

A RÊDE COMPLEMENTAR AO NORTE DO MONDEGO

A discussão do projecto para a construção de varias linhas das rêdes complementares, quasi convertido já em lei, graças á intelligente iniciativa e ás activas diligencias do illustre ministro das Obras Publicas, veio tornar opportuna a analyse do plano da rêde ferro-viaria ao norte do Mondego, decretado em 15 de fevereiro de 1900.

Vou emprender esse estudo, resumindo quanto possível as considerações expendidas na primeira parte da conferencia que tive a honra de fazer em 1 de maio na séde da Associação Commercial do Porto.

O decreto de 6 de outubro de 1898, que prescreveu o inquerito de utilidade publica como preliminar obrigatorio da classificação, e portanto da construção, pelo Estado ou por empresas, de qualquer caminho de ferro pertencente ao dominio publico, encarregou duas comissões technicas de formular o plano da viação accelerada complementar nas regiões ao norte do Mondego e ao Sul do Tejo, que teem por arterias principaes as linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

A comissão do norte foi presidida pelo venerando engenheiro João Joaquim de Mattos, tendo por vogaes os srs. Luciano Simões de Carvalho, José de Mattos Cid, João Gualberto Povoas e Affonso de Moraes Sarmiento. Não podam ser mais competentes os escolhidos.

O magnifico relatório que ahí corre impresso, devido á penna elegante do illustre engenheiro que presidira aos estudos de parte das linhas a classificar, vem acompanhado das informações e esclarecimentos colhidos durante o inquerito, constituindo um valioso repositório para o estudo do assumpto.

O trabalho da comissão foi submettido á critica da comissão superior de guerra e do conselho tecnico de obras publicas, de cujos pareceres resultou finalmente o plano decretado em 15 de fevereiro de 1900, que vae servir de base ao meu estudo.

A região do paiz limitada ao Sul pelo Mondego pôde-se dividir em três zonas.

E' constituída a primeira pelo vasto triangulo que tem por vertices o Porto, Vizeu e a Figueira e acha-se orlada pelas linhas do Norte e da Beira Alta. E' servida pelo ramal de Vizeu e projecta-se nella a linha do Vouga, Vizeu por S. Pedro do Sul a Espinho, com um ramal para Aveiro, concedidas e estudadas já.

Para a sua construção teem sido feitas activas e perseverantes diligencias, dignas de melhor sorte, em vista das auspiciosas condições de trafego de tão importante linha e da possibilidade de aproveitar na tracção a energia electrica, economicamente obtida pelo aproveitamento da *hulha branca*.

São as outras duas zonas directamente tributarias: uma da linha do Douro e outra da do Minho.

A mais vasta das duas é constituída pelo valle do Douro, podendo se dar-lhe por limite, commum á outra a linha divisoria das aguas que do Larouco, Barroso e Cabreira desça por Lousado e Vallongo ás cercanias do Porto.

A terceira zona é constituída pela parte littoral do Minho.

No valle do Douro considerarei separadamente cada uma das vertentes que o constituem.

A vertente norte é caracterizada por numerosos val-

les parallelos tributarios dos affluentes do Douro e separados por linhas de cumeada cuja orographia torna difficil a ligação transversal da parte superior d'esses valles. Não pôde pois haver ahí uma rêde propriamente dita de caminhos de ferro. A linha do Douro é o tronco, do qual teem de derivar uma série de linhas parallelas, suas tributarias.

Vindo da fronteira Leste encontramos primeiro o planalto entre Douro e Sabor, privado por completo de meios de comunicação e que por isso não poude até hoje tirar partido das riquezas contidas no seu solo.

Sem falar nos productos agricolas, basta citar as minas de ferro de Roboredo e as pedreiras de marmores e alabastros de Vimioso.

Demora ali em lamentavel isolamento uma população de 70 000 habitantes nos concelhos de Moncorvo, Freixo, Mogadouro, Miranda e Vimioso.

Uma linha que partindo da do Douro, no Pocinho, suba a Roboredo e Moncorvo e siga depois por Mogadouro, proximidades de Miranda e Vimioso á fronteira, será valioso instrumento da sua transformação economica.

Estudada para via larga em 1888, foi objecto de uma interessante monographia do distincto engenheiro M. F. da Costa Serrão, publicada na *Revista de Obras Publicas*, de 1890.

Attribuia se-lhe importante trafego internacional pelo seu prolongamento a Zamora, o que levou a comissão technica a propol a de via larga.

As estações consultivas julgaram porém essa ligação prejudicial á defeza do paiz o que, junto ao elevado custo do primeiro troço entre o Pocinho e Carviães determinou, e ainda bem, a classificação da linha para via de 1^m, accomodando o custo á sua modesta e util funcção de fomento regional. Creio pouco no trafego internacional, em vista dos resultados obtidos. Haja vista as linhas de Salamanca á fronteira, construidas para evitar que a herva crescesse nas ruas do Porto. Pela Barca d'Alva passam annualmente 1.800 passageiros e 9 400 toneladas de mercadorias apenas!

O affluxo do seu trafego á linha do Douro determinará rendimento importante pelo percurso de 175 kilometros entre o Pocinho e o Porto.

Segue-se a região entre Douro, Tua e Sabor, imperfeitamente servida pela linha, de via de 1^m, de Foz-Tua a Mirandella, a qual vae ser enfim prolongada até Bragança, solvendo-se assim uma divida de justiça para com tão desfavorecido districto.

Se descemos um pouco (e preciso é que andemos depressa, pois é longa e accidentada a viagem) encontramos o valle do Corgo, caminho natural, mas aspero de Villa Real, capital de districto, de Villa Pouca de Aguiar, cabeceira do valle e centro de convergencia d'estradas. Mais para o norte ficam as estancias, tão concorridas, das Pedras Salgadas e de Vidago, a fertil ribeira de Oura, entre os planaltos de Nogueira e do Barroso e finalmente a feraz veiga de Chaves com saída facil para Verin em Hespanha.

A construção da linha de 1^m de via entre a Regoa e Chaves que vae ser iniciada impõe-se.

O caminho natural do trafego entre Chaves e o Porto deveria ser o valle do Tamega, tanto mais que na parte inferior do seu curso atravessa este rio a fertil e populosa região de Basto. Não podia pois deixar de figurar no plano uma linha que, tendo a sua origem na Livração para mais facilmente vir a Amarante, siga por Cerveja a entroncar na anterior nas alturas do Vidago. Deveria ter até a precedencia, se a favor d'aquella não pleiteasse a necessidade de servir Villa Real.

Entre as linhas ennumeradas não se aventurou a com-

missão a alvitrar ligação próxima da fronteira, de Chaves por Vinhaes a Bragança e Vimioso ou por Valle Passos a Mirandella e de Macedo a Mogadouro, porque á sua construcção oppõem graves difficuldades os alcantis do terreno. A unica ligação prevista e que figura no plano decretado é a linha que se destaca da do Tamega nas alturas de Cavez e sobe á portella do Confurco, para transpôr ahi a serra da Cabreira e vir em contrar em Fafe com a linha de Guimarães. Ocioso é encarecer a sua importancia para as relações do Minho com o valle do Tamega.

Resta lembrar a linha marginal do k. 2,5 a Mosteirô, segunda via da do Douro, que serve uma região populosa e que terá de ser construida quando a abundancia de recursos permitta e as exigencias do desenvolvimento do trafego justifiquem o consideravel dispendio que é preciso fazer.

Na vertente sul do Douro o systema da viação accelerada reveste a feição de uma rede. Avulta em importancia a linha da Regoa por Lamego, Tarouca, Moimenta, Sernancelhe e Trancoso, a Villa Franca das Naves, caminho natural da faixa fronteira do paiz para o Douro e Minho. E' esta linha a que primeiro importa construir na região.

Propoz a commissão e figura no plano uma linha de Vizeu a Foz Tua, que cruza aquella nas alturas da Villa da Ponte e que põe termo ao isolamento da linha do Tua, ligando a ás outras de via de 1 metro.

Figura ainda no plano uma ligação de menos que secundaria importancia, do Pocinho a Villa Franca das Naves, quasi sem trafego e que apenas se justifica por estabelecer continuidade da via de 1 metro entre a linha do Pocinho a Miranda e as restantes da região.

O mesmo direi de outra classificada, entre S. Pedro do Sul e Tarouca.

Mais valiosa é a ligação de Vizeu a Mangualde, que devia ter tido a preferencia sobre o traçado adoptado para o ramal de Vizeu. A commissão propozera uma linha que pelo valle de Paiva viesse de S. Pedro do Sul á linha do Douro; esse alvitre não foi acceito pelas corporações consultivas, pelo que não figura essa linha no plano.

A região minhota, tão populosa e pittoresca, é caracterizada pelos numerosos valles paralelos que a linha do Minho atravessa até Vianna, servindo a zona mais proxima do litoral.

A linha do Porto á Pova e a Famalicão, que a tão larga expansão aspirou, acha-se hoje limitada a uma funcção modesta que não pôde ser ampliada.

O plano de 1900 attendeu a necessidade de servir o alto Minho com uma linha que de Braga siga, por Amares, Villa Verde, Ponte da Barca e Arcos a Monção, a encontrar-se com o prolongamento da linha do Minho, de Valença por Monção a Melgaço, empecido por ora por uma concessão malaventurada de *tramway* a vapor entre Valença e Monção.

Formam systema com a linha de Braga a Monção a do valle do Lima, Vianna a Ponte da Barca, prolongada porventura a Lindoso, o que mal se justifica, e a de Braga a Guimarães que, ligando se com a de Guimarães a Fafe, estabelece a continuidade das communicações entre o Minho e Traz os Montes.

Faltam, para completar a enumeração das linhas classificadas, o prolongamento, sobremodo dispendioso e porventura dispensavel, do ramal da Alfandega do Porto até Leixões e a linha de circumvallação do Porto do kilom. 23 a Leixões, importante pelo trafego suburbano e por offerecer caminho facil aos minerios e

outras mercadorias que vão em demanda do embarque ao porto commercial de Leixões.

Com excepção da linha de circumvallação, do troço da Alfandega de Leixões e da linha marginal do Douro, todas as que fazem parte da rede complementar ao norte do Mondego terão a via de 1^m, subordinada a condições economicas de traçado, com o limite de 75^m para os raios de curvas e 30^m para as rampas, onde não convenha excepcionalmente o recurso á cremalheira, como entre a Regoa e Lamego, auctorizado pela portaria de 1 de abril ultimo.

O emprego do material articulado permite fazer a exploração em boas condições, accomodando-se assim o custo da construcção á modesta, mas utilissima funcção, que ás linhas complementares incumbe.

Tal é o plano que teve a consagração official, synthese dos numerosos estudos emprehendidos e cuja realizacão vae ser iniciada. Abrange 1.240 kilom., sendo 134 kilom. apenas de via larga.

Oxalá que a perseverança e continuidade de acção coherente e methodica (virtude a que é avesso o clima do Terreiro do Paço) dê logar á expansão e progresso da viação accelerada no norte do paiz, tanto quanto o permitam os valiosos recursos com que se pôde contar.

J. FERNANDO DE SOUSA.

AUTOMOBILISMO

Ainda a Paris-Madrid

Os jornaes da especialidade, as illustrações e muitas folhas noticiosas continuaram discutindo esta phantastica e desastrosa prova da insensatez automobilista, e todos, até os que se dedicam exclusivamente a este novo *sport*, são concordes em condemnar a brutalidade de uma marcha, sobre estradas ordinarias, a velocidades que atingiram em alguns pontos 143 kilometros á hora.

Entre os mais auctorizados pareceres devemos notar o de *La Locomotion Automobile*, a revista mais importante e a mais antiga occupando se d'este meio de locomoção, que inteiramente condemna estas provas sobre a via publica, em tão louca correria.

O marquez de Dion, uma das maiores auctoridades da França sobre a materia, reprova-as em absoluto e um dos seus collaboradores, o mais intimo, expressou-se numa entrevista com um redactor da *Liberté*, nos seguintes termos:

«Basta pensar que para chegar a vencer, como Gabriel o corredor que fez o percurso em menos tempo, uma média de 106 a 107 kilometros á hora é necessario, muitas vezes, marchar com uma velocidade de 140 kilometros. E' uma rapidez louca. Com tal velocidade ninguem é senhor da sua machina, da direcção, das rodas.

Vae-se á mercê do primeiro obstaculo, do menor incidente, do mais pequeno erro.

Sob o ponto de vista *sportivo* estas corridas nada absolutamente significam; sob o ponto de vista commercial ellas não teem senão um valor muito relativo.»

Pela sua parte mr. Kneiff o notavel *sportman* expressa se pela seguinte fórma, no *Matin*:

... os proprios fabricantes já não teem interesse em fazer correr machinas d'este genero. As suas conquistas devem ser de uma ordem mais practica; devem, de futuro, para se tornarem conhecidos, ganhar os concursos de *tourismo* e de consumo, que se organisarão sob fórma cada vez mais severa, dos quaes a velocidade será banida e que porão em relevo as qualidades mais

procuradas pelos *touristas*: economia no custo e na conservação, segurança, elegancia e commodidade.»

Sem fazermos reclamo dir-se hia que o articulista do *Matin* estava pensando na conhecida machina *Locomobile* que tão apreciada está sendo em Lisboa e reúne justamente todas aquellas condições.

Vê-se d'estes extractos que os principaes automobilistas, mesmo os da França, teem as mesmas ideias que aqui expendemos sobre a inutilidade perigosissima das provas sobre estrada.

Duas rectificações temos que fazer ao nosso artigo anterior sobre a fatal corrida que estava para ser Paris-Madrid e que foi para muitos, como os jornaes francezes a cognominaram, Paris-Eternidade.

O vencedor do percurso Paris Bordeus não foi Luiz Renault, mas Gabriel, sobre automovel *Mors* de 100 cavallos; nem o menor tempo gasto foi 8 horas e 27 minutos mas apenas 5 horas, 13 minutos e 31 segundos. Isto modifica consideravelmente os nossos calculos, mas escusamos de refazer-os porque já fica acima dito pela palavra auctorizada do marquez de Dion que a velocidade média foi de 106 a 107 kilometros, tendo attigido para isso muitas vezes a de 140 kilometros.

O engenheiro Perissé vae mais longe, contando que, quando, entre Ablis e Chartres, Renault passou adiante de Jarrot o carro, d'aquelle voava aos bordos, a mais de 150 kilometros.

Pasmosa e horrivel barbaridade da civilização!

A confusão que se estabeleceu, nas primeiras noticias, provém de ter sido Renault o primeiro chegado, mas não foi esse o vencedor do menor tempo, porque Gabriel que partira muitos minutos depois chegou com diminuição d'essa differença.

Renault foi, ainda assim, o vencedor entre os carros ligeiros, fazendo o trajecto em 5 horas 33 minutos e 59 segundos, quando o segundo gastou mais 38 minutos e 50 segundos.

A differença entre o carro de Gabriel e o segundo carro grande, tambem da casa *Mors* foi de 32 minutos e meio.

A proposito d'estas corridas e appoiando as nossas idéas escreve-nos um engenheiro hespanhol notando que na industria da fabricação de locomotivas nunca se entendeu que fossem neccessarias provas de insensatas experiencias para se demonstrar a sua resistencia ou a dos seus machinistas.

Poder-se hia tambem, se houvesse menos sensatez nas direcções das vias ferreas, estabelecer, num troço bem construido, uma corrida de locomotivas, com premio para a que vencesse esse percurso em menos tempo. Mas tal não se fez nem se fará. O *record* Londres Edimburgo tem-se feito mais de uma vez, mas é um *record* de horarios; os comboios não marcham á vontade entusiastica dos seus machinistas, mas segundo uma tabella de marcha, préviamente e scientificamente estabelecida.

No dia 3, por occasião da chegada a Portugal do sr. conde de Penha Longa, vindo de Paris a Madrid com os excursionistas que, em automovel precederam os corredores, que não correram, e de Madrid a Lisboa, organizou o Automovel-Club de Portugal um passeio a Azambuja onde foram varios machinistas e amadores receber aquelle senhor.

Foi o bastante para que a febre da velocidade atacasse alguns dos concorrentes e quasi originasse lamentaveis desastres.

Um dos automoveis, querendo o seu conductor descer a rampa d'Alverca em grande *allure*, ao passar uma apertada curva da estrada resvalou pela ribanceira,

ameaçando voltar-se e pondo em sério risco de morte os seus passageiros. Felizmente o desastre limitou-se á ruptura d'um pneumatico.

Projecta-se estabelecer uma carreira de automoveis entre a estação de Villa Franca das Naves e a de Barca d'Alva E' empresario d'estes carros o sr. Antonio Augusto Duarte, de Pinhel.

O trajecto que é d'uns 55 kilometros parece que se fará em 3 horas.

Bilhetes especiaes

Todas as linhas ferreas portuguezas começaram no dia 1 ou 15 de junho a venda de bilhetes chamados «de banhos» mas que são os que servem para as excursões de verão em quasi todos os sentidos dentro do paiz.

Não só pela grande extensão das combinações d'estes bilhetes, como porque sendo os serviços no anno corrente a repetição dos dos annos anteriores, com insignificantes alterações, não damos sobre elles maiores detalhes, limitando-nos a remetter o leitor para o *Guia Official*, em que todos esses serviços vem publicados na integra.

A mais importante alteração é no serviço das linhas do Sul e Sueste, onde estes bilhetes foram tornados extensivos até as novas estações de Moura e Portimão, tanto como destinos como de origem para outros grupos de estações balneares.

A faculdade, que todos e-tes bilhetes dão, de para gens em transito presta os para serem utilizados em interessantes excursões.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

Final d'uma excursão—Fuenterrabia e o Norte de Hespanha

Da viagem que tenho descripto pouco ou nada mais resta a notar. Apenas, para quem se achar na linha de Toulouse a Bayonna com tenção de vir para Portugal, aconselho de, em lugar de tomar o comboio que chega a Bayonna ao meio dia, que é o que liga com o que vem de Paris e segue á fronteira hespanhola, fazer um sacrificio de partir mais cedo tomando o que chega ás 9 da manhã e d'ahi segue ás 9 e 22 chegando a Irun ás 10 e 35. Como o de Paris só parte ás 2 e 8 ha 3 horas e meia que se aproveitam bem tomando o tremvia que parte para Fuenterrabia logo á chegada do comboio e indo ver esta original povoação hespanhola, pura idade-média.

As construcções são, na maior parte, dos seculos 16.^o a 18.^o, havendo muitas ainda com as características varandas de ferro rendilhado, verdadeira preciosidade artistica.

A *Calle Mayor* é um perfeito museo historico, com as suas fachadas guarnecidas de velhos escudos das mais antigas familias da Biscaia.

O idioma falado e escrito, o biscoainho, esse não nos é dado perceber-o por mais que nos esforcemos: unicamente nas ruas deciframos a palavra *calle* mas escrita com K; o resto é... grego.

Na rua principal conserva-se ainda a casa onde vivia em 1638 o benemerito Butron, alcaide da cidade, que,

para defender esta do cerco que lhe punham os francezes, que lhe deram 20 assaltos em 64 dias, tendo afinal que retroceder, não tendo já balas, deu de sua casa 1.500 arrateis de prata para que se fundissem á falta de ferro, bello exemplo que foi seguido por todos os ricos proprietarios, vencendo se os assaltantes com munições de prata.

No alto da rua estão as ruínas do palacio de Carlos V, hoje muito abandonadas, tendo apenas que ver-se o grandioso panorama que se disfructa do alto da torre.

Fuenterrabia é construída numa lingua de terra separada de Irun pelo rio Bidasoa, na margem do qual hoje existe a cidade nova, com modernos estabelecimentos de banhos, um casino e bons hoteis.

A volta da villa dá-se bem em 1 hora ficando-nos tempo de sobra para regressar no tremvia, ver um pouco de Irun, que é uma cidadezinha moderna e interessante, e almoçar no bufete da estação, onde se come bem.

Proximo das 2 horas tomar logar no comboio que d'ali parte para Madrid e nos traz a Medina como sardinha em latas, porque o movimento de passageiros é muito e os comboios poucos, do que resulta que os compartimentos, mesmo os de 1.^a, andam sempre cheios.

Em vista d'isto tendo que se passar parte da noite até Medina, e a restante entre este ponto e a fronteira, a viagem de regresso é, de todos os percursos d'uma longa excursão como esta, o trecho mais fatigante.

Chega-se fresco até Irun; chega-se extenuado ao nosso paiz. E quando lá fóra aconselhamos a alguém que venha fazer uma visita a Lisboa — tal é a fama que tem os comboios hespanhoes — quasi sempre nos respondem que isso seria muito facil se não houvesse que atravessar a Hespanha.

Isto mesmo explica a concorrência que tem o comboio sud express.

Aqui termino os meus apontamentos, mentaes quasi todos, de uma deliciosa excursão pela Suíça, Monte Branco e Provença; por tão bellos sitios que a sua recordação não se apaga da memoria a quem os visitou uma vez.

E é isso que bem define a Suíça. Visitam-se cidades, villas, montanhas, por toda a parte, mas nenhuma nos deixa uma impressão tão profunda como as da Suíça.

Não se póde repetir a visita a todos os pontos que já vimos uma vez; mas dos milhares de pessoas que vão cada anno á Suíça raras são aquellas que, á força de vontade de rever aquellas paragens, não voltem lá.

Pelo que me toca direi que a terceira excursão pela bella republica helvetica me deixou ainda mais desejo de lá voltar quarta vez.

Ao leitor, porém, será por certo mais agradável que lhe fale de pontos não descritos aqui, e talvez mesmo não percorridos até hoje por portuguezes, e para lhe fazer a vontade, poucos dias depois d'este se publicar, emprehenderei uma longa viagem — tão longa a projecto que nem sei como d'ella poderei tratar nestes pequenos artigos — que, bem ou mal, virá descrita na nova série d'estas *Notas*.

GUIMARÃES A FAFE

Estão inaugurados os trabalhos d'esta linha que vem satisfazer as justas aspirações dos habitantes da pittoresca e importante villa de Fafe, e, ao mesmo tempo, dar á linha de Guimarães um desenvolvimento valioso em trafego que se transporta entre o novo troço e o centro commercial do norte — o Porto.

No domingo o sr. conde de Paçô Vieira, que na sexta-

feira fóra para o Porto, partiu d'esta cidade ás 7,10 da manhã em comboio especial, seguindo de Trofa a Guimarães onde a companhia d'este caminho de ferro lhe offereceu e a varios convidados um opiparo almoço.

O nosso jornal recebeu um d'esses convites indo, portanto ali, especialmente para assistir á festa da inauguração, o director d'esta folha, regressando logo a Lisboa, visto não poder estar ausente por ocasião da saída d'este numero.

Chegados á estação formou-se um longo e brilhante prestito, a pé, com musicas, estandartes e grande animação, para a cidade, onde a chegada foi acolhida com um entusiasmo indiscriptivel.

As ruas estavam todas embandeiradas e das janellas lançavam-se montões de flores que atapetavam por completo as ruas.

A recepção em Guimarães ao ministro, que, além da sympathia que inspira a todos que se lhe approximam, é filho d'aquelle concelho foi a mais brilhante que temos visto fazer a um ministro da corôa. Houve nella mais que o entusiasmo official, houve o sincero entusiasmo, expontaneo, vivo em que todas as classes se disputavam primasias por manifestar ao seu compatriota mais do que o respeito pelo estadista, o carinho por um irmão querido.

Não nos pertence fazer a resenha minuciosa d'esta viagem triumphal; isso pertence ao jornalismo noticioso. Registamos apenas as impressões pessoas que nos dão a nota de ser esta a viagem a mais entusiastica que um ministro isoladamente tem feito no paiz. Na associação dos Curtidores, no Club Commercial, na sociedade Martins Sarmiento, uma associação benemerita, dedicada á instrucção e ao desenvolvimento commercial e agricola do concelho, o illustre ministro foi recebido por uma forma carinhosa até o enternecimento.

Partiu-se para Fafe, em trens, havendo uma paragem em Paçô, onde os convidados foram encantadoramente recebidos no solar d'aquella familia, pelos srs. barão e baroneza de Paçô, paes do illustre ministro.

Em Fafe continuaram as mesmas entusiasticas manifestações sendo o ministro recebido pela camara municipal e passando depois ao terreno onde deve ser construída a nova estação da via ferrea onde se achava elevado um tablado para assignatura do auto de inauguração dos trabalhos.

Ahi o sr. ministro tomando uma picareta das mãos de um operario fez uma pequena cova e levantou d'ella uma porção de terra com uma pá e lançou-a num carinho de mão.

Então o sr. Soares Velloso, gerente da companhia, foi, com esse carrinho despejar a terra um pouco mais adeante. Estava assim bem simbolizado o começo dos trabalhos d'uma linha ferrea: o ministro começou a abrir uma trincheira e passando o carro á companhia implicitamente lhe disse — vae, continua a obra.

A companhia, acceitando o facto, como acceitou a concessão, aproveitou as terras retiradas para começar um aterro.

Esta significação, que é perfeitamente intuitiva, parece não foi comprehendida por algumas pessoas e entre ellas por alguns representantes da imprensa noticiosa do norte. Para esta errada interpretação teria, talvez, concorrido o malogro das tentativas para a construcção d'uma linha americana de Guimarães a Trofa.

Nem sempre as melhores intenções são bem comprehendidas.

O regresso faz-se de Fafe, ás 10 horas da noite, sahindo o comboio de Guimarães ás 11 e meia e chegando ao Porto á 1 e 45.

Ao terminar a noticia do que foi a sympatica festa

deixamos aqui consignado o nosso agradecimento pelas captivantes amabilidades com que o sr. doutor Motta Prego, administrador do concelho de Guimarães e um dos principaes e o mais activo promotor dos festejos, e o seu secretario, o sr. Freitas Aguiar, distinguiram o director d'este jornal.

Vias ferreas secundarias

A companhia denominada *Societ  Nationale des chemins de fer vicinaux*, de França tinha em 31 de dezembro de 1901, 110 linhas concedidas medindo ao todo 2.609 kilometros. Em 1902 obteve a concessão de mais 11 linhas com 237 kilometros.

As bitolas são: 1^m em 106 linhas com 2.415 kilometros, 1,067 em 12 linhas medindo 404 kilometros, 1,435 em 4 linhas medindo 27 kilometros.

São explorados por tracção a vapor 2.084 kilometros, por tracção electrica 79 kilometros, a sangue 5 kilometros.

Os capitães empenhados nesta empresa somman 155.907.000 francos, sendo 37 por cento do Estado, 28,3 das provincias, 32,6 das communas, 2,1 de particulares.

Em 31 de dezembro ultimo, o material comprehendia 408 locomotivas, 1.068 carruagens, 244 bagageiras, 3.306 vagões diversos, valendo tudo 22.277.271 francos.

Em 1902 entregaram-se ao serviço publico 196 kilometros.

As receitas foram 11.566.659 francos e as despesas 7.889.941 francos.

Nas linhas em exploração ha mais d'um anno, 41 dão um dividendo superior   annuidade, 7 um dividendo superior a 3 por cento, 13 de mais de 2 1/2 e 9 de mais de 2 por cento.

TUNNEL DO SIMPL O

A empresa Brandt, Brandan & C.^a, empreiteira do tunnel italo suisso que devia entregar a obra concluida em 14 de maio de 1904 não o poderá fazer.

Isto implicaria uma multa de 5.000 fr. por dia de demora, o que segundo as previsões levaria a uma multa de 1.050.000 fr.

Como porém estas demoras teem por causa ras es de fôrça maior, naturalmente será absolvida das penalidades.

As principaes difficuldades no proseguimento dos trabalhos são devidas a grandes infiltrações de agua na vertente italiana, e às altas temperaturas que se attingem na vertente suissa pois chegam a 54.^o centigrados.

Dos 19.737 metros que deve medir o tunnel são resta perfurar 4.200.

Direitos de consumo

Pela estatistica que acaba de sair a lume v e-se que os direitos de consumo em Lisboa nos annos de 1869 a 1902 incluindo-se os cereaes teem oscillado entre réis 2.339.744⁰⁰⁰ em 1902 e 1.135.458⁰⁰⁰ em 1869. O graphico que resume esta estatistica accusa uma tendencia manifesta para subir.

Excluidos, os cereaes, a curva   ainda ascensional e mais inclinada, passando de 942.200⁰⁰⁰ em 1869 a 2.339.744⁰⁰⁰ em 1902.

Os direitos relativos às carnes sobem na mesma razão e passam de 394 contos a 1.500 contos.

E' de notar que os direitos de consumo sobre cereaes em Lisboa se aboliram em março de 1882, o que mais confirma a lei.

O augmento brusco em 1887 nas receitas prov m de se ter alargado a area do municipio de Lisboa que saiu para fóra da antiga circumvall  o.

Dos direitos cobrados em 1902 pertencem 605 contos  s carnes, 1.257 aos vinhos, 86 aos alcooes, 152 aos azeites, 65  s fructas, 25  s batatas, 21  s manteigas, 15 aos queijos, 30 ao carvão de madeira, 30 ao carvão de coke.

Nas carnes são 495 contos provenientes de gado bovino, 194 de gado suino.

Nas fructas entram os ananazes com 1:165⁰⁰⁰.

Seria interessante dividir na pauta e considerar as fructas exoticas   parte das fructas do continente ou ilhas.

V e-se que o ventre de Lisboa não   muito visitado pelas carnes de vacca e de porco. Embora cresça o consumo, a população também tem augmentado e o divisor   portanto maior.

Passeios de rio e mar

A Par aria dos Vapores Lisbonenses está fazendo uma verdadeira educação do espirito do nosso povo habituando o e familiarizando o com os passeios fluviaes e maritimos, para que tanto se presta o nosso Tejo e o nosso porto sobre o oceano.

Utilizando o seu bello vapor «Lisbonense», um barco de excellentes machinas e com bastantes commodidades para o fim a que   destinado, foi primeiramente realizando pequenos passeios no Tejo, ora a montante, ora a jusante; depois tem ido já f ra da barra, até a Praia das Maças e até Setubal.

Os primeiros, d'estes passeios mais longos, foram verdadeiras provas de resistencia dos excursionistas, porque o estado do mar fel-os experimentar os effeitos de uma longa viagem. A ida a Setubal foi agradabilissima, não havendo por isso enj os e voltando todos encantados com a digressão.

Os passeios nocturnos também teem sido muito concorridos e teem deixado satisfeito o publico, ao qual a Par aria está prestando um bello serviço com a sua sympathica iniciativa.

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha. — Foi mandado modificar o projecto do tremvia electrico de Santiago a Coru a para que fique mais bem garantida a circulação dos vehiculos ordinarios. Será necessario adoptar vias de resguardo e alterar os cruzamentos.

Não se permite a collocação da linha em vias com largura inferior a 7.^m 70.

Austria. — Foram abertas ao trafego as seguintes linhas: Kaiserstrasse-Linzer-trasse com 2.387^m e Jahnstrasse-L tzenstrasse com 1.537, da Sociedade dos tremvias electricos de Vienna.

Abriram ainda na mesma cidade as linhas Friedrichstrasse-Meidlinger com 5.200^m, Steinbauergasse-Meidlinger com 900^m e a de Meidlinger-S dbahnhof com 1.200^m.

Os accidentes em Inglaterra

Segundo a costumada estatística annual escrupulosamente formulada pelo *Board of Trade* os accidentes havidos nos caminhos de ferro do Reino Unido durante o anno passado produziram 1.096 mortes e 6.661 pessoas feridas. Dos mortos foram durante a marcha dos trens, 6 passageiros, 4 empregados e 2 pessoas estranhas, morrendo mais 123 passageiros e 443 empregados por accidentes de outras causas, 57 pessoas colhidas nos cruzamentos de nivel, 421 colhidas nas linhas, incluindo os suicidas, e 40 pessoas mortas por diversas causas.

Dos feridos foram por accidentes nos comboios em marcha, 476 passageiros e 156 empregados; por outros accidentes 1.669 d'aquelles e 4.087 d'estes e ainda 352 pessoas por outros motivos, entre as quaes 26 por atravessarem as passagens de nivel e 171 por seguirem pelas linhas.

Esta triste estatística accusa uma diminuição de 75 mortos e 79 feridos em relação ao anno anterior, mas, ao mesmo tempo aponta um facto curioso, e é que, tendo os desastres em empregados diminuido consideravelmente, 64 mortos sobre 511, e 420 feridos sobre 4.243, entre os passageiros imperou mais a fatalidade se não no numero de mortos que foi de menos 6; no de feridos que, tendo sido 2.145 em 1901 subiu a 2.546 em 1902, ou sejam mais 401.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães
Balancete de 31 de maio de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	828:060\$974
Prolongamento até Fafe.....	23:070\$107
Materiaes em deposito.....	26:563\$826
Efeitos depositados e de caução.....	13:990\$000
Devedores diversos.....	16:500\$608
Exploração. Despesas geraes de 1903...	11:885\$479
Gerencia (despesas da sede) de 1903....	994\$580
Conta de juros de 1903.....	325\$585
Dinheiro em deposito.....	29:000\$000
Caixa.....	1:947\$726
	<u>952:347\$885</u>
Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Accionistas, seus creditos.....	115\$500
Por efeitos depositados e de caução...	13:990\$000
Depositos e fianças.....	12:133\$040
Contas em liquidação.....	13:148\$817
Exploração, receita geral de 1903....	46:186\$305
Dividendos a pagar.....	509\$000
Juros de obrigações a pagar.....	321\$750
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	4:410\$000
Fundo de reserva.....	12:000\$000
Lucros e perdas.....	2:004\$036
	<u>952:347\$885</u>

Porto, 10 de junho de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

São prevenidos os srs. accionistas d'esta Companhia que o relatório do Conselho de Administração que deverá ser presente á proxima assembléa geral de 20 do corrente, está á disposição dos

mesmos srs. accionistas na sede da Companhia, escriptorios da estação do Rocio, a contar de sexta-feira, 12 do corrente.

Lisboa, 8 de junho de 1903 O Presidente do Conselho de Administração. *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Assembléa Geral dos srs. accionistas

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia, approvados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na sede social, em assembléa geral ordinaria, no dia 20 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia

1.º — Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1902, do relatório annual do Conselho d'Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas;

2.º — Quaesquer propostas dos srs. accionistas apresentadas segundo a parte final do artigo 38.º dos estatutos;

3.º — Eleição de dois membros do Conselho d'Administração, nos termos do artigo 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos segundo o mesmo artigo, os administradores que completaram o seu periodo de exercicio;

4.º — Eleição de dois membros do Conselho Fiscal nos termos do artigo 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os accionistas que completaram o mesmo periodo;

5.º — Eleição do Presidente e do vice-presidente da assembléa geral que tem de funcionar nos annos de 1904 a 1906 inclusive, segundo o artigo 35.º dos ditos estatutos;

Esta assembléa geral segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos estatutos, compôr-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da Companhia.

Para poder tomar parte na assembléa, devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 20 de maio corrente inclusive, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 5 de junho proximo futuro:

Em Lisboa: na sede da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris: nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel & Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce & de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris e no Banque de Paris & des Pays Bas;

Em Londres: nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Berlim e Francfort: nas caixas do Bank für Handel & Industrie.

Os bilhetes d'admissão á assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos das acções depositadas.

A assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 16 de maio de 1903 — O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Comité de Paris

Convocation des obligataires

M. M. les obligataires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais, sont convoqués en assemblée générale ordinaire, savoir:

Les porteurs d'obligations privilégiées de 1.º rang 3 1/2 % et 4 %, pour le lundi 29 juin 1903, à 4 heures de relevée, au Grand Hotel, boulevard des Capucines, n.º 12 à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de 1.º rang 3 1/2 % (émission 1886 Beira Baixa) et 4 1/2 % pour le jeudi 25 juin 1903, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.º 59, à Francfort-sur-le-Mein.

Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins 25 (vingt cinq) obligations privilégiées de 1.º rang, ont le droit de faire partie de l'assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal: aux caisses de la Compagnie à Lisbonne;

Aux caisses des établissements suivants;

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commer-

cial de Lisboa, Crédit Franco Portugais, Monte-Pio Geral, Banco Alliança et Banco Commercial do Porto.

En France: aux caisses du Comité de Paris, 28 rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Française pour le Commerce & l'Industrie, Banque de Paris & des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts de Comptes Courants et de Crédit Industriel.

A Londres: aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie & Co.

En Allemagne: aux caisses de la Bank für Handel & Industrie, à Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique: aux caisses de la Banque Liégeoise, et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 22 mai 1903.

Le Comité de Paris

Dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 20 juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

Obrigações de 1.º grau

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de julho proximo futuro inclusive, será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1903, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 19 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %₀, recebendo por cada coupon frs. 7,10 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 19 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %₀, recebendo por cada coupon frs. 9,49 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 16 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 %₀ primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %₀ recebendo por cada coupon 6 marcos;

—pela apresentação do coupon n.º 15 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 %₀ (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho p.º f.º, inclusive, em Lisboa na sede da Companhia todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 2 da tarde: pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Diário do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

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

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em 23 de maio de 1903.

O Presidente do Conselho d'Administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através da Africa

Faço publico que no dia 20 do corrente pelas 12 horas da manhã, na sede da companhia, á rua de Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar, d'esta companhia.

Porto, 12 de junho de 1903.—Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através da Africa, o Presidente do Conselho de Administração, Carlos Lopes.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de junho de 1903.

Num mez em que a successão de dias sanctificados interrompe continuamente o andamento dos negocios, não admira que a nossa administração publica não nos dê noticia de vulto para abrir esta resenha quinzenal.

Approvado o projecto do emprestimo nas duas camaras este ainda não foi convertido em lei, e parece mesmo não haver muita pressa d'isso, e que, com effeito, á força de muito quererem e muito nos quererem... estrangular, surgiram certos embaraços que impedem o bom funcionamento da machina que devia produzir esses 18 milhares de contos de réis que vamos ficar devendo a mais.

Os emocionantes acontecimentos da Servia não tiveram peso para impressionar os mercados com receio de qualquer perturbação da paz europea. O que, sim, influuiu nelles foi a depressão do mercado de Nova York, onde os negocios vão maus e se agravaram agora os receios de peor com as inundações que produziram a perda de enormissimas sommas e numerosas vidas.

No nosso mercado interno tambem as grèves do Porto não affectaram os negocios, nem mesmo naquella cidade. Os operarios tecelões deram um singular exemplo da intransigencia com o capital, não se prestando a aceitar qualquer solução conciliatoria.

Espera-se o resultado das providencias adoptadas para os fazer aceitar as pequenas concessões que os patrões entenderam dever fazer-lhes.

Quinzena de pouco movimento na Bolsa.

Inscrições e outros valores do estado estacionaram em preços, mas houve sempre papel á venda.

Acções do Banco de Portugal, continuaram a ser muito procuradas, mas as transacções pouca importancia tiveram. As dos Bancos Commercial e Lisboa & Açores, continuaram com vendedores e as do Banco Ultramarino, apesar de terem tido uma pequena alta, encontram-se com facilidade no mercado.

As acções do Gaz soffreram uma forte baixa, consequencia dos elevados preços a que a especulação as levou. Apesar de se supôr que o papel recuperára os preços elevados o mercado mostra-se muito hesitante e a não ser que a especulação force a alta, é provavel que o papel conserve o preço actual, com pequenas variantes.

Acções dos Tabacos sem movimento. Acções da Zambezia e Moçambique tiveram tambem uma baixa relativamente importante, mas as acções de Moçambique aos preços a que chegaram foram muito procuradas o que deu occasião a uma pequena elevação de preços.

Em obrigações apenas as da Companhia das Aguas, Prediaes e Ambacas tiveram alguma procura.

Os valores da Companhia Real que no principio d'esta quinzena soffreram uma grande baixa em Paris, segundo se diz por ordens de venda ao melhor idas de Portugal, já recuperaram uma grande parte e fecharam quasi pelos mesmos preços com que fecharam no fim do mez.

Os cambios tiveram bastantes alterações no meio da quinzena finda, dizendo-se que isso provém em grande parte das necessidades provenientes da compra de trigo exotico visto até hoje apenas ter sido importada cerca de dois terços da quantidade autorizada na circumscripção do sul do paiz para o corrente anno ce-realifero.

Por isso, e ainda por outras necessidades do ramo importador notou-se um pedido muito regular, que mais se evidenciou no dia 10 em que o cheque sobre Londres chegou a ser cotado a 42 ¹⁵/₁₆.

Mas tendo no dia 12 chegado o paquete *Orcana* e em 13 de madrugada o *Hellas* e *S. Paulo*, todos procedentes do Brazil, o mercado affrouxou logo no começo das operações, devido ás remessas de papel cambial que aquelles paquetes trouxeram.

Por este motivo o mercado fechou frouxo, mas sem que se lhe possa assignalar uma tendencia perfeitamente definida.

O cambio do Rio sobre Londres oscillou entre 12 ³/₁₆ e 12 ³/₈, mostrando-se a tendencia favoravel. A especulação prevendo a proximidade das remessas a fazer para a Europa, provenientes da cobrança de juros e dividendos no fim do actual semestre, tende a desenvolver-se em mais larga escala. Sendo a taxa de 12 ³/₈, o preço da libra é de 19\$393 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v	43 ¹ / ₂	43 ⁷ / ₁₆	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque	43 ¹ / ₁₆	43	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	662	663	Agio Buenos Ayres.....
» cheque...	665	667	Cambio do Brazil...
Berlim 90 d/v.....	270	271	Premio da libra...
» cheque...	273	274	
Francfort 90 d/v	270 ¹ / ₂	271 ¹ / ₂	
» cheque	273 ¹ / ₂	274 ¹ / ₂	
Madrid cheque..	812	820	

5 ¹/₂ %₀
5 %₀
—
12 ³/₈
1\$040 e
1\$060

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	39,15	40,20	-	39,15	39,15	39,15	39,10	39,15	40,10	-	39,10	-	40,10	-	
» coupon	39,10	39,25	39,15	39,20	-	40,15	39,10	39,10	40,10	-	39,07	-	-	-	
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	20.450	20.450	20.450	20.500	-	-	-	20.650	-	-	-	-	-	
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	49.000	-	-	-	-	-	
» 4 0/0 1890 coupon...	48.200	48.300	-	-	-	-	-	48.500	48.500	-	-	-	48.500	-	
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	55.700	-	56.000	-	-	-	-	-	56.000	-	56.000	-	
» 4 1/2 0/0 coup. int....	55.500	-	55.500	-	55.400	55.400	55.400	55.400	-	-	55.400	-	55.400	-	
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112.200	-	
Acções B. de Portugal.....	-	160.150	-	160.000	160.150	-	160.000	-	161.000	-	160.500	-	-	-	
» Commercial.....	-	-	137.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» N. Ultramarino...	119.200	-	-	119.550	119.650	119.700	-	119.600	-	-	120.000	-	120.000	-	
» Lisboa & Açores...	127.000	-	127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	-	-	-	-	-	-	-	
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	148.000	147.700	147.500	147.500	-	147.500	-	-	-	
» Comp.ª Phosphoros.	86.100	86.000	-	86.000	86.000	85.900	85.900	-	-	-	-	-	-	-	
» Real.....	-	-	-	34.500	-	34.300	35.500	36.000	35.700	-	35.600	-	-	-	
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	95.800	95.500	-	-	-	-	-	-	-	
» 5 0/0.....	-	-	-	-	-	92.850	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Comp.ª Phosphoros.	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» 3 0/0 2.º grau	-	41.850	41.800	-	-	40.600	-	41.800	41.200	-	41.300	-	41.300	-	
» C.ª Nacional.....	-	74.500	74.200	74.200	-	74.200	74.200	74.600	74.700	-	-	-	-	-	
» Atravez Africa....	-	98.600	-	-	-	99.500	99.500	99.500	-	-	-	-	-	-	
Paris: 3 0/0 portuguez.....	-	31,97	32,15	32,02	32,35	32,25	32,07	32,10	32,25	32,75	32,12	32,10	-	-	
Acções Companhia Real...	-	173	165	152	150	154,50	160	160	161	161	160	-	-	-	
» Madrid Cáceres.....	-	40	40	40	45	41	40,25	40,25	40	38	38	36	-	-	
» Norte de Hespanha..	-	207	209,50	209	208	206	201	198	202	201	195	-	-	-	
» Madrid Zaragoza....	-	334	335	336	334	335	326,50	324	326	328	324,50	-	-	-	
» Andaluzes.....	-	175	175,50	174	-	175	-	165	162	165	163	-	-	-	
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	-	-	372,75	371,50	371	-	373,50	372	374	374,50	375,50	375	-	-	
» 2.º grau	-	190	187	186	185	181	187	187	185	185	185	185	-	-	
» C.ª Beira Alta.....	-	124,50	124,50	124	122	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid Cáceres. . .	-	147	145	141	142	142,75	143,75	142	141	142	145	144	-	-	
» N. Hesp. (1.ª hyp.)..	-	347	347	348,70	349,75	349,75	350	348,50	349,75	350	349	-	-	-	
Londres: 3 0/0 portuguez.....	-	64	64,25	64,25	64,50	64,25	64,25	64,25	64,25	64,25	64,25	64,25	-	-	
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Amsterdã: Atravez Africa...	-	86,75	87,50	-	88,25	-	-	-	86,50	-	-	87	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1903				1902				Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais		Kil.	Totais	Kilom.		Totais	1903	1902	1903	1902
			Reis	Kilom.			Reis	Reis				Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	7 13 Mai	693	89.185.000	128.694	693	79.894.134	115.287	1.485.996.000	1.390.881.111	95.114.889	-	-
	não garantida...	14 20 »	»	88.918.000	128.308	»	79.894.134	115.287	1.574.914.000	1.470.775.245	104.138.755	-	-
	Nova rede garanti-	7 13 Mai	380	11.097.000	29.202	380	10.603.866	27.904	203.609.000	188.101.889	15.507.111	-	-
	da.....	14 20 »	»	11.616.000	30.568	»	10.603.866	27.904	215.225.000	198.705.755	16.519.245	-	-
Sul e Sueste.....		23 29 Abr	518	18.907.760	36.501	494	19.635.820	39.748	413.531.050	362.186.649	51.344.401	-	-
		30 6 Mai	»	53.940.930	104.133	»	23.341.860	47.250	467.471.980	385.528.509	81.943.471	-	-
		7 13 »	»	19.389.300	37.431	»	20.834.910	42.175	486.861.280	406.363.419	80.497.861	-	-
Minho e Douro.....			353	-	-	353	-	-	-	-	-	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....		30 6 Mai	253	8.590.699	33.955	253	9.298.358	36.752	130.198.750	116.042.368	14.156.382	-	-
		7 13 »	»	5.117.849	20.228	»	7.016.418	27.732	135.316.599	123.058.786	12.257.813	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....		16 22 Abr	105	1.859.175	17.706	105	1.641.008	15.628	25.634.878	23.411.447	2.223.431	-	-
		23 29 »	»	1.597.619	15.215	»	1.549.907	14.761	27.232.497	24.961.354	2.271.143	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
Guimarães.....			34	-	-	34	-	-	-	-	-	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão		1 15 Abr	64	4.833.345	75.521	64	4.402.433	68.788	32.569.918	31.122.172	1.447.746	-	-
		13 19 Mai	3656 Ps.	2.189.802 Ps.	598	3656 Ps.	2.234.093 Ps.	611 Ps.	39.451.894 Ps.	37.946.707 Ps.	1.505.187	-	-
		20 26 »	»	1.941.760	531	»	1.922.524	525	41.393.655	39.869.234	1.524.424	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....		14 20 Mai	3650	2.101.264	575	3650	2.101.345	575	38.192.357	36.911.516	1.280.841	-	-
		21 27 »	»	1.777.531	486	»	1.891.653	517	39.969.888	38.803.170	1.166.718	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.....		7 13 Mai	1067	374.316	350	1067	412.805	386	7.789.906	7.786.649	3.257	-	-
		14 20 »	»	359.731	337	»	431.001	404	8.149.637	8.217.740	-	68.103	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Caceres....		7 13 Mai	429	108.487	252	429	118.400	275	1.603.734	1.411.404	192.330	-	-
		14 20 »	»	121.993	284	»	132.949	309	1.725.727	1.544.353	181.374	-	-
		21 27 »	»	106.409	248	»	99.647	232	1.832.136	1.644.000	188.136	-	-
Zafra a Huelva.....		21 27 »	180	38.819	215	180	39.198	217	922.828	794.443	128.384	-	-
		28 3 Jun	»	40.832	226	»	43.332	240	963.660	837.776	125.884	-	-
				-	-		-	-	-	-	-	-	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Mirandella a Bragança.—Segundo dizem de Bragança os trabalhos da construção d'esta linha só principiaram em meado do mez proximo, porque, na rectificação dos estudos, se reconheceu que pôde ser feita uma variante no primitivo traçado, a qual tem a vantagem de evitar muitas obras d'arte, economizando-se bastante no custo da construção e no tempo e seguindo a linha um trajecto mais conveniente, servindo directamente maior numero de povoações do que o antigo traçado.

Para se começarem os trabalhos espera-se a approvação do governo a esta variante; podendo construir-se a linha em tres troços, o primeiro, de 15 kilometros, de Mirandella ao Romeu, pela variante, o qual poderá ser logo aberto á exploração e cuja construção estará pronta em dez mezes; o segundo, de Romeu aos Cortiços, que poderá concluir-se em vinte mezes e o terceiro, d'ahi a Bragança em dois annos e meio.

Em fim de 1905, pois, a linha estaria, assim, por completo, construída.

Aviz a Coruche.—A Companhia Real fez examinar e estudar o traçado e condições de trafego d'esta linha pelo seu agente commercial o sr. Patricio dos Reis, que percorreu toda a distancia que separa os extremos da projectada linha, ficando bem impressionado, ao que nos consta, com a importancia das condições agricolas e commerciaes das povoações.

Regoa a Chaves.—Na direcção do Minho e Douro foram abertas as propostas para a construção dos dois lanços d'esta linha na secção até Villa Real.

Foram oito as propostas apresentadas, verificando-se que as mais favoraveis eram: de José Pereira, que se propunha fazer a construção de um lanço por 8:400.000 e de outro por 21:790.000 réis; e de Agostinho Rodrigues Monteiro, por 9:018.360 e 22:789.360.

As restantes propostas eram dos srs. Benito Corbal e Manoel Correia Martins, por 9:580.000 e 22:999.000 réis; João Spiño, por 9:582.000 e 24:044.000; Antonio da Silva Moreira, por 9:590.000 e 24:240.000; Joaquim Ferreira de Azevedo, 9:584.000 e 24:240.000; e Manoel José de Carvalho, o segundo lanço por 23:940.000.

Iluminação do tunnel.—Fez-se ha dias uma experiencia da iluminação do tunnel do Rocio, por meio de lampadas de incandescencia. O resultado não satisfaz pelo que a installação está sendo modificada, devendo brevemente proceder-se a nova experiencia.

Barreiro a Cacilhas.—Foi já approvado pelo conselho superior de obras publicas o projecto d'esta linha.

Sant'Anna a Vendas Novas.—Foram corridos mais dois tramos da ponte sobre o Tejo, proseguindo os trabalhos com toda a regularidade apesar dos fortes aguaceiros que os retardaram um pouco, no seu inicio.

Na ponte do Canha já passa o comboio.

No dia 10 foram a Coruche em missão de estudo acompanhados pelos seus lentes, os alumnos do 3.º e 4.º annos de engenharia militar.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

A linha ferrea de *Alcantarilla a Lorca* distribuiu 14,5 pesetas a cada uma das suas acções como dividendo relativo ao anno de 1902.

Teve de receita 543.797 pesetas e de despesa 328.597.

Realizou-se a reunião dos accionistas da companhia da via ferrea de *Santander a Bilbao*.

Foi approvado o dividendo complementar de 4 por cento sobre o primeiro dividendo tambem de 4 por cento que já tinha sido pago.

A companhia espera ligar a sua linha *Industrial a Arbarren* com a *Central em Dos Caminos*; no fim do anno e começar em julho a exploração e trafego dos minerios de *Montefuerte*.

Pela mesma epoca terminarão tambem os trabalhos do ramal de *Matico a Esperanza* e a estação em *Aduana Vieja*.

Foi adjudicada a construção do ramal de *Sotiello* ao porto de *Musel* da companhia do caminho de ferro de *Langreo*.

A junta geral de accionistas da via ferrea de *Bilbao a Portugalete* realizou a sua reunião. No seu relatorio vê-se que se ultimaram os trabalhos de construção do ramal de *Carilla* ao monte de *Miravilla* e que se realizaram varias obras no porto e installações diversas.

Começou o assentamento da 2.ª via entre *Sestao* e *Portugalete*.

Circularam nesta linha durante o anno 25.849 comboios percorrendo 285.495 kilometros

As receitas foram 1.248.089 pesetas e as despesas 618.617.

FRANÇA

A rede de *Orleans* realizou uma diminuição mais no seu coefficiente de exploração. Desde 1900 a relação entre a despesa e a receita desceu de 49,31 a 48,91, e 48,31 % no ultimo anno, apesar de se ter augmentado os vencimentos do pessoal com cerca de 11 %.

A extensão média d'esta rede em 1902 foi de 7.019 kilometros ou mais 29 kilometros do que no anno anterior.

O total das receitas geraes ascendeu a 231.544.104 fr. ou mais 3.430.731 fr. do que no anno passado, sendo o augmento proveniente de passageiros 794.706 fr. Nas receitas de G. V. o augmento foi de 1.507.455 fr.

As despesas montaram a 111.770.258 fr. sendo absorvidos pela administração e serviços geraes 13.200.412 fr.

O producto liquido attingiu 120.283.790 fr.

Nota-se que o numero de passageiros de 1.ª e 2.ª classes diminuiu, subindo o de passageiros de 3.ª

Nota-se egualmente que 51,98 % de passageiros teem bilhetes de ida e volta.

A receita proveniente d'estes bilhetes cresceu 875.126 fr.

A companhia para desenvolver mais ainda o trafego vae diminuir as suas tarifas de P. V. Vae tambem completar por novos convenios as tarifas communs dos caminhos de ferro de Hespanha e Portugal.

A companhia de *l'Ouest* resolveu que se applicasse ao material da linha de *Auteuil* um credito de 197.000 francos para despesas na installação do bico invertido que tem dado excellentes resultados na iluminação das carruagens que circulam na linha de cintura e de *Paris*.

Calcula-se que a adopção d'este bico permite que se faça uma economia de 80.000 fr. por anno.

A companhia do caminho de ferro de *Paris a Orleans* teve de producto liquido nas suas linhas 34.434.191,05 francos.

O material d'esta companhia era o seguinte:

821	locomotivas para passageiros
553	" para mercadorias
83	" para manobras
8	" de tracção electrica

1.333 tenders

3.972 salões e carruagens

31.840 bagageiras (fourgons) e vagon diversos

774 vagon de comboios de balastro.

Nas linhas de via estreita tem ainda:

20 locomotivas

68 carruagens

209 vagon e bagageiras.

Na assembléa geral da companhia do caminho de ferro do *Nord* votou-se o dividendo de 49 francos por acção, o que com 16 francos de juro representa 65 francos.

No anno anterior tinha sido de 67 francos.

As receitas das linhas exploradas pela companhia, deduzidos os impostos foram de 234.121.799,98 francos.

Foi votado o credito de 20 milhões para obras complementares, e 14 milhões e 702.000 francos para material circulante, mobilias e utensilios.

A extensão kilometrica das redes francezas principaes, augmentou no anno de 1902 em 623 kilometros sendo 60 na rede do

Este, na meridional 147, na oriental 64, na Paris-Lyon-Mediterraneo 64, na de Médoc 3 e nas redes departamentais 70.

Os dividendos das seis grandes companhias de caminhos de ferro francezas varia entre 3 e 4 %.

A rede do Estado vae montar vagon refrigerantes, para o transporte de carnes e caça morta entre Charentes, Poitou, Touraine e Paris.

As mercadorias pagam mais 10 % sobre a tarifa ordinaria.

AUSTRIA — HUNGRIA

As receitas da exploração da linha *Norte Imperador Fernando* elevaram-se em 1902 a 85 201.754 corôas sendo as despesas de 57.870.664. Como os juros e amortizações levaram 14.177.788 c, ficou o saldo de 13.153.322 c. tendo sido de 11.949.457 c. em 1901. O dividendo foi de 248 1/2 c.

Nas linhas lombardas do sul da Austria o exercicio de 1902 saldou-se com um deficit de 201 383 corôas deficit todavia menos do que o de 1901 o que indica um sensivel progresso.

SUECIA

Vae construir-se uma linha de Stockolmo a Kapelskar para facilitar as relações com a Russia e a Finlandia.

Tambem se pretende unir Gefle com Sundwal e Kiruna com Svappavaara.

BRAZIL

A primeira via ferrea do Brazil foi aberta ao trafego em 1854. Em 1894 havia já 8.139 milhas; em 1902 esse numero subiu a 9.430.

Ha cinco companhias importantes a *Leopoldina* com 1.411, a *Central* com 811, a *Mogyana* com 755, a *Paulista* com 639 a *Sorocabana* com 529.

Notas varias

Transporte de peixes vivos.—Sabe-se como se tem aperfeiçoado o transporte ferroviario d'algumas mercadorias especiaes.

Além dos vagon para gado, para gallinhas, para pescaria, para petroleo, etc., teem se construido vagon accomodados ao trafego de mercadorias que exigem precauções particulares no seu transporte para que se não depreciem.

Ha vagon cisternas para transporte de vinhos, para transporte de cerveja, para transporte de flores e fructas mimosas; ha-os com gelo para se impedir o aquecimento, ha os aquecidos para que o frio não prejudique.

Ultimamente estão se construindo para o transporte de peixes vivos.

Não era facil realizar este desiderato. Os tanques de chapa de ferro cheios de agua em que se lançavam os peixes no fim d'algum tempo não viviam porque a agua, não sendo arejada, tornava-se impropria para a respiração d'esses animaes que morriam portanto.

Depois de varias tentativas infructuosas um negociante de Berlim, M. Kraatz adoptou uma disposição que permite a circulação da agua nos tanques e o seu arejamento.

No vagon ha uma série de reservatorios, em duas fileiras separadas por um corredor longitudinal. Estes tanques ligam-se por meio de tubos de cautchuc a uma bomba aspirante fermente installada no extremo do vagon.

Um outro tubo póde lançar nos tanques a agua aspirada que sahe por um crivo. Ha as necessarias torneiras para vedar ou estabelecer as communicações. A bomba é animada por um motor especial e provoca um movimento circulatorio continuo e ao mesmo tempo

a dissolução do ar na agua quando entra de novo nos reservatorios.

Estão em serviço tres vagon d'estes que circulam nas linhas francezas da companhia de l'Est.

Cada um d'elles póde transportar 150 kilog. de peixe vivo.

Deve ficar carinho, mas por este processo conseguem os gastronomos de Berlim comer peixe fresco de França e da Italia.

O mesmo negociante vae introduzir na Russia o seu systema.

Automotora a vapor.—A tracção a vapor combate vigorosamente os novos processos da viação.

Para satisfazer a um dos pontos em que as automotoras electricas parece terem vantagem manifesta sobre os comboios com locomotivas a vapor, foi construido ha pouco pela companhia *London Brighton South Railway*, um vehiculo automovel destinado ao serviço accelerado nas linhas secundarias de trafego restricto, segundo os projectos do engenheiro Dugald Drummond.

E' um comprido carro de dois trucks medindo 17^m de comprimento tendo a machina, o tender, a bagageira ou *fourgon* e as carruagens de 1.^a e 3.^a classes tudo junto.

A caixa do vehiculo é dividida em tres compartimentos: o de 1.^a classe comporta 10 assento, o de 3.^a comporta 32 logares sentados; o compartimento anterior que fica log ao pé da machina é a bagageira e comporta uma tonelada de malas.

A machina é de caldeira vertical, assenta sobre o primeiro par de rodas do primeiro truck. Os cilindros são verticaes, actuando directamente os tirantes nas primeiras rodas.

A entrada para a carruagem faz-se por plataformas com portas de rotula articulada como as dos carros electricos de Lisboa.

Nas linhas em que trabalha adquire com facilidade a velocidade de 48 kilom. por hora.

O alcool nas vias ferreas.—A companhia franceza de Oeste cuja rede serve uma região interessada no alcool industrial, tem realizado interessantes experiencias para a utilização d'este hydro-carboneto na iluminação.

Estas experiencias em pleno exito levam a crer que se generalizará este combustivel.

Nas estações proximas de Paris: Garches, Puteaux, Clamart; na de Lion na baixa Normandia, em Dol, ha iluminação pelo alcool que satisfaz plenamente, dando muito melhores resultados que a iluminação ordinaria a oleo ou a petroleo.

Canal do Adriatico.—Constituiu-se em Philadelphia e em Roma uma companhia italo-americana para a abertura d'um canal navegavel que ligue o Mediterraneo com o Adriatico, reunindo Genova e Veneza.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 20 de junho de 1903

Exercicio de 1902

SENHORES:

O Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em obediencia aos preceitos dos Estatutos, vem dar conta á Assembléa geral ordinaria dos Senhores Accionistas dos actos da gerencia da mesma administração, no exercicio de 1902, oitavo depois da convenção de 4 de maio de

1894, e d'accordo com o regimen definitivo estabelecido pelo mesmo diploma.

E conforme com os precedentes, na exposição que vai fazer o Conselho, dividirá o seu trabalho em tres partes. Na primeira, com os elementos e documentos fornecidos pela nossa zelosa Direcção Geral, mostrará quaes foram os resultados da exploração da nossa rede em 1902, explicando-os e comparando-os com os dos exercicios anteriores; na segunda, será explicada resumidamente a situação do nosso activo e passivo, e haverá noticia documentada de todos os actos que podessem ter influencia na nossa situação financeira; e no terceiro, apreciação rapida da gerencia das caixas de reformas e pensões da nossa Companhia, no ultimo anno, até 31 de dezembro de 1902.

PRIMEIRA PARTE

Resultados da exploração

1.º — Considerações geraes

A situação da nossa Companhia melhorou tambem neste exercicio, sob todos os pontos de vista, comparado com o precedente, definindo-se assim a melhoria: augmento de receitas brutas, e diminuição de despesas de exploração não sómente em relação ás receitas, mas em numeros absolutos; finalmente o cambio médio foi sensivelmente mais vantajoso.

Receitas. — As receitas do trafego subiram de 4 900:588\$001 (27.225.489 francos) (a) em 1902 a 5.019:081\$381 réis (francos 27.883.785.45), ou seja um augmento de 118:493\$380 réis (francos 658.296,56).

Garantias de juro. — Devido ao augmento de trafego nas nossas duas linhas garantidas, Torres-Figueira-Alfarellos e Beira Baixa, as garantias de juro que recebemos do Governo tiveram no exercicio de 1902 uma nova diminuição de 38:998\$820 réis (francos 216.660,012).

Despesas. — As despesas de exploração baixaram 63:581\$662 réis (353.231,45 francos) sobre as do anno anterior. Este resultado é devido em grande parte não só ao menor preço do carvão mas ainda á melhoria do cambio que se reflecte sobre o preço em réis, tanto do dito producto como dos outros artigos de consumo. Deve-se tambem o seu resultado aos esforços combinados dos diferentes serviços para uma boa exploração tão economica quanto possivel, confirmada pelo baixo coeeficiente respectivo adiante indicado.

O seguinte mappa graphico mostra como variaram de ha vinte e cinco annos até hoje as receitas do trafego e as receitas liquidas obtidas, deduzindo das primeiras as despesas de exploração. O traço inferior indica a extensão da linha em cada epoca.

Este graphico mostra nitidamente a importancia dos progressos realizados desde o anno de 1894 em que a linha tinha a mesma extensão de hoje.

A comparação em 1894 é tanto mais interessante quanto se nota que o preço do carvão e o cambio eram approximadamente os mesmos que em 1902.

Coeeficiente de exploração. — Os numeros abaixo indicados mostram o coeeficiente de exploração, comprehendidas as receitas fóra do trafego, mas não incluídas as garantias de juro.

em 1901.....	46,62 %
em 1902.....	44,28 %

Separando, como nos annos anteriores, os resultados das linhas não garantidas das duas linhas garantidas, obteremos os seguintes numeros:

Totalidade das linhas não garantidas (cuja receita representa 85 % do total): — 693 kilometros:

em 1901.....	43,39 %
em 1902.....	41,63 %

Linha garantida da Beira Baixa — 212 kilometros:

em 1901.....	77,17 %
em 1902.....	67,46 %

Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos — 168 kilometros:

em 1901.....	67,14 %
em 1902.....	61,96 %

Percorso. — O numero de kilometros-trem, em 1902, foi de 5.216 718, isto é, mais 164.426 que em 1901. Em relação a 1894, o augmento é de 76 % (setenta e seis por cento) emquanto que no mesmo periodo o coeeficiente d'exploração baixou de 47,39 % em 1894 a 44,28 % em 1902.

Receitas por kilometro-trem e por kilometro-via. — A receita

(a) Ao cambio do par, isto é, 180 réis por franco, ou 510 réis por tres francos. No decurso d'este relatório tráo indicados pelo mesmo cambio e entre parenthesis as quantias, em francos, correspondentes ás importancias em réis.

por kilometro-trem (não comprehendidas as receitas fóra do trafego e as garantias de juro) foi:

	Rec. bruta		Rec. liquida
Em 1901....	970 réis (5,38 francos)	516 réis	(2,87 francos)
Em 1902....	962 " (5,35 ")	535 " (2,97 ")	

Por kilometro-via:

	Rec. bruta		Rec. liquida
Em 1901....	4:56\$181 réis (25.373 franc.)	2:430\$597 réis	(13:503,32 franc.)
Em 1902....	4:677\$615 " (25:986,75 ")	2:600\$283 " (14:446,02 ")	

Efeitos do cambio. — O cambio médio que em 1901 foi de 758 ¹¹/₃₂ réis por 3 francos, desceu em 1902 a 688 ¹¹/₃₂. O mappa seguinte mostra a conversão, em ouro, dos resultados da exploração nos annos de 1901 e 1902 ao par e ao cambio médio relativo a cada um dos dois annos.

(Continúa).

Aviões de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Ampliação á tarifa espeoial A — Grande velocidade

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos desde 15 de junho de 1903. (Approvada por despacho ministerial de 27 de maio de 1903).

De Setubal a Faro e volta ou vice versa, validade 7 dias, 1.ª classe, 8\$970; 2.ª, 6\$980 e 3.ª 4\$980 réis.

As condições são as mesmas da tarifa especial A de grande velocidade, approvada por despacho ministerial de 3 de fevereiro de 1902. Lisboa, 1 de junho de 1903.

Ampliação da tarifa 13 de pequena velocidade

Faz-se publico que a partir do dia 10 do corrente, é applicavel a todas as remessas de linho ou juta, em rama, a tarifa especial n.º 13 de pequena velocidade e bem assim será applicada a mesma tarifa ás remessas d'artefactos d'aquella natureza (destinadas ás estações de Lisboa ou Setubal) por assimilação ao esparto e palma em bruto ou em obra ordinaria.

A applicação d'estes preceitos, approvados por despacho ministerial de 19 de maio ultimo, tem caracter provisorio, ficando a sua approvação definitiva dependente do exame do Conselho Superior de Tarifas. Lisboa, 2 de junho de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Festas de S. João na Guarda, em 23 e 24 de junho de 1903

A estações de Castello Branco a Sabugal, ambas inclusivè, venderão bilhetes de ida e volta pelos preços dos bilhetes simples para a estação de Guarda, nos dias 22, 23 e 24 do corrente.

Estes bilhetes serão validos para a volta nos dias 23, 24 e 25 do corrente.

A importancia a cobrar por sello para o governo, será a que o imposto estipula para bilhetes de ida e volta.

Lisboa, 8 de junho de 1903.

Banhos do mar e aguas thermaes em 1903

Serviço combinado entre varias estações d'esta Companhia e diversas das linhas do Sul e Sueste, Beira Alta, Minho e Douro, Porto a Pova e Famalicão e Guimarães.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes validos por dois mezes com a faculdade de ampliação de prazo e de detenção em diversas estações de transito.

Em idênticas condições do serviço especial interno d'esta Companhia para a epoca de banhos e aguas thermas, já devidamente annunciado, desde 15 de junho até 31 de outubro de 1903 as principaes estações das linhas acima mencionadas terão á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois mezes, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e aguas thermaes servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 10 de junho de 1903.

Festas dos Taboleiros em Thomar nos dias 19 a 21 de junho de 1903

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para os comboios ordinarios, com excepção do Sud-Express.

Ida, nos dias 18 e 19 de junho.

Volta, nos dias 19, 20 e 21 de junho.

Das estações abaixo indicadas a Payalvo e volta. Preços de ida e volta (sello incluido):

Lisboa Rocio ou Caes dos Soldados. Braço de Prata, Oliveas, Sacavem, 1.^a classe 3\$960, 2.^a classe 3\$240, 3.^a classe 2\$120; Alhandra 3\$360, 2\$540, 1\$820; Villa Franca e Carregado 2\$960, 2\$240, 1\$620; Azambuja 2\$360, 1\$640, 1\$120; Sant'Anna 1\$960, 1\$540, 1\$020; Santarem 1\$570, 1\$210, 860; Valle de Figueira 1\$260, 970, 680; Matto de Miranda 960, 720, 520; Torres Novas 620, 500, 360; Entroncamento 500, 400, 290; Chão de Maças 310, 240, 160; Pombal 1\$630, 1\$260, 900; Abrantes 1\$460, 1\$130, 810; Crato 3\$510, 2\$840, 1\$970; Portalegre 4\$060, 3\$140, 2\$220; Elvas 5\$560, 4\$340, 3\$070; Castello Branco 4\$460, 3\$470, 2\$480.

Não se concede meios bilhetes.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 12 de junho de 1903.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Venda de cerca de 349 toneladas de sucata de ferro fundido (cochins de via, etc)

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede Largo de S. Roque, 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação da venda de cerca de 349 toneladas de sucata de ferro fundido (cochins de via, etc.) em quatro lotes, sendo os tres primeiros do peso de 100 toneladas cada um e o quarto do peso de 49 toneladas.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 33\$750 réis para cada um dos tres primeiros lotes e de 16\$550 réis para o ultimo lote.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes adjudicados, constituindo assim um deposito definitivo de garantia, que ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

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

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 9 de junho de 1903.

Direcção do Minho e Douro

Construção do prolongamento do muro de suporte da plataforma da estação da alfandega do Porto

Pelo presente se faz publico que no dia 26 do corrente mez de junho, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a construção do prolongamento do muro de suporte da plataforma da estação da alfandega do Porto.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 57\$000 réis e o definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, em carta fechada, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e do documento que atteste a capacidade do individuo que ha de dirigir a obra, entendendo-se que os signatarios d'estas propostas desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como o respectivo projecto da obra podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, na secretaria da direcção ou na do serviço de via e obras, em Campanhã. Porto, 3 de junho de 1903.

Construção de uma ponte metallica avançada na estação da Alfandega do Porto

Pelo presente se faz publico que no dia 27 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a construção de uma ponte metallica avançada na estação da alfandega do Porto.

O deposito provisorio para poder ser admittido como licitante será de 60\$000 réis e o definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, em carta fechada, acompanhada do recibo do deposito provisorio e do documento que attesta a capacidade do individuo que ha de dirigir a obra, entendendo-se que os signatarios d'estas propostas desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno de encargos, bem como o respectivo projecto da obra, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde, na secretaria da direcção, ou na do serviço de Via e Obras da companhia. Porto, 4 de junho de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de terrenos pertencentes á mesma Companhia

Em virtude de resolução da Commissão Executiva da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, verificar-se ha no dia 6 de julho proximo, ao meio dia, perante a mesma commissão executiva, na estação de Lisboa Rocio, o leilão dos seguintes terrenos que serão vendidos pelo maior preço offerecido sobre a base da licitação, reservando-se, porém, a Companhia o direito de não acceitar, mesmo a proposta mais vantajosa, se entender que ella póde ser nociva aos seus interesses.

— Terreno medindo 779, m²67, situado na rua de S. Sebastião das Taipas, com frente para a rua de Santo Antonio da Gloria, entre os n.º 12 e 34 d'aquella rua — Base da licitação 3:000\$000 réis.

— Outro terreno, medindo 350, m²50, situado na rua da Conceição da Gloria, entre os n.º 91 a 109, foreiro em 11\$800 réis com laudemio de dezena a José Carlos de Faria Lima. — Base da licitação 1:060\$000 réis.

As plantas estão patentes no escriptorio do dito agente, na rua Aurea n.º 87.

Todas as contribuições e demais encargos serão a cargo do arrematante.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em 10 de junho de 1903.



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO
DE
FIGADOS
DE
BACALHAU

Arriaga

Para
uso
medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO
DO

Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

100, Rua de S. Julião, 2.
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva
Rua dos Mercadores, 66, 1.^o

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGUER

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

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

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

HAMBURGO Walter Muths Sautler. — Commissões, 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, commissões, etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diario 1\$200 a 2\$500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

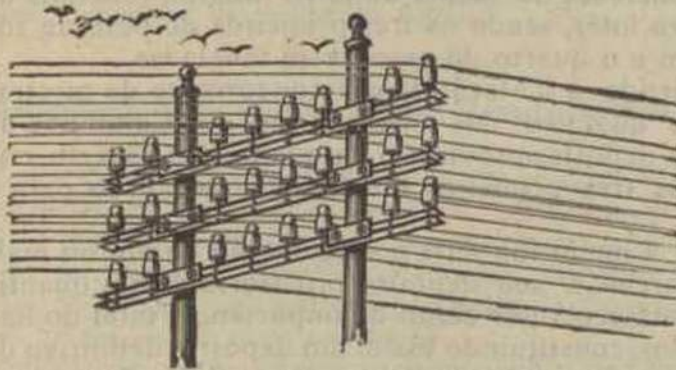
VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

Felten & Guillaume Carlswerk

Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO RHENO

Fabrica d'arame de ferro, aço, cobre, bronze e bronze doublé

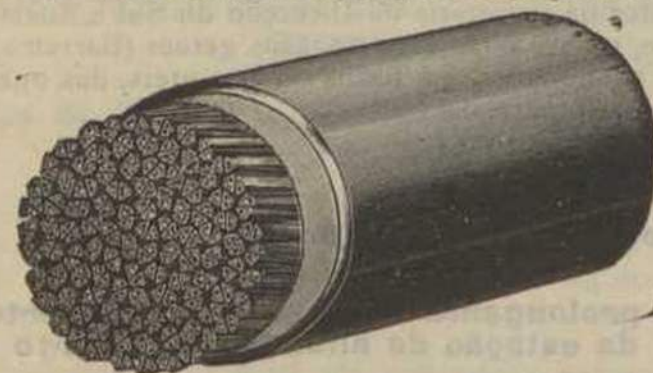


FIOS CONDUCTORES

em todos os isolamentos, simples, entrançados, etc.

CABOS

Isolados a gutta-percha, borracha vulcanizada, ebonite, fibra impregnada, papel e espaços d'ar, etc



para Telegraphos, Telephones, Luz electrica, Transmissão de força, Tracção electrica Rail Bonds "Neptun" (para ligação de carris)

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beixa Baixa)

H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.^o — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

AGUAS CHLORETADAS 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 escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrhœas, 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

Officinas 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 16 de junho de 1903

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m	5-45 m	5-30 m
5-50 m	6-5 m	6-38 m
6-15 m	6-33 m	6-47 m
6-35 m	6-50 m	7-5 m
7-0 m	7-15 m	7-32 m
7-20 m	7-35 m	7-52 m
7-45 m	8-3 m	8-17 m
8-5 m	8-20 m	8-35 m
8-30 m	8-45 m	9-2 m
8-50 m	9-5 m	9-22 m
9-15 m	9-33 m	9-47 m
9-35 m	9-50 m	10-5 m
10-0 m	10-15 m	10-32 m
10-20 m	10-35 m	10-52 m
10-45 m	11-3 m	11-17 m
11-5 m	11-20 m	11-35 m
11-30 m	11-45 m	12-2 t
11-50 m	12-5 t	12-22 t
12-15 t	12-33 t	12-47 t
12-35 t	12-50 t	1-5 t
1-0 t	1-15 t	1-32 t
1-20 t	1-35 t	1-52 t
1-45 t	2-3 t	2-17 t
2-5 t	2-20 t	2-35 t
2-30 t	2-45 t	3-2 t
2-50 t	3-5 t	3-22 t
3-15 t	3-33 t	3-47 t
3-35 t	3-50 t	4-5 t
4-0 t	4-15 t	4-32 t
4-20 t	4-35 t	4-52 t
4-45 t	5-3 t	5-17 t
5-5 t	5-20 t	5-35 t
5-30 t	5-45 t	6-2 t
5-50 t	6-5 t	6-22 t
6-15 t	6-33 t	6-47 t
6-35 t	6-50 t	7-5 t
7-0 t	7-15 t	7-32 t
7-20 t	7-35 t	7-52 t
7-45 t	8-3 n	8-17 n
8-5 n	8-20 n	8-35 n
8-30 n	8-45 n	9-2 n
8-50 n	9-5 n	9-22 n
9-15 n	9-33 n	9-47 n
9-35 n	9-50 n	10-5 n
10-0 n	10-15 n	10-32 n
10-45 n	11-3 n	10-52 n
11-30 n	11-45 n	11-35 n
12-30 n	12-48 n	12-22 n

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
8-5 m	8-34 m	8-49 m
12-30 n	1-3 n	9-18 m

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
6-15 m	7-20 m	6-18 m
7-45 m	8-50 m	7-48 m
9-10 m	9-47 m	8-25 m
9-15 m	10-20 m	9-18 m
a 10-40 m	11-17 m	a 9-55 m
10-45 m	11-50 m	10-48 m
12-15 t	1-20 t	a 11-25 t
a 1-40 t	2-17 t	12-18 t
1-45 t	2-50 t	1-48 t
a 3-10 t	3-47 t	a 2-25 t
3-15 t	4-20 t	3-18 t
a 4-40 t	5-17 t	a 3-55 t
4-45 t	5-50 t	4-48 t
a 6-10 t	6-47 t	a 5-25 t
6-15 t	7-20 t	6-18 t
a 7-40 t	8-17 n	a 6-55 t
7-45 t	8-50 n	7-48 t
9-1 t	10-20 n	9-18 n
a 10-40 n	11-17 n	a 9-55 n
10-45 n	11-50 n	10-48 n
12-25 n	1-15 n	a 11-25 n

Todas para mem P. Arcos excepto as a

LISBOA	QUELUZ	LISBOA
Partida	Chegada	Partida
9-40 m	10-11 m	10-30 m
11-40 m	12-11 t	12-30 t
1-40 t	2-11 t	2-30 t
3-35 t	4-5 t	4-30 t
7-40 t	8-11 n	8-30 n
9-37 n	1-8 n	10-30 n

Lisboa	Cintra	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
6-25 m	7-29 m	5-10 m
7-20 m	8-27 m	6-52 m
9-5 m	10-10 m	7-45 m
10-40 m	11-46 m	9-2 m
12-40 t	1-46 t	11-0 m
2-40 t	3-46 t	1-0 t
4-40 t	5-42 t	3-0 t
5-40 t	6-46 t	5-0 t
6-30 t	7-40 t	6-0 t
8-40 n	9-46 n	7-0 t
10-35 n	11-40 n	9-0 n
12-20 n	1-22 n	11-0 n

Lisboa	Saca em	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
6-35 m	7-20 m	6-4 m
8-57 m	9-41 m	7-14 m
10-5 m	10-49 m	8-13 m
11-20 m	12-4 t	9-50 m
12-25 t	1-9 t	11-29 m
1-30 t	2-14 t	12-30 t
2-0 t	2-44 t	1-49 t
3-10 t	3-54 t	2-40 t
3-42 t	4-26 t	3-25 t
4-50 t	5-34 t	4-44 t
5-50 t	6-34 t	6-0 t
7-0 t	7-44 t	6-45 t
8-0 n	8-14 n	7-55 t
9-45 n	10-29 n	8-24 n
10-55 n	11-39 n	9-25 n
12-35 n	1-19 n	11-5 n

Lisboa	Povoia	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
6-35 m	7-33 m	7-5 m
10-5 m	11-3 m	7-59 m
3-10 t	4-8 t	11-15 m
10-55 n	11-53 n	4-30 t

Lisboa	V. Franca	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
5-30 t	7-14 t	5-25 m
12-35 n	1-59 n	7-45 t

Lisboa b	Santarem	Lisboa b
Partida	Chegada	Partida
6-0 m	8-6 m	11-40 m
11-15 m	1-21 t	7-55 t

LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b
Partida	Chegada	Partida
4-45 t	9-54 m	4-0 m

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-45 m	1-10 t	6-33 t
—	—	h 7-50 t

Lib a	Porto	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
7-0 m	8-0 n	4-34 m
8-50 m	11-0 n	11-39 m
11-0 m	11-25 n	a 3-57 t
a 4-30 t	11-35 m	8-19 n

Aveiro	Porto	Aveiro
Partida	Chegada	Partida
3-55 m	6-40 m	7-4 m
10-15 m	1-0 t	11-39 m
4-47 t	7-54 t	6-29 t

Ovar	Porto	Ovar
Partida	Chegada	Partida
4-0 m	5-36 m	10-6 m
7-30 m	9-18 m	c 4-10 t
2-5 t	3-51 t	4-34 t

Espinho	Porto	Espinho
Partida	Chegada	Partida
7-4 m	8-10 m	5-40 m
9-50 m	10-56 m	8-30 m
1-40 t	2-53 t	12-14 t

Lisboa	Badajoz	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-50 m	8-20 n	5-25 m
11-0 m	—	—
7-30 t	6-37 m	6-50 t
9-30 n	—	—

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-50 m	6-0 t	8-15 m
11-0 m	—	—
7-30 t	7-3 m	6-0 t

Lisboa	Guarda	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
8-50 m	2-39 n	12-0 n
11-0 m	—	—
7-30 t	9-55 m	3-50 t

LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA
Partida	Chegada	Partida
1-20 t	4-45 t	10-0 m

Lisboa	Figueira	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
7-0 m	1-41 t	5-30 m
6-45 t	5-0 m	5-10 t

Colmora	Figueira	Colmora
Partida	Chegada	Partida
6-0 m	7-46 m	6-5 m
12-45 t	2-30 t	8-15 m

LISBOA	BARREIRO	LISBOA
Partida	Chegada	Partida
6-25 m	7-0 m	5-55 m
7-0 m	7-35 m	7-50 m
7-45 m	8-20 m	9-5 m
9-30 m	10-5 m	11-25 t
11-45 m	12-35 t	2-34 t
3-0 t	3-35 t	4-25 t
4-30 t	5-5 t	6-31 t
6-10 t	6-45 t	—

Lisboa	Se ubal	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
7-0 m	8-35 m	7-45 m
7-45 m	9-40 m	10-20 m
9-30 m	11-5 m	1-0 t
3-0 t	4-42 t	3-15 t
4-30 t	6-6 t	5-20 t
6-10 t	7-53 t	—

P. NOVO	SETUBAL
1-50 t	2-15 t

Lisboa	Extremoz	Lisbo
Partida	Chegada	Partida
7-45 m	2-45 t	8-15 m
4-30 t	11-15 n	12-0 n

CASA BRANCA	EVORA	CASA BRANCA
Partida	Chegada	Partida
4-20 m	5-10 m	5-30 m
3-0 t	3-50 t	7-10 t

Lisboa	MOURA	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
7-45 m	4-55 t	6-0 m
4-30 t	3-0 m	8-0 n

Lisboa	Faro	Lisboa
Partida	Chegada	Partida
4-30 t	5-0 m	6-5 t

CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA
Partida	Chegada	Partida
6-30 m	8-30 n	5-50 m

LISBOA	PORTIMÃO	LISBOA
Partida	Chegada	Partida
4-30 t	5-8 m	5-35 t

Faro	PORTIMÃO	Faro
Partida	Chegada	Partida
5-15 t	8-35 n	6-0 m

PORTIMÃO	TUNES	PORTIMÃO
Partida	Chegada	Partida
2-20 n	3-35 m	3-55 n
5-35 t	6-50 t	7-50 m

BEIRA ALTA		
Figueira	Pamp.	Figueira
Partida	Chegada	Partida
5-40 m	7-20 m	8-20 m
4-10 t	6-0 t	6-40 t

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
Partida	Chegada	Partida
8-15 m	3-9 t	10-25 m
1-20 t	6-53 t	7-23 t

PAMP.	MANGUALDE	PAMP.
Partida	Chegada	Partida
5-15 m	8-40 m	4-15 m
8-15 m	10-46 m	2-34 t
1-20 t	3-37 t	5-39 t
7-0 t	10-35 n	7-20 t

Mangualde	Guarda	Mangualde
Partida	Chegada	Partida
n 8-55 m	11-50 m	n 4-15 t

PORTO	FAMALICÃO	PORTO
Partida	Chegada	Partida
9-43 m	11-10 m	4-23 m
2-3 t	3-29	11-38 m
c 5-32 t	6-51 t	3-50 t

Porto	Braga	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-54 m	8-26 m	5-15 m
6-39 m	8-27 m	7-55 m
7-59 m	10-20 m	11-48 t
11-16 m	1-2 t	4-33 t
f 4-23 t	6-11 t	7-5 t
5-45 t	8-27 n	9-13 n
e 11-59 n	1-44 n	—

NINE	BRAGA	NINE
Partida	Chegada	Partida
6-11 m	6-46 m	7-0 m
5-16 t	5-43 t	9-10 m

Porto	Vianna	Porto
Partida	Chegada	Partida
4-51 m	10-22 m	5-39 t

Porto	Valença	Porto
Partida	Chegada	Partida
7-50 m	1-20 t	2-21 n
11-16 m	3-8 t	9-27 m
5-45 t	11-28 n	1-30 t

NINE	Valença	NINE
Partida	Chegada	Partida
4-4 m	8-5 m	7-31 t

Porto	MARCO	Porto
Partida	Chegada	Partida
9-43 m	12-13 t	12-24 n
4-5 t	6-36 t	3-26 n

PORTO	REGOA	PORTO
Partida	Chegada	Partida
4-40 m	11-9 m	3-55 n
6-0 t	10-41 n	4-16 t
11-59 n	3-19 n	—

Porto	Barca d'Alva	Porto
Partida	Chegada	Partida
7-20 m	3-9 t	11-7 m

PORTO	TUA	PORTO
Partida	Chegada	Partida
1-28 t	6-4 m	5-57 m

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Partida	Chegada	Partida
6-6 m	10	



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de junho sahirá o paquete **Thames** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, 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 Ingлезes, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bordeus. vapor francez **Magellan.** Sahirá a 19 de junho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Genova vapor italiano **Colombo.** Sahirá a 28 de junho.
 Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Gibraltar vapor inglez **London.** Sahirá a 18 de junho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Glasgow e Liverpool vapor inglez **Fortuny.** Esperado a 17 de junho.
 Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Lydia.** Sahirá a 30 de junho.
 Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira vapor francez **Colombia.** Sahirá a 24 de junho. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Clement.** Sahirá a 17 ou 18 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal. Vapor portuguez **Funchal.** Sahirá a 20 de junho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Maranhão, Ceará, Desterro e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Holsatia.** Sahirá a 9 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Maranhão, Parnahyba e Ceará, vapor inglez **Grangense.** Sahirá a 24 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira) vapor inglez **Hildebrand.** Sahirá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez **Bernard.** Sahirá a 21 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine.** Sahirá a 28 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Desterro.** Sahirá a 30 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Paranaguá.** Sahirá a 12 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Pathagonia.** Sahirá a 30 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Cor-sica.** Esperado a 17 de junho. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Thames.** Sahirá a 22 de junho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabello), vapor inglez **Navigato.** Sahirá a 17 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-la, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. portuguez **Benguella.** Sahirá a 21 de junho. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria.** Sahirá a 17 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria.** Sahirá a 17 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

Parçaria dos Vapores Lisbonenses

Passelo por mar a **CEZIMBRA**

com escala na Trafaria á ida e á volta, e Cascaes á ida sómente

Sexta feira, 19 de Junho de 1903

Vapor **LISBONENSE**

HORARIO

Partida de Lisboa, 9,30; chegada a Cascaes, 11; Partida de Cascaes, 11,15; chegada a Cezimbra, 2,30; partida de Cezimbra, 4; chegada a Lisboa, 7,30.

Preços do passeio: De Lisboa ou Trafaria, cavalheiros, 2\$000; senhoras, 1\$000; de Cascaes, cavalheiros, 1\$500; senhoras, 800. Creanças até 12 annos, gratis.

Haverá a bordo musica e buffete servindo comidas e bebidas quentes e frias

Venda de bilhetes: Ponte dos Vapores, Caes do Sodré; Tabacaria Marques, Rua Aurea, 152; Tabacaria Americana, Rua Garrett; Tabacaria Monaco, Rocio.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL n.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE PARA TRANSPORTE DE PETROLEO

EM WAGONS-TANQUES DE PROPRIEDADE DOS EXPEDIDORES

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 7 DE MAIO DE 1903

EM VIGOR DESDE 20 DE MAIO DE 1903

PREÇOS DE TRANSPORTE

Wagons carregados, com o peso minimo de 6:000 kilogrammas ou pagando como tal, por tonelada e kilometro	19,8 réis
Wagons vazios, de regresso á estação de procedencia, por kilometro	18 »

CONDIÇÕES

- 1.ª As operações de carga e descarga serão effectuadas por conta e risco dos expedidores e consignatarios.
- 2.ª Além dos preços acima indicados, cobrar-se-hão as despesas accessorias correspondentes a evoluções e manobras e as de guia, registo e imposto de sello.
- 3.ª No caso de paralysação de material, por não ser aproveitado temporariamente nos transportes, cobrará a Administração um direito de estacionamento de cincoenta réis por dia.
- 4.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral em tudo que não seja contrario ao que se dispõe n'esta tarifa.

CONDIÇÕES REFERENTES AO MATERIAL

- 1.ª O material só será admittido a circular nas linhas ferreas depois de ter sido examinado e recebido pelo Serviço de Tracção e Officinas d'esta Administração, devendo ser apresentado devidamente lubrificado. A lubrificação, em transito, será feita pelo pessoal das linhas ferreas, considerando-se o referido material como se pertencesse ás mesmas linhas.
- 2.ª A conservação dos wagons fica a cargo dos proprietarios, que deverão prover ao seu bom estado de circular, especialmente no que diz respeito aos rodados, aros, engates, bombas de choque, freios e caixas de lubrificação.
- 3.ª Se os wagons necessitarem em transito de qualquer reparação, será esta executada pela Administração, que apresentará ao proprietario do wagon uma factura detalhada da despesa feita.
- 4.ª A Administração não se responsabilisa pelas avarias resultantes de casos fortuitos ou de força maior.
- 5.ª O expeditor e o consignatario deverão verificar nas estações de sahida e na de destino, com a assistencia de empregados d'estes caminhos de ferro, o estado em que os wagons são entregues ou recebidos. Não se cumprindo esta formalidade, entender-se-ha que se conformam com as declarações dos referidos empregados.

Porto, 9 de maio de 1903.

O Conselheiro-Director,

João G. Povoas.

Exp. T. 569.