rampas de 10^m/m com a velocidade de 60 kilometros.

Na Allemanha, na Italia, na Russia, na Inglaterra, encontramos numerosas machinas do mesmo typo.

Em Hespanha, a companhia *Madrid-Zaragoza-Alcante* emprega machinas *Compound* de 4 cylindros e 6 rodas conjugadas com 1^m,75 de diametro, 42 toneladas de peso adherente, 4 metros d'embasamento rígido, e *bogie* á frente carregado com 18 toneladas. As linhas em que são empregadas teem curvas de 300 metros, que descem nas estações a 180 metros, e rampas de 15^m/m, nas quaes são rebocadas 210 toneladas com a velocidade de 30 kilometros.

Longe de causarem deformações da via, nota-se ali que as machinas se inscrevem com facilidade nas curvas. A velocidade maxima imposta pelas condições da via é de 65 kilometros, attingindo se 100 kilometros em experiencias sem deixarem as machinas de funcionar em boas condições. Teem sido empregadas com bom exito em comboios de mercadorias accelerados com a velocidade media de 35 kilometros, obtendo-se uma economia de combustivel de 12 % em relação ás machinas d'expansão simples.

Os *tenders* teem tres eixos com a carga de 12.150 kilogrammas.

Em novas machinas do mesmo typo vão ser adoptados *tenders* de maior capacidade sobre dois *bogies*.

Está, pois, consagrado pelo uso geral o emprego das locomotivas *Compound* de 6 rodas conjugadas de 1^m,50 a 1^m,90, 12 a 14 kilogrammas de tensão de vapor, 3^m,55 a 4^m,0 d'embasamento rígido, 40.500 a 45.000 kilog. de peso adherente.

As convencões allemãs limitam a 4 metros o embasamento rígido das machinas admittidas a circular em curvas de 300 metros de via normal, podendo pois ser aceito esse limite para a via de 1^m,67.

As exigencias do serviço e os resultados das experiencias de outras administracões levaram pois á adopção do typo analysado nas linhas do sul, em condições de poder rebocar 180 toneladas em rampa de 18^m/m com a velocidade de 40 kilometros.

Tratando-se de um typo novo, convinha deixar a maxima latitude ás fabricas, impondo-lhes apenas as sujeições indispensaveis. Uma d'ellas era a limitação a 4 metros do embasamento rígido, a outra o maximo peso por eixo limitado a 14 toneladas, para não sujeitar as pontes, sobretudo as mais antigas, a esforços superiores aos que resultam actualmente da passagem das machinas.

Por despacho ministerial de 5 de janeiro ultimo, foi aprovado o tipo e auctorizada a acquisitione proposta.

Foram desde logo expedidos os convites a treze fabricas das mais importantes de França, Inglaterra, Belgica e Alemanha. Pelo distincto engenheiro chefe do serviço de tracção, sr. L. de Albuquerque d'Orey, foi elaborado, com a sua costumada proficiencia, um minucioso e bem estudo caderno d'encargos.

Receberam-se onze propostas, variando em preço entre 109.000 e 66.785 fr., sendo esta ultima proposta a da casa A. Borsig, de Berlim, justamente considerada como das primeiras da Alemanha.

Não só pelo preço, como pelas disposições indicadas, merecia a preferencia. Por portaria de 27 de fevereiro foi o conselho de administração auctorizado a contractar, não só as 4 machinas por 267.140 fr., mas duas mais por 143.570 fr., por se recusar a fabrica a acceptar a encommenda d'essas pelo mesmo preço das outras.

As dimensões caracteristicas d'essas locomotivas são as seguintes:

Superficie da grelha	2, m ² 85
» de aquecimento.....	170, m ²
Diametro das rodas.....	1, m ⁵ 46
Embasamento rígido	4, m
» do bogie	2, m ⁰ 5
» total da machina.....	8, m ² 3
Diametro dos cylindros A. P.	0, m ³ 5
» » » B. P.	0, m ⁵ 5
Percorso dos embolos.....	0, m ⁶ 5
Tensão do vapor	14 ^{kg}
Esfórco maximo de tracção.....	7 000 ^{kg}
Peso adherente	42 ^t
» sobre o bogie.....	17, 5 ^t
» da machina vazia.....	53 ^t
» » em serviço	60 ^t
» do tender vazio.....	17, 5 ^t
» do tender em serviço ..	37, 5 ^t
Diametro das rodas do tender.....	0, m ⁸ 5
Capacidade dos depositos de agua	14, m ³
» » » carvão.....	5 ^t

O tender assenta sobre dois bogies, de 1, m⁴0 d'embasamento, distanciados 3, m¹0 um do outro.

Estas machinas podem rebocar 180 a 200^t em rampa de 18^m/m com a velocidade de 40 kilometros.

Os cylindros de alta pressão ficam exteriores com a distribuição usual Walschaert.

Os de baixa pressão ficam interiores.

O preço por kilogr. de machina e tender é de 0, r⁹3 apenas.

Das machinas propostas pelas 11 fabricas concorrentes, a de A. Borsig é a mais possante, graças ás maiores dimensões da caldeira.

E' digna de nota a concordancia das dimensões atribuidas aos cylindros por quasi todas as fabricas (0, m³5 e 0, m⁵5) e ao percurso dos mesmos (0, m⁶5) igual nos de alta e baixa pressão.

As pequenas diferenças que se notam desaparecem perante a egualdade absoluta da relação entre o volume dos cylindros de A. P. e B. P., que é de 1:2,5 em todos os typos propostos.

Com o limite imposto de 14^t por eixo, as novas machinas podem passar sem inconveniente sobre as pontes mais antigas e menos reforçadas do Sul e Sueste, cujas condições de trabalho não são alteradas.

Excellent acquisition é pois a que vae ser feita e que permitirá sensivel encurtamento da duração do trajecto entre o Barreiro e Faro.

J. FERNANDO DE SOUSA.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e indusiria

(Continuado do numero antecedente)

Licenças para o estabelecimento de industrias electricas

Art. 13.^º As licenças para o estabelecimento das industrias electricas, a que se referem os artigos 1.^º, 2.^º e 3.^º d'este regulamento, bem como as licenças para alteração ou modificação de installações já auctorizadas, serão sempre requeridas ao Governo pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos. Os requerimentos serão acompanhados do projecto da installação, em triplicado, contendo todos os esclarecimentos necessarios para dar ideia exacta da sua natureza e importancia, e especialmente os seguintes:

- a) Memoria descriptiva da installação;
- b) Desenhos eschematicos ou plantas, conforme for exigido, das linhas e estações e de todas as restantes installações;
- c) Typos e caracteres de caldeiras e machinas de vapor ou dos motores empregados e apparelhos accessorios e annexos;
- d) Typos e caracteres dos geradores, motores, transformadores electricos e de quaisquer outras machinas electricas empregadas;
- e) Natureza e secção dos conductores das linhas electricas, detalhes da sua construcção e do sistema de seu isolamento e calculo da distribuição electrica projectada;
- f) Typos e caracteres dos orgãos receptores em que deve ser aproveitada a energia electrica.

§ 1.^º É condição essencial para a acceptação dos projectos que sejam elaborados e assignados por engenheiro devidamente habilitado, ou, quando se trate de installação de mui limitada importancia, por individuo que tenha a idoneidade technica para se responsabilizar pela execução dos trabalhos e exploração da industria.

§ 2.^º Cada folha dos desenhos ou das peças escritas será sellada com uma estampilha fiscal de 100 réis.

§ 3.^º Os requerimentos, acompanhados dos respectivos projectos, serão entregues mediante recibo na 2.^a Repartição de Direcção Geral dos Correios e Telegraphos. É expressamente proibido a qualquer outra repartição ou funcionario dependente d'esta Direcção Geral acceptar, embora para serem enviados áquella repartição, requerimentos e projectos d'esta natureza.

Art. 14.^º Os projectos serão patenteados ao publico durante um prazo não inferior a quinze dias e mediante edicto publicado no Diario do Governo pela Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, acceptando-se na mesma inspecção geral durante esse periodo as reclamações apresentadas contra a sua approvação.

Findo este periodo, a mesma inspecção geral, tendo em vista as reclamações apresentadas e as instruções technicas superiormente aprovadas sobre o assumpto, informará se o projecto está nas condições exigidas por este regulamento e se satisfaz a todos os requisitos de segurança e proporá qual a quantia com que o requerente deverá contribuir para as despesas da respectiva fiscalização. Sobre esta informação o Governo resolverá.

§ unico. Os trabalhos technicos e de expediente relativos ao exame dos projectos e concessão das licenças serão executados pela 2.^a Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos.

Art. 15.^º Em instruções especiaes fixar-seão as condições technicas a que devem satisfazer as installações electricas de diversas categorias. A falta d'estas instruções será suprida adoptando-se em caso especial as regras prescriptas pela sciencia e os preceitos que a experientia aconselhar.

Art. 16.^º No caso de ser concedida a licença será o respectivo concessionario avisado para o pagamento adeantado das quantias fixadas para o custeamento da respectiva fiscalização, nos termos do regulamento de contabilidade das receitas e despesas dos Telegraphos, Correios e Fiscalização das Industrias Electricas.

§ 1.º Para regularidade de cobrança pagar-se-ha na occasião em que fôr dada a licença a quota parte d'aquellea quantia correspondente ao periodo que decorrer até o fim do anno civil correspondente, devendo as quantias relativas aos annos seguintes ser pagas adeantada e annualmente, nos termos do artigo 21.º

§ 2.º Os pagamentos serão exclusivamente feitos em Lisboa.

Art. 17.º Effectuado o pagamento, o requerente entregará na 2.ª Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos o respectivo recibo, recebendo em troca d'este o *título de licença*, que será sellado com uma estampilha fiscal de 100 réis.

Art. 18.º Só depois de recebido o respectivo título poderá o requerente começar os trabalhos de estabelecimento da industria.

§ unico. Se os trabalhos começarem antes de cumpridos os preceitos consignados neste regulamento, o responsável será considerado inciso nas disposições do artigo 8.º da organização de serviços a que se refere o artigo 1.º d'este regulamento.

Art. 19.º As licenças concedidas consideram se caducadas, no todo ou em parte, se não forem aproveitadas no prazo de cento e oitenta dias contados da data do respectivo *título*, salvo estipulação em contrario exarada no *título de licença*.

Art. 20.º Findos os trabalhos de estabelecimento de qualquer industria electrica devidamente autorizada, o concessionario avisará a Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, que fará verificar se foram cumpridas as condições de licença. No caso afirmativo a licença de abertura à exploração será concedida por meio de portaria publicada no *Diário do Governo*, depois de pagos os respectivos emolumentos e as demais despesas legaes.

Art. 21.º Os *títulos de licenças* serão apresentados á 2.ª Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos todos os annos antes do dia 18 de dezembro, para pagamento em Lisboa da taxa correspondente ao anno seguinte e afim de nelles ser lançada a nota d'este pagamento.

§ unico. As notas dos pagamentos annuas não carecem de sello de estampilha fiscal.

Art. 22.º Quando deixem de ser pagas adeantadamente as quantias devidas pela fiscalização, o Governo mandará proceder á sua cobrança pelo processo das execuções fiscais, a que servirá de base a conta formulada pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, podendo, outrossim, se o julgar conveniente, cassar a licença concedida e suspender a exploração considerando o concessionario inciso nas disposições do artigo 8.º da organização de 24 de dezembro de 1901.

Art. 23.º Aos individuos e empresas que actualmente teem licenças para exploração de industrias electricas serão passados novos *títulos*, sob as condições das autorizações já dadas, mas sem obrigação de pagamento de quaisquer quantias para o custeamento das despesas de fiscalização. Por aquelles títulos deverão comodo satisfazer os selos e demais despesas legaes.

Art. 24.º A abertura à exploração de caminhos de ferro electricos de qualquer especie depende de concessão de licença a que se referem os artigos 13.º e seguintes d'este regulamento e de autorização especial, depois de construidas essas linhas que será concedida em portaria, nos termos do art. 40.º da organização de 24 de dezembro de 1901.

Art. 25.º A pessoa ou empresa, que pretender estabelecer uma instalação electrica em propriedade particular, deverá, antes que comece a funcionar essa instalação, apresentar uma declaração ao administrador do respectivo concelho ou bairro, indicando qual o fim, uso e sistema da instalação. O administrador do concelho, recebida a declaração, d'ella passará um certificado ao interessado, remettendo o á Inspecção Geral dos Telegraphos, que lhe dará o devido expediente, determinando as condições de segurança a que deve satisfazer, se não estiverem fixadas em instruções geraes.

§ 1.º As declarações a que se refere este artigo serão dispensadas aos subscriptores das rôdes publicas de distribuição electrica para iluminação e de outras semelhantes, cujas instalações ficam sujeitas a inspecção especial.

§ 2.º Quando as instalações particulares devam ser fiscalizadas permanentemente, os respectivos proprietarios serão intimados a requerer a licença, que será concedida mediante as formalidades e pagamentos, fixados no artigo 13.º e seguintes d'este regulamento, para as demais licenças.

Art. 26.º Os proprietarios, concessionarios ou exploradores de industrias electricas ficam sempre responsaveis pelos prejuizos causados pelas respectivas instalações, podendo em qualquer época o Governo obrigar os a modificar as, sem pagamento de qualquer indemnização, por motivo de segurança publica ou para protecção da propriedade publica ou particular.

Expropriação por utilidade publica

Art. 27.º As empresas de industrias electricas devidamente autorizadas poderão obter o direito de expropriação por utilidade publica para o estabelecimento das respectivas linhas electricas, quando esse direito não esteja expressamente consignado em lei

especial. Para esse fim, deverão apresentar os respectivos requerimentos ao Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Indústria, pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, juntando o traçado exacto das linhas projectados. Os requerimentos serão pateados ao publico durante um prazo não inferior a quinze dias, aceitando-se todas as reclamações que se apresentarem. Findo este prazo, e ouvidas as instâncias que se entenderem competentes, o Governo verificará e poderá decretar por aquella direcção geral a utilidade das expropriações e a sua urgencia.

§ unico. Caso haja reclamação, a expropriação só poderá ser decretada quando se prove que o traçado não pode ser alterado sem grave inconveniente de ordem technica, sem despesa excessiva em relação á installação, ou sem perigo para a segurança publica.

Art. 28.º O direito de expropriação por utilidade publica, a que se refere o artigo 27.º, exerce-se:

Quanto ás linhas aereas—nos termos fixados nos n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do artigo 68.º da organização decretada em 24 de dezembro de 1901, e nos §§ 1.º e 2.º do mesmo artigo;

Quanto ás linhas subterrâneas—a) pela expropriação da faixa de terreno necessaria para o seu estabelecimento através das propriedades particulares; b) pelo estabelecimento d'essas linhas através das vias de comunicação do domínio publico, mediante indemnização ao respectivo proprietario, e sómente nos casos em que esse estabelecimento não possa impossibilitar o uso ou difficultar consideravelmente a exploração a que são destinadas.

Quanto á passagem sobre ou sob as vias ferreas—nos termos que o Governo fixar em cada caso.

Fiscalização do estabelecimento e exploração das industrias electricas

Art. 29.º A fiscalização do estabelecimento e exploração das industrias electricas, sob o ponto de vista da segurança publica, será exercida, nos termos d'este regulamento e em conformidade com as instruções technicas, a que se refere o artigo 15.º, pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos e pessoal de sua dependencia, conforme as ordens do Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

§ 1.º As disposições dos regulamentos para os geradores e recipientes de vapor e para o estabelecimento de apparelhos motores ou outras que devam ser applicadas ás machinas e apparelhos de qualquer especie das installações electricas e a estas installações, só o hão exclusivamente pelo pessoal technico dependente da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos.

§ 2.º As provas das caldeiras e outros geradores de vapor serão feitas pelo pessoal technico a que se refere o artigo 30.º d'este regulamento, sob as ordens do inspector geral dos Telegraphos e industrias electricas, ao qual competem para este fim as atribuições que pelos regulamentos actualmente vigentes são distribuídas aos chefe das circunscrições industriaes.

Art. 30.º O serviço fiscal das industrias electricas, que será dirigido pelo director geral dos correios e Telegraphos, salvas as disposições do artigo 82.º d'este regulamento, divide-se em:

Serviço interno.—O que é desempenhado na Secretaria de Estado pelo pessoal da mesma secretaria designado no artigo 14.º;

Serviço externo.—O que é desempenhado fóra d'esta secretaria.

Art. 31.º O serviço externo comprehende:

1.º A fiscalização do estabelecimento e exploração das industrias electricas devidamente autorizadas, nos termos d'este regulamento;

2.º A verificação da existência de industrias electricas não autorizadas.

Os serviços a que se refere o n.º 1.º dividem-se em:

a) Fiscalização das estações centrais, sub-estações e officinas electricas;

b) Fiscalização das linhas e rôdes electricas, bem como do material circulante das linhas de tracção;

c) Fiscalização das installações particulares.

Art. 32.º O pessoal para o serviço de fiscalização de que trata o n.º 1.º do artigo 31.º, divide-se em:

Pessoal technico.—Comprehendendo o engenheiro inspector geral dos Telegraphos e industrias electricas, que será coadjuvado pelos engenheiros chefes de divisão, pelos chefes das circunscrições telegraphicais, primeiros e segundos officiaes e aspirantes do quadro telegrapho-postal e pelos conductores e desenhadores dos quadros auxiliares da engenharia civil, em serviço na Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, e suas dependencias, que o Governo, sob proposta d'aquele inspector geral, escolher para este serviço;

Pessoal auxiliar.—Comprehendendo os guardas-fios e o de mais pessoal jornaleiro admittido conforme as necessidades dos serviços e em harmonia com as dotações respectivas.

§ unico. O pessoal technico desempenhará as funcções da fiscalização cumulativamente com as que lhes pertencerem nos ser-

viços telegraphicos, internos ou externos, a que respectivamente pertencerem.

Art. 33.º Os serviços de fiscalização de cada empresa legalmente auctorizada serão desempenhados por um grupo de funcionários convenientemente escolhido em harmonia com a importancia e extensão d'esses serviços, distribuindo-se por elles as funções designadas nas alineas *a), b) e c)* do artigo 31.º

§ unico. Cada um d'estes funcionários corresponder-se-á directamente com o inspector geral dos telegraphos e industrias electricas nos assumptos da fiscalização a seu cargo, ou com outro funcionario mais graduado da fiscalização que tenha sido préviamente designado pelo inspector geral para dirigir os seus serviços.

Art. 34.º Ao engenheiro inspector geral dos telegraphos e industrias electricas incumbe superintender em todos os serviços de fiscalização das industrias electricas, quer internos quer externos, podendo para este fim corresponder-se com as empresas fiscalizadas e com todas as auctoridades e particulares; distribuir o pessoal em harmonia com as disposições do artigo 32.º e demais disposições legaes; estabelecer na falta de instruções especiaes os preceitos technicos a que devem satisfazer as instalações sob o ponto de vista da segurança; propôr as providencias e reformas que julgue deverem ser adoptadas; exigir das empresas electricas o exacto cumprimento das condições das respectivas licenças e dos regulamentos vigentes e promover perante as instancias respectivas os processos por transgressões.

§ unico. O referido inspector geral servirá de intermediario entre o Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e as empresas electricas em tudo que respeita aos serviços de fiscalização de que trata este regulamento.

(Continua).

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 16, Grande Velocidade da Companhia Real.—E' desde hoje reformada esta tarifa que vigorava desde maio do anno passado, applicavel ao transporte de grupos de excursionistas em comboios ordinarios ou especiaes.

Esta remodelação tem por fim diminuir de 500 para 200 réis, a taxa exigida até agora pelo percurso da locomotiva, quando a estação de partida dos comboios não tenha deposito de machinas.

Tambem se introduziu outra pequena modificação na condição 2.ª, estabelecendo-se que os bilhetes só serão entregues 24 horas depois de feito o deposito de 10 % do custo do comboio ou da sua importancia total. Isto tem unicamente por fim evitar que a companhia fique prejudicada, como já tem sucedido, em trabalho e despesas para comboios especiaes que, afinal, nunca se realizaram.

No mais, a tarifa é igual á actual.

Combinada M. L. n.º 3—bilhetes de ida e volta.—Ha muito que não havia, entre Lisboa e Madrid, bilhetes de ida e volta, nem os havia do Porto pela linha de Caceres.

As companhias haviam entendido—mal, segundo a nossa maneira de ver—suprimir estes bilhetes, especialmente porque elles davam logar com certa frequencia á venda de voltas, com que as companhias eram prejudicadas. Mas mais o foram pelo esfriamento de relações que resultou de se elevar ao maximo da tarifa geral o transporte entre as duas capitais, não atraíndo os passageiros por qualquer abatimento.

Assim, o movimento directo tem decrescido, não ha duvida, e aqui no nosso escriptorio temos presenciado o desgosto que a muitos excursionistas causava terem que pagar cerca de 30.000 réis pela sua viagem.

D'isso resultava que alguns preferiam tomar o bilhete circulatorio por Valencia e Badajoz, o que lhes amenisava a despesa, reduzindo-a a 22.000 réis.

Agora voltam as companhias a estabelecer, pela tarifa que hoje damos como annexo, a validade de bilhetes e fixam-lhes preços convidativos, que representam

a redução de uns 35 %. Por certo que não elevaram esta concessão para não favorecer a revenda das voltas; e este receio lá transparece na condição 2.ª

Uma concessão nova e muito vantajosa é a da condição 3.ª, pela qual os passageiros idos de um paiz se podem deter em qualquer estação de transito do paiz de destino.

A faculdade de paragem em transito, que está em uso em algumas companhias francesas e em todas as linhas da Suissa e Italia, é, a nosso ver, uma das concessões que as linhas portuguezas, no seu proprio interesse, deviam estabelecer. Já se pensa nisso, ao que nos consta, na rede do Estado e na Beira Alta, e não sabemos se agora, que tão criteriosas disposições teem sido adoptadas na Companhia Real, se estudará este importante assumpto—tão importante que d'elle nos ocuparemos, quando tivermos espaço, em artigo especial.

Tarifas do Sul e Sueste.—Foi enviado ao conselho superior de tarifas um projecto de tarifas combinado de bilhetes de ida e volta, entre as principaes estações do Sul e Sueste á da Companhia Real, com o transporte de bagagem em Lisboa, por conta das administrações.

Está-se preparando igual combinação de serviço entre as linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Foi igualmente proposta a inclusão do gesso em pó na tarifa E. n.º 11, materiaes de construcção e do gesso em pedra para fabrico de adubos na tarifa E. n.º 14 de adubos.

O nosso brinde

Mappa dos caminhos de ferro da Italia

Vae ser cumprida em breves dias a nossa promessa.

O bello **Mappa dos caminhos de ferro Italianos** já está a despacho na Alfandega, e por esta semana começará a ser distribuido aos nossos assignantes e annunciantes.

Como dissemos, é uma grande carta de 1 metro por 75 centimetros, impressa a seis cores, e tendo o traçado de todas as vias ferreas posto em dia, segundo o seu estado, em exploração ou em construcção, em 1 de ja-neiro do corrente anno.

Não haverá, pois, em Portugal, outro mappa da Italia mais exacto e autorizado do que este, por ter sido executado, segundo os dados officiaes, pelo Instituto Cartographico de Roma, com permissão do Ministerio das Obras Publicas de Italia para poder ser fornecido á nossa *Gazeta*.

Foi mais uma honrosa consagracão da sua importancia que o nosso jornal recebeu de um paiz estrangeiro e suas auctoridades superiores, ás quaes aqui agradecemos a maneira por que nol-a deram.

Não esquecemos no nosso agradecimento o digno consul geral d'aquelle paiz em Lisboa, o nosso querido amigo sr. Rodrigo de Sousa Monteiro, que nos poz em relação com o dito ministerio.

O mappa será enviado (depois do dia 8):

Em papel—a todos os nossos assignantes e annunciantes, pela mesma forma por que recebem o jornal; Em expedição registada áquelles que nos remetterem os respectivos portes e registo, 60 réis.

Em panno e com reguas-aos que nos enviarem o custo d'esse trabalho que é de 700 réis incluindo os portes, 750 réis indo registado, 900 réis indo como encommenda.

NOTAS DE VIAGEM

XIV

De Genebra a Chamonix — Montanvers — O Monte Branco

O viajante que percorre a Suissa com certa demora, tem que sentir a emoção das alturas, e, como que ás vassas da lei natural que attrahe todos os corpos para o centro da terra, sente-se attrahido para os pontos mais altos, mais distantes d'esse centro.

E note-se, o desejo não é o de chegar ás nuvens, de fugir da terra, mas de subir por esta, vencendo as dificuldades da ascensão por quantos meios a sciencia do alpinista tem inventado para combater os obstaculos com que a natureza parece, por vezes, dizer ao excursionista — por aqui não passarás.

E' assim que o Monte Branco, a segunda das mais altas montanhas da Europa, (a primeira é no Caucaso) attrahe, chama imperiosamente essa grande cohorte de aventureiros de prazer, que todos os verões se encaminham para os paizes frescos de temperatura e quentes de sensações variadas.

Não admira, pois, que um espirito calmo, que entenda muito mais agradavel viajar com commodidade do que correr ao encontro de emoções arrancadas ao imprevisto dos perigos, se sentisse uma vez — uma vez só — impulsionado pela corrente de paixão dos pincaros que a todos domina ao habituar se o olhar a vélhos tão perío.

Foi o que me sucede. Todavia sem exageros que não são o meu ideal.

Ir ao Monte Branco tem varias gradações. Pôde ir-se lá pachorrenta e maçadoramente cavalgando um macho; olhar para os immensos, extraordinarios mares de gelo, e... voltar.

Pôde-se ir — extremo opposto — de escada, sacola e picareta, subindo de gatas, atravessando largas fundas, guindando-se por cordas, galgando precipícios, zombando repetidas vezes da morte, para se attingir o observatorio, a 4.810 metros d'altitude, tendo que descer pelos mesmos processos e pelos mesmos ou outros maiores perigos.

Para quê? Para ir onde tanta gente tem ido; para arriscar a vida a um fim horroroso e para mais inglorio, porque nem tem a consagrar-lhe a memoria a conquista d'uma descoberta para a sciencia, ou qualquer beneficio para a humanidade.

Comprehende se Balmat, o guia que primeiro subiu á maior altura do respeitavel monte; Saussure, o primeiro viajante que ali chegou; mas depois d'estes, os que hoje attingem o pincaro não teem a menor gloria senão a da coragem de expôrem a vida inutilmente.

Por isso, estudo o meio de ir á grande montanha, me resolvi a tomar o caminho de Chamonix e contentar-me em travar conhecimento com as grandes geleiras em Montanvers.

De Genebra toma-se o comboio da rede do P. L. M. que parte da estação de Eaux Vives, logo de manhã, para Annemasse, onde se muda de carruagem para o trem que d'ali segue a Aix-les-Bains, mas que ao chegar a La Roche se divide seguindo a parte em que vamos, e que devemos cuidar que seja aquella cujas carruagens levam o letreiro Chamonix, para o destino Le Fayet.

A linha é muitissimo interessante, correndo sempre na margem do Arve, entre montanhas que cada vez mais se elevam, até que, proximo de Sallanches se co-

meça a ver o Monte Branco numa boa parte da sua grandiosidade.

Embevecidos nessa contemplação, chegamos a Le Fayet S. Gervais, a linda e poetica povoação de banhos tão tristemente celebre pela catastrophe que ha dez annos destruiu o estabelecimento de banhos e varias habitações vizinhas.

No alto da montanha accumula-se uma grande massa de aguas sob a geleira de Bionnasay, e rompendo-se esta, as aguas arremessaram-se em furia medonha pelas escarpas, impellindo consigo enormes pedras que se precipitaram no valle do Fayet, espalhando a destruição e a morte por toda a parte.

Hoje o estabelecimento acha-se reconstruido e o hotel mudou para em frente da estação, numa construção moderna, de um estylo elegante, luxuoso em extremo. Não ha precisão d'omnibus, porque o hotel é a uns 200 metros da estação, mas advertimos que, como hotel luxuoso de povoação balnear franceza, os seus preços são caríssimos.

Nesta estação deixamos o comboio a vapor para trasbordar para o electrico de Chamonix.

Esta linha, pertencente á mesma companhia, abriu em 1901, e pela belleza do seu itinerario, e não menos a do seu material, é considerada a mais bella da Europa.

A energia é transmittida da fabrica geradora, a 5 kilometros do Fayet, por um cabo ao lado da via, resguardado por uma cobertura de madeira nos sitios das estações, passagem de nível e pontos onde poderia ser perigoso, deixando apenas uma fenda no angulo superior voltado para o carril, por onde entra a peça que desce dos carros e communica com o motor.

O comboio compõe-se de 5 a 6 vehiculos, e todos com motor em accão. As carruagens são espaçosas, de corredor central, com estofos de velludo e lados todos envidraçados, a fim de que, mesmo indo fechadas, se gose o panorama que é explendido, para qualquer lado que se olhe.

Em caminho vemos as duas officinas geradoras da corrente electrica que faz mover os comboios, a primeira dispondo da força de 4.000 cavallos e a segunda da de 10.800, fornecida por uma queda d'agua de 95 metros d'altura. Depois, passado o bello viaducto de Santa Maria, de 50 metros d'altura, com 7 arcos de 15 metros e um central de 25, temos na margem direita do Arve, o ponto de onde, segundo os projectos de dois engenheiros franceses, partirá o caminho de ferro que subirá ao Monte Branco.

Será esta linha que nos livrará das torturas e perigos a que hoja se sujeita quem quer attingir as alturas d'aquelle admiravel colosso de neve.

Então a linha entra no valle de Chamonix e o espetáculo das geleiras do grande colosso é quanto pôde imaginar-se bello.

Em breve chegamos ao extremo da viagem, a 20 kilometros do ponto de partida.

Estamos em Chamonix. Os hoteis são todos a dois passos da estação, mas a dificuldade não é ir para elles, mas livrar-se o recemchegado dos corretores, que o assaltam, lhe gritam, lhe arrancam a mala, lhe introduzem bilhetes, reclamos, as proprias mãos pelos olhos, pela boca. Um assalto em ordem.

A julgar pela amostra que tive, e contra o costume nestes estabelecimentos, os donos dos hoteis não primam pela cortezia para com os visitantes adventícios. Pelo menos o do Hotel Royal e Saussure (na praça á esquerda, em frente do monumento), deixou-me as mais gratas impressões sobre a delicadeza do cavallo que me levou ao Monte Branco.

Serviços especiaes

Chegada do rei Eduardo

Por este motivo, tanto as estações da companhia real como as do sul e sueste venderão bilhetes de ida e volta, para Lisboa, por preços muito reduzidos, conforme os avisos que hoje publicamos e os cartazes publicados, com todos os detalhes que nem avisos nem notícias podem oferecer.

Festas em Sevilha

Também vai na secção respectiva o anuncio do serviço que a companhia real faz para as tradicionais festas da semana santa e feira em Sevilha.

Como este anno os dois festejos se sucedem com pequeno intervallo, as companhias fizeram os bilhetes validos por um só periodo, desde 3, primeiro dia da venda, até 25, ultimo dia para o regresso, o que permite aos passageiros aproveitar a semana entre a Pasccha e a feira para realizar qualquer excursão na Andaluzia, a qual poderão fazer com os bilhetes circulatórios de itinerários à vontade dos passageiros, que se pôdem obter em Sevilha, sendo requisitados com tempo—logo à chegada por exemplo.

Para instruir os nossos assignantes (mas só estes) temos á sua disposição todos os detalhes d'estes serviços.

Viagens na Suissa

Ainda o tempo não aqueceu convidando-nos a visitar os paizes frios, os bosques espessos, os montes nevados, e já a Suissa, na sua tenaz e louvável propaganda, espalha pelo mundo os primorosos reclamos das suas cidades e alturas.

Da União das associações de propaganda, de Berne, recebemos já uma boa porção de guias, folhetos e prospectos, que temos aqui á disposição dos nossos assignantes.

Aos que não puderem visitar a nossa redacção pessoalmente, enviaremos pelo correio (quando nos remetam os respectivos portes, 50 réis) os elementos que lhes possam ser uteis sobre as localidades que nos disserem desejar conhecer; isto enquanto tivermos exemplares de uns ou outros impressos, porque de alguns só ha um pequeno numero.

Quem nos honrar com a sua visita poderá escolher.

CONGRESSOS

Da Imprensa, em S. Luiz

E' efectivamente este anno a 9.^a sessão do Congresso Internacional das associações da Imprensa, em S. Luiz, Estados Unidos.

Os jornaes d'aquelle paiz publicam já varias notícias sobre os preparativos d'esta reunião e dirigem amaveis expressões aos congressistas que contam nella tomem parte, entre os quaes citam o director do nosso jornal.

Agradecendo-lhes estas distincções, asseguramos-lhes que igualmente desejamos visitar os nossos estimaveis collegas americanos, e na suposição de que possamos realizar esse desejo, o nosso director projecta alterar o itinerario da sua proxima viagem, na qual, em lugar de só visitar a Siberia, a China e o Japão, passará d'este ao outro hemisferio, realizando a volta do mundo.

Dos architectos, em Madrid

A 6.^a sessão do congresso dos architectos terá logar de 6 a 13 de abril no proximo anno, na capital do vizinho reino, como ficou determinado por occasião da ultima sessão, em Paris.

Os themes dados para discussão nesta assembléa são os seguintes, todos respeitantes á architectura:

- 1.^o Da arte moderna nos trabalhos;
- 2.^o Da conservação e restauração dos monumentos;
- 3.^o Do carácter e alcance que devem ter os estudos scientificos do ensino geral;
- 4.^o Da influencia dos modernos processos de construcção sob a forma artística;
- 5.^o Da propriedade artística;
- 6.^o Da instrucção a dar aos operarios architectos;
- 7.^o Da influencia dos regulamentos administrativos;
- 8.^o Da expropriação forçada;
- 9.^o E' conveniente a intervenção do architecto, como arbitro, para regular as relações entre patrões e operarios e solução dos conflictos que d'ellas resultam?

Além das sessões do congresso, realizar-se-ão duas excursões artísticas, uma a Toledo no dia 8, e outra a Alcalá e Guadalajara, no dia 12.

E' presidente do congresso o distincto architecto sr. D. Simeón Avalas, e secretario o notável artista sr. D. Luiz Cabello y Lapiedra.

PARIS-MADRID

Em automovel

Por occasião da corrida de automoveis que se realizará entre Paris e Madrid, nos dias 24 a 27 de maio, realizar-se-ha também uma excursão collectiva de automoveis entre os mesmos pontos com o itinerario que abaixo publicamos.

Nesta excursão só poderão tomar parte os automoveis guiados ou acompanhados por socios do Automovel-Club de France ou de qualquer outro club em que os mesmos carros estejam inscritos.

A quota de inscrição por cada carro é de 200 francos.

A excursão terá logar, por *étapes* diárias, de 14 a 26 de maio com o seguinte itinerario:

Paris—Pouges,—Royat,—viaducto de Garabit—Murat—Vic-sur-Cère—Padriac (visita da caverna), Rocamadour ou Alvignac—Cahors—Agen—Biarritz—São Sebastião, onde chegam no 6.^o dia, descansando até o seguinte.

Em Hespanha:

De São Sebastião—Zaraus—Bilbao (excursão a Portugalete)—Vitoria—Miranda del Ebro—Burgos—Venta de Baños—Valladolid—Salamanca—Avila (visita ao Escorial)—Madrid.

Este itinerario é obrigatorio, mas as paragens diárias não são obrigatorias, porque cada excursionista tem a faculdade de parar e dirigir-se a determinados pontos do itinerario que lhe convenha a menos ou a mais de cada *étape*.

No entanto, afim de dar á excursão o verdadeiro carácter collectivo, são obrigatorias as paragens de São Sebastião a Madrid.

A partida de Paris é a 14 de maio e de São Sebastião a 21 de maio.

O itinerario adoptado será indicado gratuitamente a todo o excursionista inscrito, por uma brochura descrevendo sumariamente as principaes localidades atraídas, dando as distancias respectivas e um plano

summario do percurso. Nos pontos mais difficeis d'este, e em toda a parte onde fôr possivel serão postos cartazes triangulares que indicarão a direcção a seguir, mas devendo a excursão fazer-se no andamento regulamentar habitual e não havendo portanto nenhuma medida de ordem necessaria para as provas de velocidade a tomar, cada excursionista deverá cuidar do andamento do seu carro conforme as difficuldades que se apresentem.

Os fogueiros dos carros que tomem parte na excursão deverão sujeitar-se em absoluto ás leis e regulamentos locaes sobre a circulação de automoveis em França e Hespanha, e além d'isso devem diminuir consideravelmente o andamento nos ajuntamentos e povoações, assim como nas curvas, passagens difficeis, estreitas ou escabrosas.

Moderar ou mesmo parar quando cavallos ou outros animaes medrosos se assustem

As formalidades aduaneiras para a passagem na fronteira incumbem aos proprietarios dos vehiculos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Regulamento dos electricos. — Finalmente, como anunciamos no passado numero, apareceu um regulamento para o transito dos carros electricos.

Isto prova quanta razão tinhamos, clamando, desde ha tres annos, por um regulamento que previsse numerosos casos que não tinham lei que os regulasse.

Respondeu-se-nos então que tudo estava regulamentado, que bastavam os regulamentos ingleses, que estava tudo muito bem.

A publicação, agora, d'este documento, vem provar quem tinha razão.

A extensão d'este diploma e a do que se refere ás concessões para industrias electricas que estamos dando, levar-nos-ha a dar um supplemento no proximo numero, para pormos em dia a *Parte Official*.

O regulamento não tem sido isento de criticas, mas os seus effeitos, que já vimos, é que os carros não circulam nas ruas da baixa em carreiras selvagens, como antigamente.

E muito justo é tambem que nelle se proiba aos cocheiros de trens e carroças atravessar as linhas servidas pelos electricos sem attenção alguma, como ainda ha poucos dias se deu na rua de S. Paulo.

Não toleremos desordenadas correrias dos electricos, mas não os obriguemos, tambem, a parar antes do cruzamento de cada rua ir do o conductor vêr se algum trem vem para atravessar.

Com boa disciplina, o serviço de tremvias electricos é, em Lisboa como em toda a parte, uma grande comodidade publica.

COMPANHIA DA POVOA

Temos presente o relatorio d'esta companhia respetivo ao anno findo e que deve ter sido presente á assembléa geral.

D'este documento se vê que a receita em 1902 foi de 133:460.027 réis, ou sejam mais 9:086.315 do que em 1901, e a despesa de 83:046.500, mais 698.300 que nesse anno.

O conselho, lamentando não ter podido iniciar até agora a amortização dos escriptos de divida differida, na importancia de 51:129.900, creados em 2 de janeiro

de 1886 e 33:687.900 dos titulos emitidos em 30 de junho de 1889, porque as despesas imprescindiveis de conservação e exploração da linha tem absorvido o aumento da receita, ficando ainda em atraso o pagamento dos juros das obrigações e estando a empresa sobre-carregada com cerca de 50 contos de letras a pagar, propôz a regularização d'estas contas nas seguintes bases: — 1.º Os escriptos de divida differida, creados em 2 de janeiro de 1886, na importancia de réis 51:129.900, serão resgatados ao par por accões da mesma Companhia; 2.º, os titulos de divida differida emitidos em 30 de junho de 1889, na importancia de 33:687.900, serão liquidados á razão de 50 p. c. do seu valor nominal por accões da mesma Companhia; 3.º, para realizar esta operação, os administradores ficam autorizados a dispôr das accões existentes de conta da Companhia e a emittir o numero de accões necessarias para efectuar o resgate d'estes escriptos e titulos de acordo com o artigo 5.º, § unico dos estatutos, ficando o capital da Companhia aumentado de conformidade.

Em relação ao movimento da linha, achamos no relatorio que diminuiu o numero de passageiros, de cerca 8.000, e aumentou a tonelagem de mercadorias em mais de 17 000 toneadas, mas como os passageiros, apesar de um menor numero, percorreram maiores distancias, sendo a média do seu percurso em 1901 12,28 kilometros por passageiro e em 1902 12,65 kilometros, a receita foi ainda assim um pouco superior.

Cintra á Praia das Maçãs

O relatorio d'esta companhia, lido na assembléa geral de 14 de março, de que démos noticia, é muito simples e nem por isso menos interessante, porque nos diz o estado dos trabalhos em 26 do mez anterior.

A terraplenagem para o leito da via está feita até a Praia das Maçãs, e os carris assentes até Collares, desde a estação da Companhia Real, faltando portanto, para ficar concluida esta secção, o assentamento dos carris entre Collares e a Praia, o assentamento dos desvios e a entrada na estação da Companhia Real, o que tudo deverá estar ultimado muito brevemente.

Concluida que seja esta parte, começa o assentamento dos carris para o centro da villa e para S. Pedro simultaneamente. Como se acham feitos e aprovados já pelo governo os estudos d'estes dois ramaes, deverá a sua conclusão levar pouco tempo, porque os trabalhos serão facilitados pela proxima estação.

A administração entendeu annullar o contracto com o empreiteiro H. Darras & C.ª, e substituiu-o por outro, limitado á construcção da estrada, e contratar com a respeitável casa Société Anonyme Westinghouse a installação de tudo que diz respeito á electricidade, tanto para viação como para illuminação, ficando fixado como limite do prazo em que esta installação se deve achar concluida, o dia 31 de maio de 1903, salvo os casos de força maior.

Está assignado o contracto com a camara municipal de Cintra para a illuminação; comprado um terreno — Quinta das Marcas — para fazer as installações; e adquirido o direito de explorar uma quantidade d'agua que era absolutamente indispensavel não só para uso das caldeiras, mas ainda por se procurar empregar mais tarde os meios para trabalhar com agua em vez de vapor, durante metade do anno.

Como se vê, a companhia conta já ter a sua linha prompta a funcionar no proximo verão, o que muito estimaremos pelo melhoramento que ella representa.

PARTÉ FINANÇEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes

E' convocada para o dia 15 de abril, ás tres horas da tarde na séde social, a assembléa geral d'esta companhia, para os fins do artigo 44º dos estatutos, e bem assim para deliberar ácerca de um additamento, que por omissão deixou de ser introduzido no artigo 18º dos mesmos estatutos por omissão da sua reforma pela assembléa de 1 de agosto de 1902.

Os depositos das accões ao portador effectuam-se até o dia 31 do corrente na séde da companhia, Rua de El-Rei, 99, 3º, e a representação do capital social será a prevista do artigo 41º dos estatutos.

Lisboa, 10 de março de 1903. — O Presidente da Assembléa Geral, *Francisco da Silveira Vianna*.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Em harmonia com o disposto nos art.ºs 12º e 14º dos Estatutos, se annuncia qun no sorteio realizado hoje, sahiram sorteados os n.ºs 566 a 570, 2 316 a 2 320, 3 666 a 3 670, 7 541 a 7 545 e 25.226 a 25.230.

O pagamento das obrigações sorteadas e dos juros, na importancia de 750 réis por coupon, começará no dia 1 d'abril das 11 ás 2 horas da tarde, em Lisboa na séde da Companhia, Rua Nova do Carvalho 71, 2º e na agencia no Porto, Rua da Picaria 49.

Lisboa 18 de Março de 1903. O Director de serviço, *Manoel M. d'Oliveira Bello*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de março de 1903.

Foi apresentado na camara electiva no dia 23 o parecer da commissão de fazenda sobre a proposta de orçamento do Estado para o futuro exercicio.

As receitas são computadas em:

Ordinarias:

Impostos directos.....	14.185:025\$000
Sélio e registo.....	5.470:500\$000
Impostos indirectos.....	25.120:880\$000
Impostos adicionaes.....	1.067:400\$000
Bens proprios nacionaes e rendimentos diversos.....	3.709:586\$000
Compensações de despesa.....	4.574:328\$000
Somam as receitas ordinarias.....	54.128:614\$000

Extraordinarias:

Imposto adicional extraordinario de de 5 por cento sobre todas as contribuições, taxas e demais rendimentos que se arrecadarem até 30 de junho de 1904.....	785:000\$000
Importancias levantadas e a levantar nos termos da carta de lei de 14 de maio de 1902, artigo 10º, alinea d).....	1.200:000\$000
Excesso da despesa orçada.....	761:519\$000
Total.....	56.875:133\$543

Despesas

Ordinarias:

Encargos geraes.....	9.468:326\$810
Divida publica fundada.....	21.272:397\$070
Differença de cambios.....	260.000\$000

Serviço proprio dos ministerios:

Fazenda.....	3.819:716\$584
Reino.....	3.002:492\$561
Ecclesiasticos e de justiça.....	1.092:467\$430
Guerra.....	6.411:218\$471
Marinha.....	3.972:332\$040
Ultramar.....	915:603\$500
Estrangeiros.....	359:650\$260
Obras Publicas, commercio e industria.....	4.863:961\$107
Caixa geral de depositos e instituições de previdencia.....	68:337\$500
Total.....	34.809:529\$734

Extraordinarias:

Fazenda.....	35.588\$000
Reino.....	21.355\$000
Guerra.....	115.775\$809
Marinha.....	122.040\$000
Ultramar.....	465.000\$000
Estrangeiros.....	40.000\$000
Obras Publicas.....	1.265.000\$000
Total — Réis.....	56.875:153\$533

Nas receitas ordinarias, a commissão reduziu 12.726\$590 réis. Nas despesas as reduções são as seguintes:

Nas ordinarias:
No ministerio da fazenda:

Reino.....	117.036\$350
Guerra.....	30.000\$000
Estrangeiros.....	3.500\$000
Obras Publicas.....	335.434\$760

Nas despesas extraordinarias:

Ministerio da Fazenda	16.000\$000
Guerra	20.000\$000
Estrangeiros	10.000\$000
Obras Publicas.....	190.000\$000
Total.....	236.000\$000

O que tudo somma

1.049.906\$000

O *deficit*, avaliado no orçamento em 1.800 contos, ficou reduzido a 761.519\$043 réis, porque a commissão não computou no mappa das receitas as que devem resultar das providencias sobre o alcool (artigo 20º do projecto de lei da commissão), sobre o rendimento collectavel dos predios urbanos inscriptos na matriz a datar do segundo semestre de 1899, inclusivé, (artigo 1º § 3º) sobre isenção de direitos aduaneiros (art. 43º § 4º).

Este resultado seria ideal, porque 761 contos de *deficit* nada é num orçamento do Estado, se os preceitos da mais rigorosa economia, da mais perfeita cobrança das receitas, da mais acrysolada fiscalização das despesas se cumprissem.

Mas infelizmente por melhor vontade que tenha o sr. ministro da Fazenda, os vicios de administração publica são tantos que impossivel é, dentro da actual organização, pôr-lhes cobro.

As economias, se são em pequenas coisas, embora o proverbio «muitos poucos fazem muito» seja uma grande verdade, levantam numerosos clamores; se são em verbas importantes erguem também *importantes* protestos, e como estes são gritados pelo phonographo da politica, que é instrumento dos mais aperfeiçoados, facilmente conseguem fazer-se ouvir; e lá se vae a economia!

Num dos ultimos concursos da Junta para a aquisição de cambiaes deu se o facto extraordinario de aparecer uma só proposta.

Este caso é attribuido ao mau efeito que as casas concorrentes dizem resultar-lhes de se *descobrirem* em offertas que não são acceitas, conhecendo-se depois no mercado a taxa por ellas fixada.

Por esse motivo desde sábado proximo, em que se realiza novo concurso para 20.000 libras, a Junta não dará a publico os nomes dos concorrentes que não conseguirem a adjudicação, indicando só o da casa adjudicataria e a taxa do cambio.

Durante a quinzena e como o mostra a nossa tabella de cotações, á parte pequenas oscillações nos titulos do Estado a tendência continuou para a alta em todos os titulos.

Os fundos publicos resistiram á grande baixa que se deu nos mercados estrangeiros, nos fundos ingleses, franceses e espanhóes, perdendo apenas o nosso 3%, interno 0,25%, subindo o externo até 40%.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v	42 13/16	42 3/4	Desconto no Banco
» cheque.....	42 3/8	42 5/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	671	672	No mercado.....
» cheque.....	675	676	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	272	273	res.....
» cheque.....	275	276	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v	272 1/2	273 1/2	Premio da libra...
» cheque.....	275 1/2	276 1/2	e
Madrid cheque	825	835	1\$170

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.	39,75	-	39,45	-	39,40	39,41	-	39,65	-	39,70	39,70	39,70	39,65	39,65
" coupon	-	39,50	39,45	-	39,40	39,41	39,40	39,40	-	39,50	39,45	39,45	39,40	-
Obrig. 4% 1888.....	20.950	20.950	20.950	-	-	20.950	20.950	20.950	-	21.000	21.000	21.000	-	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	49.800	49.800	-	-	49.800	-	-	-
" 4 1/2% assent.....	-	-	-	-	57.200	-	-	57.000	-	-	56.900	57.000	-	-
" 4 1/2% coup. int....	57.100	-	-	-	57.000	-	-	56.900	-	56.900	57.000	56.800	56.800	-
" 4 1/2% externo....	57.000	57.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	155.000	-	155.000	-	155.000	-	155.000	155.000	-	-	155.000	155.000	155.000	-
" Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133.500	-	-	-	-
" N. Ultramarino ..	118.000	118.150	118.000	-	117.800	117.900	-	118.150	-	118.000	118.000	117.800	117.800	117.800
" Lisboa & Açores.	-	-	-	-	122.200	122.000	-	122.500	-	123.000	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	146.000	145.000	146.000	146.000	-	145.000	145.200	145.500	-	145.000
" Comp. Phosphoros.	-	88.000	88.000	-	87.500	-	87.500	88.000	-	88.000	88.000	88.000	87.800	87.800
" Real.....	30.400	-	31.850	-	34.400	36.500	37.000	37.000	-	36.700	35.700	35.800	35.850	36.000
Obrig. prediaes 6%	-	94.500	94.500	-	-	-	-	-	-	94.500	-	94.500	-	-
" 5%	91.800	91.700	91.300	-	-	91.700	91.650	-	-	91.650	-	-	91.600	91.650
" Comp. Phosphoros.	92.000	92.000	-	-	-	92.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	81.700	-	-	-	82.000	-	81.900	-	-	-	-	-	-
" " 3% 2.º grau	-	40.000	-	-	41.150	43.200	42.800	42.800	-	42.500	41.500	41.600	41.800	42.250
" C. Nacional	-	-	76.500	-	-	-	-	-	-	-	76.500	76.500	76.500	-
" Atravez Africa....	97.700	-	98.000	-	-	-	-	98.000	-	-	98.400	-	98.000	-
Paris: 3% portuguez.....	32,42	32,45	32,35	32,40	32,35	31,65	31,77	31,92	31,80	31,95	31,42	31,55	31,60	-
Acções Companhia Real....	136	140	142	147	157	163	167	161	161	160	162	161	160	-
" Madrid Caceres....	-	-	-	-	42	47,50	53	56,75	-	48,50	47	46	49,75	-
" Norte de Hespanha...	229	231	229	226	225	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	345	318	347	343	341	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	203	203	206	-	203	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	362	363	362,50	362,50	362,50	364	364	363,50	363	361,50	364,50	363,75	363	-
" " 2.º grau	178	179,75	181	182,50	185	187	189	189	187	186	185	186	185	-
" C. Beira Alta.....	186	185	186	185	185	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	144	145	145	147	150	153	161	166	-	150	-	161	160,50	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	369,50	368	367,50	369	367,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	64,25	64,25	64	64,25	64,12	64,12	63,25	63,50	63,50	63,50	63	63	63,25	-
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....	85,93	85,62	85,62	85,50	85,50	85,50	85,93	85,56	85,56	85,56	85,93	85,56	85,56	-
Bruxelles: Atravez Africa....	-	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	86,50	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1903	1902	1903	1902
COMPANHIA REAL	de 8								
	26 4 Mar	693	71.915.000	103.773	693	669.686.000	657.050.648	12.635.352	-
	5 11 "	"	77.014.000	111.131	"	746.700.000	729.808.775	16.891.225	-
	26 4 Mar	380	11.731.000	30.871	380	100.734.000	89.842.352	10.551.648	-
	5 11 "	"	10.197.000	26.834	"	110.991.000	99.627.225	11.363.775	-
	29 4 Fev	511	23.963.165	46.894	489	115.055.390	114.109.365	946.025	-
	5 11 "	"	24.447.415	47.842	494	139.502.805	132.080.745	7.422.060	-
	29 4 Fev	358	22.605.551	63.143	358	117.271.315	117.398.702	-	127.387
	19 25 Fev	253	6.111.766	24.157	253	53.949.394	47.440.579	6.508.815	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	1 7 Jan.	105	1.468.482	13.985	105	1.193.224	11.364	1.468.482	1.193.224
	8 14 "	"	1.491.557	14.205	"	1.413.984	13.466	2.960.039	2.607.208
	15 21 "	"	1.556.284	14.821	"	1.459.243	13.897	4.516.323	4.066.451
	5 11 Fev	34	1.469.540	43.221	34	1.206.915	35.497	8.906.393	8.069.138
	12 18 "	"	1.469.055	43.207	"	1.410.415	41.		

LINHAS PORTUGUEZAS

Ampliação da estação de Evora. — Foi aprovado por portaria de 16 do corrente o projecto de modificação da estação de Evora, mandado elaborar pelo Conselho de Administração.

As instalações d'aquella estação para o serviço de mercadorias são já hoje insuficientes para o importante tráfego que ali afflue.

Consiste o projecto na construcção de um grupo de linhas ao norte da estação para serviço de dois cais cobertos de $73^m \times 10^m$ cada um, seguidos de outros dois descobertos, ficando entre elles uma estrada de acesso de 10^m de largura. Aproveita-se para isso terreno dispõivel pertencente á administração.

Do lado do sul são modificadas as linhas, construindo-se uma extensa via perdida para carregamento de cortiça.

Teve-se em vista deixar livre de novas construcções esse lado da estação, que terá de ser de futuro profundamente modificada quanto se construirem as linhas de Ponte de Sor e do Guadiana que ali bifurcam.

O orçamento eleva-se a 11:400.000 réis, não comprehendendo as linhas.

Este projecto, que vem deixar em muito boas condições o serviço de mercadorias d'Evora, foi elaborado pelo distinto engenheiro chefe de via e obras, Augusto Sequeira.

Collector dos esgotos em Faro. — Foi enviado pela Administração dos caminhos de ferro do Estado ao Conselho superior de obras publicas o projecto e orçamento, na importancia de 8:800.000 réis, dos collectores dos canos de esgoto da cidade de Faro.

E' sabido que, em virtude do traçado directo do prolongamento da linha ferrea de Faro a Villa Real, fica entre a linha e os cais da cidade um espaço triangular, cujo acesso é facultado ás pequenas embarcações por uma ponte-girante e que fica constituindo uma doca de abrigo.

Veem ali desaguar 14 canos de esgoto, que dão origem á infecção do terreno descoberto na occasião da baixa-mar, inconveniente que poderá aggravar-se, em virtude da construcção da linha.

Por isso, a comissão que ha tempos propôz a resolução da questão litigiosa do prolongamento da linha pelo traçado directo em frente da cidade, alvitrou a construcção do collector, considerando o obra complementar do caminho de ferro.

O projecto, elaborado pelo distinto e activo engenheiro chefe da construcção da linha, sr. Arthur Mendes, consiste na construcção de dois collectores de $0^m,8$ de largura, paralelos aos dois muros do cais e para o interior d'estes, indo desembocar nos pontos convenientes das regueiras.

Construído o collector e feita uma dragagem da doca, as condições hygienicas de Faro e as do serviço marítimo devem melhorar consideravelmente.

Estação central do Porto. — Foi concluido no prazo marcado e apresentado a S. Ex.^a o Ministro e ao Conselho de Administração o novo projecto da estação do Porto, elaborado pelo habil architecto J. Marques da Silva sob a direcção do sr. conselheiro Povoas.

Como é sabido, o projecto anterior comprehendia, na ala do edificio do lado da rua do Loureiro, por cima do cais de mercadorias, as instalações para o serviço de correios e telegraphos do Porto.

Foi achado insuficiente para o seu desenvolvimento

o futuro o espaço que lhe era destinado, com prejuizo do serviço do caminho de ferro.

O Conselho superior de obras publicas alvitrou o estudo de novo projecto, contando-se exclusivamente com o serviço do caminho de ferro e fazendo-se algumas modificações para melhorar o serviço.

Em harmonia com essas modificações foi elaborado o novo projecto.

Do lado da rua do Loureiro é construído apenas um cais coberto, igual ao que existe ao longo da rua da Madeira.

No topo da estação corre um extenso vestíbulo de 14^m de largura, correspondente ás linhas e plataformas, ligando entre si dois elegantes pavilhões, destinados, o da rua da Madeira, no andar terreo, ao serviço da expedição de bagagens e recovagens á partida, e nos andares superiores aos escriptorios da direcção; o da rua do Loureiro, no pavimento terreo á recepção de bagagens e recovagens e nos andares superiores a habitação de empregados.

Ha ainda num d'elles o restaurante e no outro uma estação telegrapho postal. As bilheteiras ficam no vestíbulo.

As linhas do serviço de passageiros são em numero de seis, divididas em dois grupos de duas cada um por uma plataforma central e tendo aos lados plataformas que servem tambem as vias externas. Ha ainda de cada lado duas linhas para o serviço de mercadorias. Para o serviço de expedição de peixe ha um cais especial.

Em frente do edificio fica a rua d'acesso das carruagens, limitada exteriormente por uma escadaria que vence a diferença de nível e ligada nos extremos com a praça pelas convenientes rampas.

O projecto vai ser enviado ao conselho superior das obras publicas.

Valença a Monsão. — O sr. deputado Luiz José Dias apresentou na Camara em sessão de 17 uma representação da Camara Municipal de Monsão, pedindo ás Cortes a aprovação do projecto de lei de garantia de juro para a construcção d'um caminho de ferro, mostrando a sua importancia por ir impulsionar o fomento economico das mais bellas e pitorescas paisagens da formosissima província do Minho, e oferecer comodidade aos frequentadores das aguas de Monsão e Melgaço, que já hoje rivalizam com as de Felgueras e Mondariz.

Aviz a Coruche. — No dia 23 realizou-se em Móra, no salão da Sociedade Recreativa, uma importante reunião dos principaes proprietarios e lavradores locaes e do concelho de Aviz para tratar de promover a construcção da projectada linha.

A assembléa foi presente que, tendo já sido pedida essa construcção ao sr. ministro das obras publicas, este respondera que, visto estar já de ha muito elaborado o projecto das construcções ferro-riarias do sul do Tejo, projecto no qual esta linha não tinha sido incluida, essa concessão não podia ser aprovada, mas que, fazendo parte d'essa rede, a linha de Evora passando por Arroyolos, Móra, Montorjil e terminando em Ponte de Sôr, os estudos para a sua construcção principiariam em breve.

O presidente expôz que esta resposta não satisfazia por completo as aspirações d'aquelles concelhos, resolvendo-se por isso dirigir a representação a el rei para que se mande estudar o traçado, visto que é esta a linha que mais convém aos interesses d'aquelles povos.

De Braga ao Prado. — Deu entrada no ministerio das obras publicas um requerimento em que os srs. Eduardo de Mattos e Jorge da Cunha, que em 3 de março requereram a concessão para estabelecer e explorar uma

linha de tracção electrica em parte da estrada real n.º 27 comprehendida entre Braga e Prado, pedem sejam juntos ao processo do citado requerimento uma memoria descriptiva da linha e uma planta elucidativa do sistema do traçado por meio de trolley.

Officinas do Barreiro. — Chegaram já os materiaes e machinismos para uma installação de pequenas machinas-ferramentas portateis manobradas pelo ar comprimido. Vae-se começar a montagem. Conseguir-se-ha com esses apparelhos notavel economia de tempo e dinheiro nas reparações do material circulante, especialmente na das locomotivas.

Vão começar igualmente os trabalhos de installação electrica para illuminação das officinas e da estação do Barreiro, contractada com a casa Siemens & Halske. Estão sendo feitas pela casa Robinson de Inglaterra e deverão chegar dentro de pouco tempo as machinas-ferramentas para uma nova officina de carpintaria e marcenaria movidas electricamente.

Carruagens para o Minho e Douro. — Pelo Conselho de Administração foi aberto concurso limitado para o fornecimento de 24 carruagens á Direcção do Minho-Douro, conforme os typos que ha tempos descrevemos. São 4 de 1.ª classe, 2 mixtas de 1.ª e 2.ª classe, 8 de 2.ª classe, 10 de 3.ª classe, ficando a Administração com a faculdade de adquirir mais 2 de 1.ª, 2 mixtas, 4 de 2.ª e 2 de 3.ª

As propostas são abertas no dia 12 de abril.

Nas officinas do Barreiro está-se trabalhando na feitura de 18 carruagens do mesmo typo, sendo 4 de 1.ª, 4 de 2.ª, 10 de 3.ª classe. Os ferros estão já comprados em importantes fabricas da Allemanha e a madeira de teca foi já adquirida, achando-se em construcção as caixas.

As carruagens do Minho e Douro são forradas de chapa de ferro.

Illuminação electrica do vapor «D. Carlos.» — Está concluída a installação da luz electrica a bordo do vapor *D. Carlos*, do Sul e Sueste, confiada á casa Siemens & Halske.

Além das lampadas para illuminação interior foi colocado um projector electrico.

A installação custou 5.589 50 marcos.

São já dois os vapores assim illuminados, o *D. Carlos* e o *D. Amelia*. Subsequentemente será introduzido igual melhoramento nos outros dois.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Temos presente o relatorio da nova companhia de Villena a Alcoy e Yecla, que explora uma pequena rede de 54 kilómetros, tendo já em adeantada construcção e concedidos mais 74 kilómetros.

Esta companhia entrou já no periodo de regularização da sua situação, tendo realizado o convenio com os seus credores, tornando desafogados os horizontes da sua administração.

Além d'este facto, o rendimento das linhas vae aumentando consideravelmente, sendo a melhoria em 1902 de 27,5 por cento sobre os productos do anno anterior.

Os haveres da companhia, que sobem a 5.801.633 pesetas, estão livres de qualquer hypotheca, o que sobejamente garante o capital das obrigações emitidas e a collocar.

Já no ultimo semestre foi pago o coupon das obrigações.

A companhia propõe-se construir mais uma linha de 31 kilómetros entre Jumilla e Cieza ou Blanca, para o que conta com uma subvenção que lhe foi oferecida de 100.000 pesetas (18 contos) e a cessão gratuita de todos os terrenos que sejam necessarios, nos concelhos de Jumilla e Cieza.

FRANÇA

Foi aberta á exploração a estação de Aubervilliers do metro-politano de Paris.

O ministro das obras publicas mandou proceder aos estudos d'uma linha para tracção electrica de Axat a Mont Louis por Puyvalada, Formiguères, Matemale e La Llagonne.

Foi decretada a utilidade publica para o estabelecimento da via ferrea de interesse local de Hazebrouck a Merville, no departamento do Norte. A extensão é de 14.500 metros.

ALLEMANHA

A administração imperial dos caminhos de ferro da Alsacia-Lorena tomou de arrendamento á companhia dos caminhos de ferro luxemburgoes as suas linhas, bem como as vias de concordancia dos valles de Duelinque e de Ruemelinque.

A renda é de 3.866.400 francos por anno.

E' curiosa uma das clausulas do contracto. Exige-se nelle a completa neutralidade das linhas. Nem mesmo em tempo de paz se permitte que transportem tropas ou material de guerra.

SUISSA

Foi promulgada a 7 de janeiro a lei federal relativa á duração do trabalho na exploração das empresas de transportes e comunicações que havia sido votada em 19 de dezembro ultimo.

A duração do trabalho não pôde ultrapassar 11 horas por dia, o repouso obrigatorio é de 8 horas pelo menos. O dia de trabalho será dividido em duas partes por um repouso de 1 hora. O trabalho nocturno terá um supplemento de salario de 25%.

RUSSIA E CHINA

Espera-se que no dia 1 de junho se abra á exploração o caminho de ferro do Este chinez que se liga á rede da Russia.

Vae partir para ali uma comissão oficial que sae de S. Petersburgo na primeira quinzena de abril.

AFRICA FRANCEZA

A linha do Dahomey está em exploração regular desde Kotomi a Toffá, isto é, na extensão de 70 kilm. Adeante de Toffá já estão assentes os carris em mais 12 kilm., na direcção de Kinta.

A dificuldade principal a vencer é a passagem de Lamá.

AMERICA

Por telegrammas dos Estados Unidos sabe-se que o senador Davis propôz aos representantes das repúblicas sul-americanas o colossal projecto d'um caminho de ferro ligando Buenos Ayres a Nova York, começando no terminos da rede mexicana, atravessando a America Central, descendo d'ahi á linha dos Andes até a Bolivia, seguindo depois pelas repúblicas Argentina, Paraguay e Uruguay, com ramaes para o Brazil e Chile.

D'esta forma a linha teria uns 16.500 kilómetros, dos quais 10.500 já estão construidos.

O grande millionario Carnegie ofereceu subscrever logo com 200 mi. hões de dollars.

Para 6.000 kilómetros que falta é já uma subscricção de réis 3.500.000 por kilómetro.

Notas varias

Marcar logar. — Acaba de ser dada pelo tribunal de Dunkerque uma confirmação da doutrina que garante ao passageiro o direito de marcar e reservar para si o logar que ocupa ou pretende ocupar no comboio.

Um passageiro que na estação do Havre tomou o logar d'outro, afastando os signaes com que este marcara esse logar — uma bengala um guarda chuva e um chapeu — foi condemnado a um franco de multa e as despesas do processo, como contraventor do regulamento de polícia dos caminhos de ferro.

Telegrapho sem fios. — Trata-se de aplicar a grandiosa invenção de Marconi para as comunicações dos comboios em andamento, e neste sentido já se tem feito, na America, algumas experiencias importantes.

Um trem andando á velocidade de 90 kilometros pôde expedir telegrammas a uma distancia de 13 kilometros, o que já é muito útil para evitar collisões e avances de comboios sobre pontos interceptados.

Na Italia vão estabelecer se apparelhos te'graphicos d'este sistema em todas as estações de caminhos de ferro.

Sala d'armas. — Fomos obsequiados com um convite para entrada efectiva na sala d'armas do sr. Sousa Magalhães, distincto professor d'esgrima, installado na rua do Telhal, 71, 1.^o onde se lecciona o florete, a espada, o sabre e a gymnastica elementar para menores.

Agradecemos.

Locomotivas. — Fabricaram-se nos Estados Unidos da America 2.831 machinas locomotivas a vapor, 55 de ar comprimido, 155 electricas, e 5 de gaz.

As fabricas com esta especialidade de produção tem 19.039 operarios — um exercito.

Nas officinas das companhias ferro viarias construiram-se tambem 272 locomotivas, o que dá uma somma de 3.446.

Tremvias de Berlim. — A sociedade continental para empresas electricas de Nürnberg submetteu á approvação superior o projecto para uma nova linha aerea, electrica, que deve unir a parte norte com a do sul da linha existente em Berlim.

Será do sistema Langen, de que já aqui nos occupámos.

Grandes velocidades. — Em França actualmente os comboios mais rápidos são os da companhia do Norte; o rápido Paris-Amiens marcha á razão de 102 km. por hora; o de Paris-Lille, o Paris-Bolonha e o Expresso do Norte, andam 90 a 91 km. por hora. A seguir temos a companhia d'Orleans com o Sud Express Paris Bordeus, que percorre 86 km. por hora, e a companhia de Leste com o expresso de Paris a Nancy com a velocidade de 78 km.

Em Inglaterra os comboios de Londres a Edimburgo marcham a 84 km. á hora, e na Alemanha os de Berlim a Hamburgo a 80 km. por hora.

Todas estas velocidades são médias ou commerciaes, pois que em plena marcha os comboios da companhia do Norte da França alcançam facilmente 120 km. por hora.

A velocidade maxima attingida em vias ferreas foi, porém, a de 181 km. por hora com uma carruagem electrica Siemens da Sociedade Berlinense.

Numa linha de Chicago já se tinha obtido 159 km. por hora.

A Pennsylvania Railroad percorre 131 milhas entre Crestline e Fort Wayne em 123 minutos comprehendendo-se as paragens em 4 estações.

A via ferrea de maior altitude. — A linha peruviana chamada Ferro Carril Central del Peru, passa por pontos da maior altitude por onde até hoje se tenham estendido carris d'aço de vias ferreas.

Em 8 horas faz-se por ella um trajecto interessante. Sae se de pontos sujeitos a um clima tropical, pois estão a 8° ao sul do equador, e atinge-se nas montanhas o clima das neves eternas.

De Callao a Oroya vão 222 kilm. d'uma construção dificilima que se venceu á força de dinheiro.

O ponto culminante é o meio do tunnel de Caldera, que tem 2 400^m de comprimento e esta á cota de 4.780^m sobre o nível do mar, isto é, a uma cota proxima da altura do Monte Branco.

E' muito mais alta, portanto, do que a linha suissa do Goenergrat que só atinge 3.919^m.

Engates automaticos. — E' interessante notar a influen-

cia que uma lei protectora dos operarios teve na diminuição dos desastres.

Em 1893 publicou-se uma lei na America ordenando ás companhias ferroviarias a adopção de apparelhos para engates automaticos em substituição dos engates feitos á mão.

O resultado é o que a singela estatistica demonstra:

Em 1893 notaram-se 443 desastres entre mortos e feridos; em 1900 foram apenas 282, apesar do desenvolvimento que tem tido a viação nos Estados Unidos e portanto apesar do aumento do pessoal empregado nas manobras dos vagons.

E' um exemplo em que convém meditar.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Visita de S. M. o Rei d'Inglaterra Grandes festejos em Lisboa

Desde 1 a 6 de abril, todas as estações d'esta Companhia, com excepção das que servem Lisboa por comboios tramways, venderão bilhetes de ida e volta de todas as classes para Lisboa, a preços reduzidos, validos para o regresso de 2 a 8 do mesmo mes.

Aos portadores de bilhetes de 1.^a classe é permitida a ocupação de lugares de luxo, excepto nos comboios Sud-Express, mediante pagamento do respectivo supplemento.

Na noite do fogo d'artificio realizar-se ha um comboio especial que partirá de Lisboa:

Rocio para T. Vedras ás 12,12 da manhã com paragem em todas as estações desde Cacem, e o comboio tramway n.^o 1.401 que sae de Lisboa-Rocio para V. Franca ás 12,35 da manhã, será prolongado até Santarem com paragem em todas as estações intermédias.

Para mais esclarecimentos e preços, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 28 de março de 1903.

Serviço especial com motivo da feira e festas da Semana Santa em Sevilha

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos.

De Lisboa: 1.^a classe, 18^{Rs}300; 2.^a classe, 12^{Rs}900; 3.^a classe 8^{Rs}600. Porto-Campanhã: 1.^a classe, 21^{Rs}300; 2.^a classe, 14^{Rs}900; 3.^a classe, 10^{Rs}100; validos para ida de 3 até 17 d'abril, e para o regresso de 11 até 25 d'abril, inclusivé.

Comboio rápido directo de ida e volta, composto de carruagens de 1.^a classe, carruagens sleeping e um restaurante (este ultimo até ou desde Elvas).

Partida de Lisboa Rocio em 16 de abril ás 4 h. da tarde. Chegada a Sevilha ás 9,5 da manhã. Partida de Sevilha em 22 d'abril ás 8,20 da tarde. Chegada a Lisboa Rocio ás 12,38 da tarde.

São validos para este comboio os bilhetes especiaes de 1.^a classe d'este serviço e os ordinarios simples (uma só viagem) da mesma classe.

Sobretaxa para o wagon-leito, quer á ida quer á volta, 21 pesetas e mais 10 centimos de sello para o Governo hespanhol.

Os passageiros de 1.^a classe poderão tomar as suas refeições no restaurante.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 17 de março de 1903.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de carvão de pedra

No dia 13 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 72.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes preveniencias:

Albion, Cambrion Navigation, Cory's Merthyr, Cyfarthfa, Dowlais Merthyr, Ebbw Vale, Ferndale, Great Western, Hood's Merthyr, Lancaster's Griffin Nantglo, Lewis Merthyr, Naval, Newport, Abercarn Black-vein, Nixons Navigation, Ocean Merthyr, Risca, Russell's, New Black-vein, Standard, Tredegar Western Valley Black-vein.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Pariz nos escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 13 de fevereiro de 1903.

Fornecimento de aguaraz

No dia 6 de abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 5.000 kilogrammas de aguaraz.

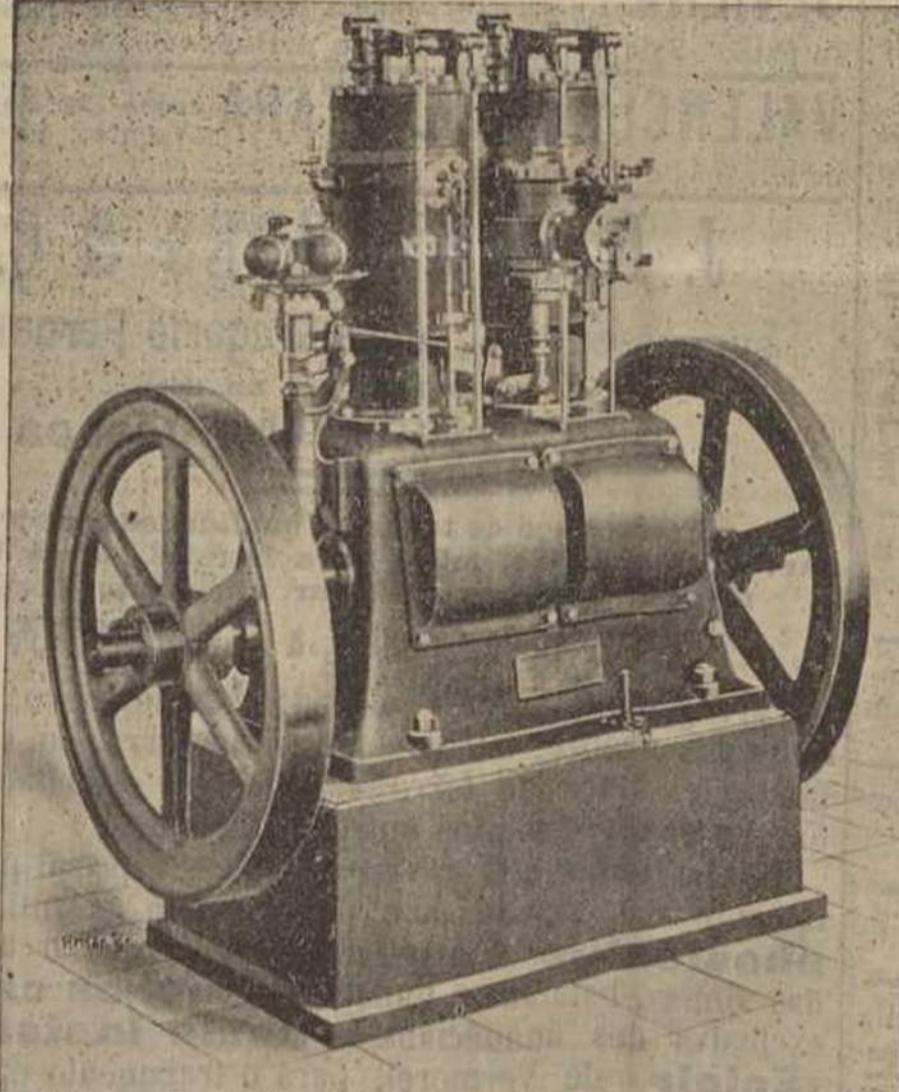
As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa 20 de março de 1903.

MOTORES

*da celebre fabrica
americana*



Marinette Iron Works
Manufacturing Co.

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras trigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

【CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA】

Agentes geraes em Portugal,

F. STREET & COMP.^A

Palacio da Flôr da Murta, LISBOA

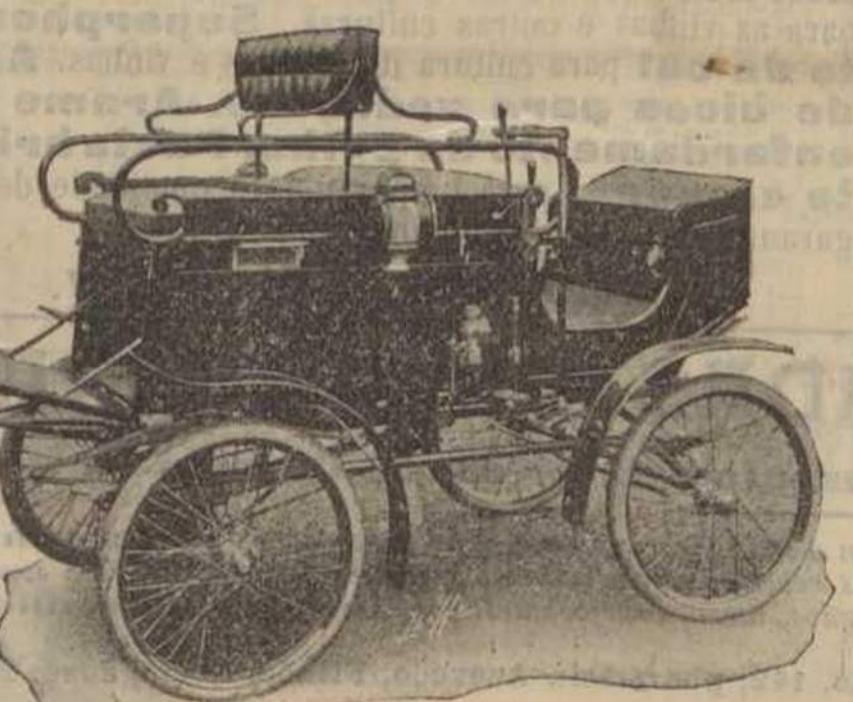
Estes carros são muito fáceis de manipular, não deitam cheiro, não teem trepidação, não teem engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possível obter-se qualquer andamento desde 0 até 60 kilómetros por hora, não fazem barulho e sobem todas as rampas, mesmo as mais íngremes.

Os automóveis "LOCOMOBILE" são movidos por meio de vapor; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e também a mais aperfeiçoada e a mais conhecida.

Para se trabalhar com os "LOCOMOBILE" não é preciso educação técnica alguma, pois o machinismo é muito simples.

Os automóveis menores comportam agua para 30 kilómetros e os maiores para 90 kilómetros

Preços desde 850.000 réis



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 Bon 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, 1500 réis a 2500 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

HAMBURGO Walter Muths Sautier — 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 Flores, 71 — 1st class English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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 accommodações desde 1500 réis por dia até 1500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Itália. — De 1.º ordem; construído especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores comodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1700 réis; em setembro, desde 1700 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 240 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1º.

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

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

J. B. FERNANDES & C.º

SUCCESSIONS DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19 — LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafas, garrafas e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira**, exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea**

«**Eclair**» de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes **Pulverizadores** «**Eclair**», de Vermorel, para a calda bordeleza.

Pulverizadores para aplicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores** «**Excelsior**», de Vermorel para applicar o sulfureto de carbono. **Flor de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**, **Nitrato de sodio**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame de bicos para vedações**. **Arame para enfardamento de palha**. **Pasta britante** «**Amor**», para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

AGUAS CHLORÉTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia Usam-se no tratamento da escrofulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, **syphilis**, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammacões de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

H. PARRY & SON

Oficinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

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

COMPANHIA REAL		LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.		
C. Sodré	Algés	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.			Partida	Chegada	Partida	Chegada	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	11-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.		11-0 m.	7-30 t.	6-50 t.	b	5-39 t.			5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.		9-30 n.	6-37 m.	—	—	—			8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	3-85 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.									4-120 t.	3-37 t.	4-39 t.	7-40 t.	
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.									7-0 t.	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.	
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.	9-37 n.	7-8 n.	10-30 n.	11-10 n.													
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-48 m.																	
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.																	
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.																	
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.																	
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.																	
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.																	
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.																	
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.																	
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.																	
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.																	
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.																	
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.																	
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.																	
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-38 t.																	
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	12-5 t.																	
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.																	
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.																	
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.																	
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.																	
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.																	
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.																	
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.																	
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.																	
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.																	
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.																	
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.																	
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.																	
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.																	
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.																	
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.																	
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.																	
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.																	
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.																	
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 m.																	
7-45 t.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.																	
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-54 n.																	
8-30 m.	8-45 n.	9-2 n.	9-18 n.																	
8-50 m.	9-5 n.	9-22 n.	9-38 n.																	
9-15 n.	9-33 n.	9-47 n.	10-3 n.																	
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.																	
10-0 n.	10-15 a.	10-32 n.	10-48 n.																	
10-45 n.	11-3 n.	10-52 n.	11-8 n.																	
11-30 n.	11-45 n.	11-35 n.	11-54 n.																	
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.																	
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ																		
8-5 m.	8-34 m.	8-49 m.	9-18 m.																	
12-30 n.	1-3 n.																			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré																		
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.																	
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.																	
a 9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.																	
a 9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.																	
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-35 m.	10-32 m.				</													



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 13 de abril sahirá o paquete **Thames** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, 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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Prata, 8, 2.^o

Africa Oriental, (via Suez), vapor alemão **Kurfurst**. Sahirá a 17 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, **Petropolis**. Sahirá a 10 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barthélemy**. Sahirá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bremen, vapor alemão **Achilles**. Sahirá a 10 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Bremen e Hamburgo, vapor alemão **Por-timão**. Sahirá a 5 d'abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Corunha, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 7 d'abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 27 de abril. Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4.



Hamburgo, vapor alemão **Sonech**. Sahirá a 9 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor inglez **Patagonia**. Sahirá a 6 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Hildebrand**. Sahirá a 5 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 7 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool vap. inglez **City of Amsterdam**. Esperado a 2 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool vapor inglez **Minho**. Sahirá a 3 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo) vapor inglez **Alsatian**. Sahirá a 5 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



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



Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor inglez **Numidia**. Sahirá a 13 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez **Desterro**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 7 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Christiania**. Sahirá a 13 d'abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Parabyba do Norte (Cabello), vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **São Paulo**. Sahirá a 15 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, neiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 8 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, neiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 13 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Vlissingen e Hamburgo, vap. alemão **Bürgermeister**. Sahirá a 3 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Vlissingen e Hamburgo, vapor alemão **Markgraf**. Sahirá a 7 de abril. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhos de Leste e Norte e seus Ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras a Alfarelhos e a Figueira da Foz e da Beira Baixa

TARIFA ESPECIAL N.º 16 — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Abril de 1903

Viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes

ARTIGO 1.º

Grupos excursionistas que viajem, ida e volta, pelos comboios ordinarios
occupando logares de 1.^a ou 2.^a classes

PREÇOS — Metade das taxas da Tarifa Geral correspondentes aos bilhetes de 1.^a e 2.^a classes

Minimo para formação dos grupos: 1.ª classe, 40 passageiros ou pagando como tal
 2.ª v 60 v v v v v v v v v v
 Minimo de percurso, ida e volta: 60 kilometros ou pagando por essa distancia

Condições do artigo 1.º

1.º—O director ou chefe de cada grupo excursionista requisitará estes transportes, por escripto e com 48 horas de antecedencia pelo menos, ao Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação de Santa Apolónia, Lisboa. A requisição deverá indicar o numero exacto ou approximado dos passageiros que constituirem o grupo e, em todo o caso, o minimo garantido de acordo com as estipulações d'esta tarifa; e designará os comboios pelos quaes a excursão haja de effectuar-se.

§ unico — A Companhia reserva-se a faculdade de recusar em absoluto a venda d'estes bilhetes e, em especial, para os comboios em que julgue haver inconveniente para o servico geral.

2.º — A viagem de volta terá que realizar-se dentro dos prazos máximos de 2 dias, quando a distância entre a estação de origem e a de destino não for superior a 100 quilometros; 4 dias, quando exceder 100 quilometros e não ultrapassar 200; 6 dias, quando for superior a 200 quilometros.

3.^a — O custo do transporte, tanto de ida como de volta, será pago na estação de partida, 12 horas antes, pelo menos, de sair o comboio pelo qual haja de ser effectuada a viagem de ida, considerando-se sem efeito a requisição se este preceito não fôr observado.

Na occasião do pagamento será entregue ao chefe do grupo um bilhete collectivo com a indicação do numero de passageiros, classe, destino e comboios para que é valido tanto á ida como á volta, e tantas senhas quantos sejam os passageiros que formarem o grupo, de uma das quaes cada um será portador durante a viagem. A quaesquer passageiros que excedam o numero marcado no bilhete, não é extensiva a applicação da presente tarifa.

§ 4.º — Quando, depois de realizado o pagamento a que se refere esta condição, a viagem não venha a verificar-se por motivo alheio à responsabilidade da Companhia, reverterá a favor d'esta 10 % do custo total dos bilhetes, a título de indemnização, processando-se reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido d'este, dirigido por escripto, ao Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

§ 2.º — Os factos de ser interrompida a viagem ou de não serem utilizados os bilhetes para a volta não obrigam a Companhia a reembolso algum, salvo se forem devidos a culpa sua, devidamente comprovada.

Neste caso, seguidos os trâmites indicados no § antecedente, será reembolsado o custo total da viagem se a interrupção se der à ida, e metade desse custo se a interrupção se der à volta.

4.º — Aos passageiros só é permitido viajar em grupo e nas carroagens ou compartimentos que a Companhia lhes destinar, considerando-se nulos e sem valor algum os bilhetes ou senhas que se apresentem fóra d'estas condições.

§ unico — Quando as circunstâncias lh' o permittirem, a Companhia concederá aos grupos de passageiros que viajarem ao abrigo da presente tarifa, e segundo a constituição de cada grupo, carruagens ou compartimentos reservados.

5.º — Os bilhetes e senhas são pessoaes e intransmissíveis; valem tão sómente para os comboios e trajetos n'elles indicados e serão nulos, para todos os efeitos, quando se encontrem n'outras condições.

6.º — Não é concedido transporte gratuito de bagagem registada.

7.º — As mudanças de classe não são permitidas. Considerar-se-ha sem bilhete o passageiro que ocupar lugar de luxo, ou de classe diferente do bilhete ou senha de que fôr portador.

ARTIGO 2.º

Comboios especiaes de ida e volta

Preços por passageiro e kilometros: 1.ª classe 9 réis; 2.ª classe 6 réis; 3.ª classe 4 réis

Taxa minima por comboio e kilometro.....	1500 réis
Minimo de cobrança por comboio	100000 »

Percorso do material vazio: — Tendo o comboio origem em estação onde não haja deposito de locomotivas, accrescerá aos preços mínimos precedentes, a taxa de 200 réis por kilometro, tanto à ida como à volta, applicada ao trajecto entre a estação de origem do comboio e o deposito de locomotivas mais proximo, que disponha de machinas do tipo apropriado.

O minimo de cobrança será de 100000 réis, por comboio, pela ida e a volta da machina.

Condições do artigo 2.º

1.º — A requisição d'estes comboios, que podem ser formados com carruagens de mais de uma classe, deverá ser feita por escripto, com a antecedencia de 3 dias pelo menos, ao Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação de Santa Apolonia, Lisboa.

2.º — A Companhia reserva-se a faculdade de não satisfazer, quando o julgar conveniente, as requisições d'estes comboios.

3.º — O requisitante deverá efectuar na estação de partida, pelo menos 48 horas antes da viagem, o pagamento total do preço do comboio, estabelecido pelo numero de passageiros para que fôr ajustado.

§ 1.º — Até realização d'este pagamento subsiste, para a Companhia, o direito de não satisfazer a requisição.

§ 2.º — A Companhia só fará entrega dos competentes bilhetes ao requisitante, 24 horas depois d'este haver depositado na estação de partida, 10 % da importancia do preço do comboio, ou 24 horas depois de pago o seu custo total. O referido deposito de 10 % será tido em conta para a importancia a cobrar como preço do comboio.

§ 3.º — Poderá pelo requisitante ser pedido qualquer supplemento de bilhetes, posteriormente ao pagamento de que trata a presente condição, até 2 horas antes da partida do comboio e na estação onde este tiver origem. E quando o serviço lho permitta, a Companhia satisfará o pedido contra pagamento da importancia correspondente à applicação da presente tarifa.

4.º — As requisições d'estes comboios especiaes serão consideradas sem efeito quando o pagamento a que se refere a condição precedente (3.º) não fôr realizado com a antecedencia e pela forma n'ella estabelecida.

§ 4.º — Se depois de efectuado o deposito de que trata o § 2.º da condição 3.º, ou se, depois de pago o seu custo, o comboio não se realizar por motivo estranho á responsabilidade da Companhia, reverterá a favor d'esta, a importancia d'aquelle deposito, ou 10 % da importancia paga, processando-se, n'este caso, reembolso do que restar a favor do requisitante, mediante pedido d'este, dirigido por escripto ao Engenheiro Chefe da Exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

§ 2.º — A Companhia reembolsará ao requisitante, cumpridos os trmites estipulados no § antecedente, o custo total do comboio quando por sua culpa ou responsabilidade fôr suspensa a viagem ajustada, antes ou depois de começada.

Em caso algum, contudo, poderá ser obrigada ao pagamento de qualquer indemnisação.

5.º — Os bilhetes para os comboios especiaes são nulos e sem valor para quaisquer outros.

6.º — Os passageiros teem a faculdade de tomar o comboio, á ida, em qualquer estação de transito onde haja paragem, e de se apear, á volta, em qualquer estação de paragem anterior á de destino, pagando, em ambos os casos, o preço completo da viagem, de extremo a extremo. E-lhes prohibido: no primeiro caso, deixar o comboio antes d'ele chegar ao seu termo; no segundo caso, tomar o comboio em qualquer estação que não seja a da sua origem.

7.º — A viagem de volta deve começar dentro do prazo maximo de 24 horas, contado da hora da chegada do comboio á estação de destino.

§ unico. — Poder-se-ha exceder este prazo até o triplo, a troco do pagamento da sobretaxa de réis 50000 por fracção indivisível de 24 horas de aumento.

Se o addiamento da volta, dentro dos limites marcados n'este §, fôr requisitado depois de haver sido ajustada e organisada a viagem, a Companhia poderá recusal-o; e, em todo o caso, reserva-se a plena liberdade de alterar o horario e marcha do comboio de volta como julgar conveniente para o serviço geral.

8.º Não se regista bagagem nem quaesquer outros transportes para estes comboios especiaes.

Os objectos de uso proprio dos passageiros, taes como: malas de mão, cestos, caixas, latas, saccos, barbis, etc., com comida ou bebedas para consumo immediato dos excursionistas; velocipedes, automoveis para uma só pessoa, pequenos apetrechos de caça ou de pesca, apparelhos photographicos ou para observações, instrumentos musicaes portateis, e mais artigos analogos, quando não possam ser levados nas carruagens, serão gratuitamente transportados, sem responsabilidade para a Companhia, no fourgon, quando n'este houver espaço disponivel sem prejuizo do necessario para o serviço do comboio.

9.º — A Companhia reserva-se o direito da escolha do material com que hão de ser formados estes comboios. Unicamente se compromette a compol-los com um numero certo e determinado de logares de qualquer das tres classes, typo commum, em harmonia com o ajuste que fôr feito com o requisitante.

10.º — Salvo convenção especial, estes comboios não poderão ser ornamentados nem levar nenhum distintivo ou signal particular.

Condições geraes

1.º — As taxas da presente tarifa serão applicadas, quando o trajecto abranja linhas de differente concessão, á somma das respectivas distancias de applicação, tendo-se em conta uma só vez o minimo de cobrança.

2.º — Esta tarifa só aproveita a viagens de ida e volta.

3.º — Não se concede meios bilhetes, nem se permite mudança de classe.

4.º — O imposto do sello não está incluido nos preços nem nos minimos de cobrança da presente tarifa. Será, portanto, cobrado á parte.

5.º — No que não seja contrario ao que esta tarifa dispõe, vigoram as condições da Tarifa Geral.

Esta tarifa annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial n.º 16 de grande velocidade em vigor desde 15 de Maio de 1901.

Lisboa, 24 de Março de 1903.

Exp. 483.

N. B. A presente annulla a tarifa d'egual numero, edição de 21 de Março de 1903.

O Director Geral da Companhia
Chapuy.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

TARIFA ESPECIAL M. L. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

(Internacional n.º 1 da Companhia Espanhola)

Valida durante 6 meses contados de 1 de Abril de 1903

BILHETES DE IDA E VOLTA VALIDOS POR 30 DIAS
ENTRE AS ESTAÇÕES ABAIXO INDICADAS

Preços

De Madrid Delicias as estações abaixo e volta ou vice-versa	1.ª classe			2.ª classe			3.ª classe		
	M. C. P.	C. Real	Total	M. C. P.	C. Real	Total	M. C. P.	C. Real	Total
Lisboa	42.238	7.022	19.260	8.579	4.921	13.500	6.478	3.542	9.720
Porto-Campanhã	10.463	8.797	19.260	7.333	6.167	13.500	5.281	4.439	9.720

N. B. — Os preços supra não incluem o imposto de selo em Portugal.

Condições

1.º Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis e devem ser assignados pelos portadores, os quais não poderão negar-se a comprovar a sua identidade por meio da sua assignatura, sempre que isso lhes seja exigido pelos agentes das Companhias.

Estes bilhetes só podem, pois, ser utilizados para o regresso pelas mesmas pessoas que os tenham utilizado à ida.

2.º Sempre que os portadores d'estes bilhetes, d'elles façam venda ou os cedam a favor de outro indivíduo, serão os bilhetes cassados e considerados nulos e os infractores serão postos à disposição das autoridades competentes.

3.º Aos passageiros procedentes de Madrid é concedida a faculdade de se deterem, tanto à ida como à volta, n'uma qualquer estação do percurso português, contanto que, ao comprarem o bilhete, indiquem a estação em que desejam deter-se, a fim de n'elha ser feita a devida indicação, sem o que não poderá ser concedida a paragem.

Os passageiros procedentes de Lisboa e Porto poderão, cumprindo a mesma formalidade, deter-se, tanto à ida como à volta, na estação do percurso espanhol que designarem. O passageiro que se detenha n'uma estação que não seja a de destino ou a de paragem indicada no seu bilhete, perderá o direito ao resto da viagem, de ida ou volta, conforme o caso, sendo recolhida pelos agentes das Companhias a parte do bilhete correspondente a esse trajecto.

4.º As crianças de mais de 3 anos de idade pagam bilhete inteiro. Nenhum abatimento é concedido, nem a militares nem a marinheiros.

5.º Não é permitida a mudança de classe aos portadores d'estes bilhetes. Contudo, os portadores de bilhetes de 1.ª classe poderão ocupar lugares de luxo, quando os haja disponíveis, mediante pagamento da competente sobretaxa.

6.º Tanto nas estações de paragem como na do destino do bilhete, deverão os passageiros antes de sahir da estação fazer carimbar os seus bilhetes na bilheteira, sem o que serão considerados nulos para o seguimento da viagem.

7.º É permitido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem. Os excedentes d'este peso serão taxados à razão de 15480 réis por cada fracção indivisível de 10 kilogrammas.

§ único. Quando os passageiros desejem retirar as suas bagagens na estação para que hajam pedido paragem, poderão fazê-lo, sem aumento no preço do seu transporte, uma vez que as tenham facturado para essa estação. Em todo o caso, a cobrança do transporte da bagagem far-se-ha à expedição na origem e para todo o percurso, nada se cobrando depois pelo transporte desde a estação de paragem até destino.

Os direitos de guia, registo e selo que gravem as expedições das bagagens, ficam a cargo dos passageiros.

8.º Ficam em tudo o mais em vigor as condições das Tarifas Gerais de ambas as Companhias.

Lisboa, 26 de Março de 1903.

o Director Geral da Companhia

Chapuy



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
R. ISPETTORATO GENERALE DELLE STRADE FERRATE

CARTA
DELLE
STRADE FERRATE ITALIANE
AL 1^o LUGLIO 1903

Scala di 1:1500 000
Chilometri

Ferrovie

Rete Mediterranea in esercizio
Rete Adriatica in esercizio
Rete Sicula in esercizio
Rete Sarda in esercizio
Ferrovie elettriche
Linee con due binari
al secondo binario in costruzione

BRINDE

GAZETA DOS CAMINHOS de FERRO

AL 1^o LUGLIO 1903

STRADE FERRATE ITALIANE

DEI

CITTÀ

STRADE FERRATE ITALIANE
GARANTITE DALLE 21 CITTÀ DEI LIBRI

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

CORSICA

SARDEGNA

M A R E T I R R E N O

VI

M

W

E

ISOLE DI LIPARI

120 GE DI TIBUR

GOLFO DI TARANTO

