

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-eeditor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico Camiferro

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. H. n.º 4, p. v. — gado vaccum por vagon completos — do Minho e Douro.

SUMMARIO

| | Paginas |
|--|-----------|
| AUTOMOBILISMO..... | 235 |
| O PROLONGAMENTO DO BARREIRO A CACILHAS— II — por J. Fernando de Sousa..... | 236 |
| PARTE OFFICIAL — Cartas de lei de 1 de julho — Portarias de 27 e 30 de junho, 1, 2, 6 e 11 de julho do Ministerio das Obras Publicas..... | 237 a 240 |
| FREIO DE VACUO..... | 240 |
| TRACCAO ELECTRICA..... | 240 |
| NOTAS DE VIAGEM — II..... | 241 |
| TRENVIAS ITALIANOS..... | 242 |
| PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 243 e 244 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Companhia Real — Berguella — Mon-amede — Louraço Marques a Swazilandia — Inhambane ao Limpopo — Barreiro a Cacilhas..... | 244 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Inglaterra — Hollanda — Argentina — Australia..... | 244 |
| COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração..... | 245 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 246 |
| ARREMATACOES..... | 246 |
| ANNUNCIOS..... | 247 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 248 |
| HORARIO DOS COMBOIOS..... | 248 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... | 250 |

AUTOMOBILISMO

A celebre e mortifera carreira de velocidades — Paris-Madrid, constituiu um terrivel ensinamento, um funebre e eloquentissimo exemplo. Difficilmente se consentirão novas experiencias d'esta natureza. As companhias e casas constructoras de vehiculos, automoveis tem de endireitar por outro caminho, deixando-se de produzir carros com caixilhos de 1.000 kig. e motores de 100 cavallos vapor dando a velocidade de 140 kilom. por hora, muito superior á dos comboios ordinarios que percorrem linhas ferreas desembaracadas e seguras.

A velocidade de 80 kilom. por hora é já bastante para satisfazer os mais arrojados, e para quem tiver a avidez das commoções. Esta velocidade póde conseguir-se com um motor de 30 cav. vap. e esse motor exige um peso muito inferior, alliviando-se portanto o carro.

Esta velocidade mesma é já tão grande, que demanda cuidados especiaes no fogueiro-machinista e um conhecimento perfeito do vehiculo e dos caminhos por onde elle deva passar.

A verdadeira orientação que devem ter os estudos

de aperfeiçoamento d'este interessante engenho moderno é para a economia no consumo, para a garantia de segurança no seu emprego, para a resistencia dos seus órgãos, para a facilidade da sua manobra e até para a sua forma esthetica.

Simultaneamente deverão conseguir as atenções dos constructores para os aperfeiçoamentos das machinas destinadas a arrastar cargas, as galeras-automoveis que tanto pódem contribuir para promover o trafego das vias ferreas constituindo-se uns verdadeiros agentes do vagon sobre carris.

D'este modo o util substituir-se-ha ao agradável.

A imprensa automobilista manifesta estas ideias sem pretender desfazer a triste impressão deixada pelas fatalidades da imprudente carreira Paris-Madrid.

Regista antes a impressão geral de que este genero de sport não tem utilidade e deve ser interdicto.

Os tribunaes vão nesta corrente e applicam multas consideraveis e penas de prisão quando se dá qualquer desastre e se verifica que houve excesso da velocidade regulamentar.

O advogado Rodanet nos tribunaes de Paris aconselha paternalmente os automobilistas dizendo-lhes:

«Somos de opinião que os automobilistas não devem excitar contra si a opinião publica; não devem esquecer-se de que constituem uma minoria no seio da população.

As carreiras de velocidade terão por consequencia fazer condemnar innocentes turistas e, sob este ponto de vista, devem considerar-se como obstaculos ao livre desenvolvimento do automobilismo».

Aos fogueiros imprudentes que se julgam com o direito de atropelar toda a gente pelo facto de haverem feito soar a trompa, vão já chamando em França em vez de fogueiros, foguentos, *chauffards*.

Os regulamentos apertam-se por todos os lados havendo só excepção na Inglaterra que não restringe nem a circulação nem a velocidade, mas que exige, como ella sabe exigir, a responsabilidade de todos os desastres ao proprietario do vehiculo. E' muito pratico. Corra como quizer e por onde quizer mas responda pelos danos que causar!

Vê-se portanto que veio uma sensata reacção contra o abuso das hyper-velocidades em beneficio de ideias mais praticas e uteis.

Em Londres realizou-se uma exposição organizada pela casa *Thornycroft*, de vehiculos de tracção construidos por ordem do governo belga para serviço no Estado Livre do Congo. Tem machinas de 45 cav. vap. e pódem rebocar 3 carros.

Em Berlim executaram-se recentemente experiencias com um tractor do tenente Troast no campo de manobras de Tempelhof, em terreno molle e areento, que arrastou 13 toneladas de carga util.

Em Nuremberg funciona já um serviço de omnibus entre esta cidade e Heroldsbey.

No serviço d'incendios estão se a empregar automoveis electricos que transportam 8 homens, angmueiras, escadas e que percorrem rampas asperas com a velocidade de 20 kilom. por hora.

As manutenções militares de Budapest, Gratz, Praga, Cracovia, Przemyśl receberam recentemente automoveis de transporte de generos ás guarnições, depois de cuidadosas experiencias em que se verificou a economia que havia sobre a tracção animal.

Em Portugal vae fazer-se o mesmo. Ha baterias de sitio que são engatadas a vehiculos automoveis. As secções de parque de sitio que vamos adquirir para o campo entricheirado de Lisboa, são rebocadas por autottractores.

Estão se empregando em serviços agricolas os automoveis e até apparece já nos jornaes da especialidade a narrativa d'uma auto-fortaleza, especie de couraçado ou monitor terrestre ambulante, que consiste num forte blindado assente sobre rodas, que pôde transportar 50 homens armados.

Sem nos determos sobre as applicações estravagantes que queiram dar-se a estas engenhosas machinas, pôde accentuar-se que ha muito a fazer ainda no que respeita aos vehiculos commerciaes, quer sejam galeras, ou tractores, para transporte de mercadorias, quer sejam omnibus para transporte de passageiros.

Seguramente o que se fizer neste sentido, para modestas velocidades de 20 a 30 kilom. por hora, terá muito maior utilidade na civilização, no desenvolvimento das relações, da riqueza e das commodidades dos povos, do que o augmento na velocidade d'estes carros vertiginosos que cortam o espaço e se despedaçam como uma granada d'artilharia e que são tão perigosos para o publico como as balas.

O. S.

O prolongamento do Barreiro a Cacilhas

II

Tão importante e complexo é o projecto d'este prolongamento (que acaba de ser superiormente approvado e que mereceu um justo louvor official) que importa dar conta de algumas das suas mais notaveis disposições.

O traçado adoptado e cuja justificação apresentei sumariamente no artigo anterior, exige duas pontes importantes nos esteiros de Coina e do Seixal, ligadas por um dique ou aterro sobre terrenos cobertos pela praia-mar. As bacias dos esteiros que ficam a montante da linha projectada são, pela sua grande area, dois enormes reservatorios que na praia-mar recebem consideravel volume de aguas. Em ambos ha navegação de valor, indo buscar nelles commodo ancoradouro os navios empregados na pesca do bacalhau.

O estudo da vazão das pontes exigia pois particular cuidado. Faltavam porém os necessarios estudos theoricos, o que obrigou o distincto engenheiro, auctor do projecto, a laboriosas e difficeis investigações, em que revelou profundos e pouco vulgares conhecimentos mathematicos.

O problema, cuja resolução se lhe impunha, foi por elle muito bem formulado nos termos seguintes:

«Conhecido o regimen das marés numa parte qualquer da costa ou de um rio sujeito a marés, determinar o regimen d'estas em um reservatorio de secção horizontal constante, ou variavel, em communicação permanente com o mar ou com o rio por meio de um ori-

ficio sempre afogado e de fôrma e dimensões conhecidas, e constituindo descarregador incompleto, isto é, descarregador com a soleira abaixo do nivel das mais baixas marés».

A resolução do problema conduz a equações differenciaes, cuja integração não foi possível sem determinadas simplificações e ainda assim conduziria a formulas complicadissimas, o que levou o auctor do projecto á adopção de um methodo pratico, pelo qual se obteem resultados approximados. Ao reservatorio de secção variavel, communicando por abertura variavel com o mar, applicam-se as formulas correspondentes ao de secção e abertura constantes, tomando-se para secção constante a que corresponde ao centro de gravidade do volume das aguas trazidas pela maré, o que dá para a redução da amplitude da maré dentro do reservatorio e para a velocidade maxima valores maiores que os que realmente atingirão.

Convém notar que no esteiro do Seixal a superficie coberta pelas marés varia entre 767.800 m^2 e $5.401.400$, elevando-se o volume maximo das aguas a $11.727.100\text{ m}^3$.

No esteiro de Coina os numeros correspondentes áquelles são, respectivamente: $1.055.100$ e $6.999.300\text{ m}^2$ e $13.671.800\text{ m}^3$.

A cada uma das duas pontes foi dada a extensão de 9 m , representada por 4 vãos de 20 m e 1 de 10 m . Da vassão correspondente resulta que a maxima velocidade, que nunca será atingida, é de $1\text{ m},65$ e $1\text{ m},51$, que a maxima differença do nivel do interior para o exterior do reservatorio será $0\text{ m},38$ e $0\text{ m},32$ e a redução da amplitude da maré quasi imperceptivel, attingindo poucos millimetros.

O fluxo e refluxo das aguas, em tão vastos reservatorios, representa consideravel energia mechanica. O seu aproveitamento constitue um interessante problema tecnico e economico, naturalmente ligado com o estudo de uma obra executada com destino diverso, mas que pôde cumulativamente permittir-o. Havendo que construir diques e pontes para a passagem do caminho de ferro, o seu aproveitamento para aquelle fim pouco agrava o seu custo.

3.400 cavallos-vapor: tal é a energia calculada por Costa Serrão e que julga poder ser aproveitada mediante o emprego de turbinas de eixo vertical, collocadas em numerosas aberturas do dique e empregadas em mover dynamos conjugados com accumuladores.

O valor d'essa energia corresponde a uma receita bruta de $340.000.000$ annuaes e a uma receita liquida estimada em $225.000.000$.

A previsão do aproveitamento de tal riqueza impunha-se pois, embora não haja de ter realização immediata essa utilização da força das marés. Empreender com um fim exclusivo as obras dispendiosas que demandasse, seria porventura temeridade ruinosa. Tel a em conta no projecto do caminho de ferro, sem com isso avolumar sensivelmente a despesa, o mesmo é que obedecer ao prudente criterio de largueza de vistas na concepção de um projecto para o adaptar a futuros empreendimentos.

Convém notar que a obra delineada se presta a uma applicação complementar, inversa da primeira e não menos importante: o aproveitamento de terrenos cobertos pela maré. Desde que na ponte haja os convenientes bateis-portas, pôde a parte coberta pelas aguas ficar limitada aos necessarios canaes de navegação, conquistando-se muitos centos de hectares de terreno fertilissimo e facil de adoçar para ser reduzido á cultura.

O dique, sobre o qual assenta a linha ferrea, é constituido por aterro de talude, revestido com a largura de 15 m no coroamento afim de comportar, além das duas

vias que de futuro serão necessárias, até o Pinhal Novo pelo menos, um caminho de serventia entre o Barreiro e o Seixal.

O projecto das pontes é particularmente interessante, já pela condição de permittirem o aproveitamento da força das marés, já pelo systema de fundações, já finalmente pela disposição dos tramos moveis. São, como disse, eguaes. Cada uma d'ellas é constituida por 4 tramos fixos de 20^m de vão e 1 tramo movel de 10^m, que o conselho superior de obras publicas entende que deve ser elevado a 12^m á custa dos outros.

Um ensoleiramento geral, constituido por caixões de fundação pelo ar comprimido, será construido por tres troços, um de 70^m e dois de 25^m, para reduzir o custo da ensecadeira.

Cada soleira méde 120^m de comprimento, 19^m de largura e 3^m,4 d'espessura, da qual correspondem 1^m,8 á camara de trabalho, 1^m ao enchimento entre vigotas do tecto do caixão e 0^m,60 ao arrasamento da soleira.

O caixão fica cravado não menos de 1^m,07 no fundo de cascalho ou areia. O arrasamento das soleiras fica á cota de -6^m,10 na ponte de Coima e -4^m,20 na do Seixal.

A soleira constitue pois uma obra de cimento armado que distribue a pressão. O accrescimento de pressão sobre o fundo é apenas de 0^{kg},400 por centimetro quadrado.

Apesar, pois, de haver no esteiro de Coima, (como demonstram as dragagens) uma camada de areia e cascalheira de 4^m,49, sobre outra de lodo compacto de 9^m,52, abaixo do qual se encontra a areia, as obras projectadas ficam em excellentes condições e o ensoleiramento geral assegura a invariabilidade de posição dos apoios do taboleiro metallico. Nos pilares e encontros ficam os rebaixos necessarios para a collocação de bateis portas, quando se pretenda tirar da obra os effectos complementares a que alludimos.

A soleira é protegida por enrocamentos contra a corrosão do fundo pela corrente. Os taboleiros são independentes para cada via.

O tramo movel é um tramo rolante, que é elevado e corrido por meio da agua sobre pressão, graças a um elevador hydraulico e uma cadeia-Galle sem fim, movida por um cabrestante hydraulico. A mesma estação productora da agua sob pressão serve para a manobra das duas pontes, e abrange o respectivo accumulador. Entre as duas pontes fica, além d'essa installação, a estação do Seixal, terminus do tramway electrico de Azeitão-Cezimbra, servida por uma avenida de acesso de 10^m de largo.

Os tramos moveis das pontes estarão habitualmente fechados e sómente estarão abertos em determinadas horas proximo da baixa-mar ou da praia-mar, havendo a signalização conveniente e os encravamentos dosapparelhos de manobra e dos signaes, por fórma que se garanta a absoluta segurança da circulação dos comboios.

Não comportam as porporções de um artigo da *Gazeta* mais larga descrição do projecto, verdadeiramente notavel, d'estas pontes, no qual do instincto engenheiro que o elaborou revelou não vulgar proficiencia e cuidadoso estudo, projectando viva luz sobre um problema hydraulico que ainda não recebera solução cabal. O resultado aproximado do calculo de vasão a que chegou, após arduas investigações, tem incontestavel originalidade e representa valioso instrumento para a solução de problemas analogos.

Resta analysar num ultimo artigo as disposições principaes da estação-terminus em Cacilhas.

J. FERNANDO DE SOUSA.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' autorizado o Governo a adeantar annualmente, inscrevendo se no orçamento dos Caminhos de Ferro do Estado, e para ser pago pelo fundo especial dos mesmos caminhos de ferro á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego e até o limite de 10:500:000 réis, a quantia necessaria para com o rendimento liquido do encargo de exploração do Caminho de Ferro de Coimbra a Arganil perfazer a importancia de 24:833:375 réis, valor da annuidade necessaria para juro de 5 por cento e amortização em vinte e cinco annos de um emprestimo de 350:000:000 réis, em obrigações a emittir pela referida companhia.

§ 1.º A liquidação e a entrega das quantias que houverem de ser adeantadas, até o limite de 3 por cento do capital fixado, nos termos d'este artigo, serão feitas semestralmente.

§ 2.º Para os effectos d'este artigo o encargo kilometrico da exploração será sempre computado em 500:000 réis.

Art. 2.º O uso da auctorização conferida pelo artigo antecedente fica dependente da homologação do Tribunal do Commercio de Lisboa de qualquer contracto de exploração da linha ferrea de Coimbra a Arganil, no todo ou em parte, e bem assim da homologação do accordo com os credores da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, em virtude do qual deixa de ser-lhe applicavel o regime da lei de 9 de novembro de 1893 sobre o qual se encontra actualmente a referida companhia.

Art. 3.º Logo que o rendimento da linha, liquido das despesas de exploração exceda a annuidade de que trata o artigo 1.º, começará o Estado a ser reembolsado de quaesquer sommas que tenha adeantado, acrescidas do respectivo juro, á razão de 5 por cento ao anno, entrando para este fim no rateio a que houver de se proceder com os restantes credores, nos termos do accordo homologado pelo Tribunal do Commercio, em harmonia com o disposto no artigo antecedente.

Art. 4.º Por parte da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, outorgará, nos contractos a celebrar em virtude da presente lei, o conselho fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º da lei de 9 de novembro de 1893; ficando o mesmo conselho auctorizado a proceder desde já á emissão das obrigações a que se refere o artigo 1.º

Art. 5.º Fica o Governo auctorizado a modificar as condições do alvará de concessão do caminho de ferro de Coimbra a Arganil no que fôr necessario para se ultimar a construcção do referido caminho de ferro até este ultimo ponto, e assegurar a sua exploração nos termos d'esta lei.

Mandamos, portanto, a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 1 de julho de 1903.—EL-REI (com rubrica e guarda).—Antonio Teixeira de Sousa—Conde de Paço-Vieira.

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' auctorizado o Governo:

1.º A mandar applicar dos recursos successivamente obtidos pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado sem prejuizo da auctorização conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1869 nem da execução das obras complementares das linhas em exploração e da aquisição do material circulante necessario até a quantia de 7.000:000:000 réis, á construcção por troços successivos das seguintes linhas complementares e tributarias das do Estado, classificadas por decretos de 13 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902:

- a) Lanço da linha de Évora, comprehendido entre Estremoz e Villa Viçosa;
- b) Linha da Regua a Chaves e á fronteira;
- c) Linha do Sado. Setubal a Garvão e seu ramal de Alvelade a Sines;
- d) Linha do Pocinho a Miranda;
- e) Linha de Ponte de Sôr;

f) Primeiro troço da linha do Tamega, comprehendido entre a Livração e proximidades de Cavez;

g) Linha do Guadiana;

h) Linha da Regoa a Villa Franca das Naves;

i) Linha da circunvalação do Porto do kilometro 2 1/2 da linha do Minho a Leixões;

j) Linha do baixo Alemtejo.

2.º A contractar com a Associação Commercial do Porto a construção do prolongamento até Leixões do ramal do Caminho de Ferro de Campanhã á alfandega, nas condições prescritas nas bases annexas á lei de 29 de agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não fôr essa construção levada a effeito no prazo nellas fixado.

3.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos do fundo especial de caminhos de ferro, até a quantia de réis 500:000\$000 á construção dos lanços de estrada de accesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, cuja falta mais sensível se torne, e de extensão não superior a 10 kilometros, contados das mesmas estações, consideradas obras complementares d'estas, devendo a escolha dos lanços a construir ser precedida de proposta fundamentada do conselho de administração dos mesmos caminhos de ferro e a construção ser realizada nas condições da maxima economia, compatíveis com os indispensaveis requisitos technicos.

§ unico Constituirão receita do fundo especial de caminhos de ferro os augmentos dos impostos de transito e respectivo adicional e do sello nas linhas do sul e sueste, em relação á quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle relativa.

Art. 2.º O Governo dará annualmente conta ás Côrtes do uso que fizer d'esta auctorização.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda e das Obras Publicas, Commercio e Industria a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 1 de julho de 1903. —EL-REI. com rubrica e guarda.—Antonio Teixeira de Sousa — Conde de Paçô-Vieira.

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um projecto apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de remodelação das tarifas geral de despesas accessorias, internas de pequena velocidade n.º 1 a 13 e internas de grande velocidade n.º 1 e 8: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho de Tarifas, datado de 21 de abril ultimo, approvar as referidas tarifas com as seguintes alterações:

1.ª Deverá ser eliminada a menção dos agentes da fiscalização do Governo no § unico do artigo 15.º da tarifa geral.

2.ª O artigo 16.º da mesma tarifa deverá ser substituido pelo seguinte:

«A companhia poderá em casos extraordinarios de festejos, etc., diminuir o preço dos bilhetes entre determinadas estações, conceder bilhetes de ida e volta e estabelecer comboios especiaes, dando de tudo previamente conhecimento ao Governo.

3.ª Substituirá o § unico do artigo 29.º da mesma tarifa pelo seguinte:

«E' prohibido levar cães nas carruagens de passageiros; entretanto a companhia poderá admittir em compartimentos especiaes os passageiros que não queiram separar-se dos seus cães, contanto que os levem acaimados».

4.ª O artigo 109.º da mesma tarifa será substituido pelo seguinte:

«Nos logares mais publicos das estações estarão constantemente affixados cartazes indicando o objecto de cada uma das tarifas em vigor devidamente approvadas pelo Governo e que estas se encontrem nas estações á disposição do publico para consultar e venda».

5.ª A condição 2.ª do artigo 12.º da tarifa de despesas accessorias será substituida pela seguinte:

«Quando houver repesagens na estação de destino, seja qual fôr o resultado da operação, quer ella seja feita a pedido dos signatarios, quer por vontade da companhia, as taxas de transportes que foram ajustadas previamente, ao realizar-se o despacho, não serão alteradas, quer para mais quer para menos, na occasião da entrega da remessa repesada».

6.ª Na condição 6.ª da tarifa n.º 5 de pequena velocidade acrescentar-se-ha no primeiro periodo, em seguida ás palavras: «serviço de material e tracção», o seguinte: «e approvados pela fiscalização do Governo».

Paço, em 18 de junho de 1903. — Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 7 de fevereiro ultimo, de ampliação nas installações e linhas da estação de Coimbra cidade, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, approvar o referido projecto, e bem assim auctorizar a cedencia á mencionada companhia de duas parcelas de terreno, pertencentes ao Estado, medindo a area de 162 metros quadrados, necessarias para a citada ampliação, em harmonia com o disposto no artigo 35.º do contracto de 3 de agosto de 1878, para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Alta e ramal de Coimbra

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 27 de junho de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto datado de 9 de maio ultimo, de ampliação da estação de Villa Nova de Gaia, na linha ferrea do Norte, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 18 do corrente, approvar o referido projecto.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 27 de junho de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de João Lopes da Cruz, concessionario da construção e exploração do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança, no qual declarando ter contractado com a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro o trespasse da concessão que lhe foi feita pelo contracto de 24 de outubro de 1902, com todos os direitos e obrigações constantes d'este contracto, pede seja auctorizado a fazer esse trespasse: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 28 de maio findo, auctorizar o alludido trespasse, nos termos requeridos, devendo o respectivo contracto, depois de reduzido a escriptura, ser submettido á approvação do Governo

Paço, em 30 de junho de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Repartição do Commercio

Sua Majestade El-Rei, attendendo ao requerimento em que a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro pede auctorização para emittir vinte e tres mil obrigações de 90\$000 réis cada uma, cujo producto destina á construção da linha ferrea de Mirandella a Bragança;

Visto o disposto em os n.º 1.º e 2.º do artigo 19.º da carta de lei de 3 de abril de 1896 e no artigo 7.º e seus paragraphos do regulamento approved por decreto de 27 de agosto do mesmo anno;

Attendendo a que do § unico do artigo 11.º dos estatutos da companhia, approveds por alvará de 27 de junho de 1903, consta que a assemblea geral auctorizou a referida emissão;

Ha por bem auctorizar a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a crear e emittir vinte e tres mil obrigações de 90\$000 réis cada uma, vencendo o juro de 4 1/2 por cento, pago semestralmente, em 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno; e sendo a amortização feita em noventa e nove annos, ao par por sorteio ou compra no mercado, podendo antecipal-a. Esta auctorização e dada com as seguintes condições:

1.ª Que d'esta emissão nenhuma responsabilidade, de qualquer natureza ou especie, resultará para o Estado;

2.ª A referida emissão só poderá realizar-se depois de cumpridas as disposições do artigo 11.º do regulamento de 27 de agosto de 1896;

3.ª Nos termos da carta de lei de 29 de julho de 1899, a companhia ficará obrigada a pagar o imposto de rendimento de todas as obrigações que crear e emittir, devendo no texto de cada titulo ser inscripta a declaração de que os juros e os coupons ficam sujeitos, em qualquer hypothese, ao pagamento do imposto de rendimento.

Paço, em 2 de julho de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto e orçamento com data de 31 de dezembro do anno findo, do segundo e terceiro lanços do prolongamento da linha do Sul, do Barreiro a Cacilhas:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 4 de junho ultimo approvar o referido projecto e orçamento nos termos indicados naquella parecer.

Outro sim determina o mesmo Augusto Senhor:

1.º — Que se proceda sem perda de tempo ás sondagens geológicas indispensáveis para a segura verificação das condições de construção das diversas obras projectadas;

2.º — Que se preparem desde já os programmas e caderno de encargos do concurso para uma empreitada geral das obras indispensáveis para o estabelecimento em Cacilhas do serviço de grande e pequena velocidade, reservando-se para a administração o assentamento de linhas e construção de edificios e tendo-se em conta as seguintes prescripções:

a) o prazo da construção deverá ser de quatro annos, devendo-se porém, fixar, o mais curto prazo possível para a execução do 2.º lance, em condições de se poder transferir para o extremo d'esse lance logo que esteja concluido o embarque e desembarque provisório de passageiros, bagagens e recovagens.

b) o pagamento será dividido por seis annos, abonando-se o juro de cinco por cento da importância de trabalhos feita em algum dos annos cujo pagamento não caiba na respectiva annuidade;

c) deverá ser elevado a 12 metros o comprimento dos tramos moveis nas pontes de Coima e do Seixal, reduzindo-se proporcionalmente os tramos fixos;

d) adicionar-se-ha aos trabalhos orçados o custo da 2.ª parte movel junto da estação de Cacilhas e da modificação do limite sul do terrapleno da mesma estação para se assegurar o estabelecimento, em boas condições, e a serventia maritima dos armazens ali projectados, em harmonia com a proposta do Conselho d'Administração dos caminhos de ferro do Estado e com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

e) deverá contar-se na entrada da doca da Cova da Piedade com a caldeira d'eclusa para assegurar a navegação permanente;

f) dever-se-ha prever a hypothese de ser construido desde já mais um lance do muro de caes aco-tavel a navios na face Leste do terrapleno da estação de Cacilhas, conforme a necessidade prevista pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

g) no caderno d'encargos, além das prescripções usuas destinadas a assegurar a perfeita execução dos trabalhos, ter-se-hão especialmente em conta as precauções recommendadas no referido parecer.

Paço em 11 de julho de 1903. — *Conde de Paçô-Vieira.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor. — O decreto de 27 de fevereiro de 1902 prescreveu uma forma facil e sufficientemente exacta de serem liquidados os impostos de transito e sello nos Caminhos de Ferro do Estado pela applicação de determinadas percentagens ao rendimento bruto total no trafego arrecadado em cada mez, dispensando assim a laboriosa liquidação direct+ que se fazia antes.

O mesmo processo, tendo por base o rendimento liquidado que não differe sensivelmente do arrecadado, conduzirá a eguaes resultados, introduzindo nova simplificação no serviço de contabilidade e thesouraria.

Torna-se com effeito util na contagem e escripturação no livro caixa, das receitas enviadas pelas estações á thesouraria a destrança immediata das que proveem do serviço interno ou do serviço combinado.

Podem ser todas englobadas num só deposito até que as liquidações respectivas se façam, o que hoje será impossivel, porque a receita arracadada é a base actual de liquidação dos impostos e por isso a do serviço combinado é escripturada e depositada á parte e só se considera como arrecadado o participe das linhas do Estado quando é liquidado e transferido para o deposito de receitas proprias.

Espero pois que merecerá a approvação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 1 de julho de 1903. — *Conde de Paçô-Vieira.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A liquidação mensal e escripturação do rendimento dos impostos de transito e adicional de 6 por cento e do sello nos Caminhos de Ferro do Estado será feita pela applicação das percentagens fixadas no artigo 1.º do decreto de 27 de fevereiro de 1902 ao rendimento bruto total do trafego, liquidado em relação a cada mez.

Art. 2.º O excesso do producto annual dos impostos nas linhas do Sul e Sueste, em relação á quantia de 69:750\$143 reis, será incorporado no fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com o disposto no § unico do artigo 1.º da carta de lei d'esta data e nos termos dos artigos 46.º e 47.º do regulamento de 2 de novembro de 1899, approved por decreto da mesma data.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 1 de julho de 1903. — *REI. — Antonio Teixeira de Sousa — Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de 30 de abril do corrente anno do prolongamento do ramal de Setubal á margem do Sado:

Considerando que a construção do referido prolongamento, com estação terminal e ponte caes, foi auctorizada pela carta de lei de 29 de março de 1883, e que a mesma construção foi incluída na auctorização conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899;

Considerando que a alinea c) do n.º 1.º da carta de lei de 1 de corrente, que auctoriza a construção de varias linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado, tornou Setubal ponto obrigado da linha do Sado, pelo que ficou o ramal fazendo parte integrante da mesma linha e o seu prolongamento até a margem do Sado constituindo o seu 1.º lance a construir;

Considerando que é de summa vantagem para Setubal a conservação da estação actual, fazendo-se sahir d'ella directamente a linha do Sado, para evitar manobras inuteis dos comboios, e construindo, junto da margem e o mais proximo possível da cidade, outra estação de facil accesso, que melhor se preste ás suas relações com o valle do Sado, dotada com as installações exigidas pelo serviço de passageiros e mercadorias;

Considerando quanto interessa ao commercio da cidade a pronta realização d'esse melhoramento, conjugado com a construção, pela Camara Municipal de Setubal, de uma doca para abrigo de pequenas embarcações e de uma ponte-caes no prolongamento do caminho de ferro, auctorizada pela carta de lei de 12 de junho de 1901, artigo 19.º, alinea b), que auctoriza a mesma camara a auxiliar o Estado com um emprestimo de 40:000\$000 de réis, sem juro, para a construção do prolongamento do ramal;

Considerando que entre essas obras devem ser asseguradas as necessarias relações, subordinadas a um plano racional que atenda por egual as conveniencias do serviço da doca e da ponte-caes e as exigencias do da estação, sem que por causa d'este fique o publico privado do espaço necessario para o trafego commercial;

Considerando que da escolha do local para a doca livremente feita pela Camara Municipal de Setubal resulta a possibilidade de se aproveitar com vantagem o revestimento do terrapleno interior para amparo do aterro da estação e suas dependencias, convido ao Estvdo aproveitar essa facilidade sem prejuizo dos interesses do municipio;

Considerando que a Camara Municipal de Setubal, no uso da auctorização conferida pela citada carta de lei, deliberou em sessão de 12 de fevereiro de 1902, participar ao Governo que estava pronta a dar o auxilio de 40:000\$000 de réis para a construção do prolongamento do caminho de ferro até a margem do Sado e que o Governo acceitou essa proposta a 24 de janeiro do corrente anno;

Considerando quanto importa attender, no projecto definitivo da parte da linha do Sado comprehendida entre a estação actual e a margem do rio além das considerações supra indicadas, as multiplas sujeições impostas pelo atravessamento de uma parte da cidade;

Visto o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 18 de junho ultimo:

Sua Magestade El-Rei ha por bem approvar o projecto do 1.º lance da linha do Sado, com data de 30 de abril do corrente anno constituido pelo prolongamento até a margem do Sado, a parte comprehendida entre os perfis 0 e 12, e ordenar que se proceda immediatamente á sua construção em harmonia com o respectivo orçamento, deixando-se, nas melhores condições que possível fôr, a passagem da estrada districtal n.º 136.

Outrosim ordena o mesmo Augusto Senhor:

1.º Que se estude sem demora, entre o referido perfil 12 e a margem do Sado, uma variante que, sem affastar a nova estação da cidade, nem piorar as condições do transito publico na parte atravessada pelo traçado, facilite, quanto ser possa, o livre accesso da mesma estação;

2.º Que se estude igualmente a melhor disposição da estação marginal para serviço de passageiros e mercadorias, attendendo ás suas relações com a ponte caes e com a doca projectadas, por forma que se deixe livre o maximo espaço possível para o trafego commercial;

3.º Que entre a Administração dos Caminhos de ferro do Estado e a Camara Municipal de Setubal se acordem os termos em que deverão ser construidos o terrapleno interior da doca e o seu revestimento, de modo que seja da responsabilidade do Estado o custo do aterro indispensavel para a plataforma da linha ferrea e sua estação, e da Camara Municipal o revestimento do terrapleno interior da doca e do aterro contiguo para conquista de terrenos

que lhe ficarão pertencendo, e bem assim a forma e prazos de entrega do auxilio de 40:000:000 réis, auctorizado pelo artigo 19.º, alinea b), da carta de lei de 12 de junho de 1901.

Paço, em 6 de julho de 1903 — *Conde de Paço-Vieira*.

Por absoluta falta de espaço deixamos de publicar neste numero os novos estatutos da Companhia Nacional de caminhos de ferro, o que faremos no proximo numero.

FREIO DE VACUO

Temo-nos referido neste jornal aos excellentes freios construidos por *The Vacuum Brake Company Limited*, de Londres, que tão larga applicação vão tendo no material circulante dos caminhos de ferro e tremvias. Parece interessante traduzir do relatorio do tenente coronel H. A. Yorke, inspector principal dos caminhos de ferro inglezes, encarregado de fazer uma visita ás linhas da America do Norte, a parte em que esta conceituada auctoridade technica se refere aos freios de vacuo.

Este relatorio foi publicado recentemente em Londres pelo *Board of Trade* sob o titulo *Report on a visit to America. September 19 th to October 31 st 1902 by Lieutenant Colonel H. A. Yorke, R. E., chief inspecting officer of Railways presented to both Houses of Parliament by command of His Majesty*.

E' dirigido ao *President of the Board of Trade*.

O relatorio occupa-se das linhas ferreas a vapor, dos tremvias, linhas urbanas e elevadores e das linhas electricas.

Sobre os engates diz:

A lei do Congresso americano relativa ao emprego dos engates automaticos e freios de ar comprimido em todos os comboios de mercadorias utilizados no commercio dos differentes estados foi posta em vigor no 1.º de agosto de 1900 e o decimo quinto relatorio annual da commissão do commercio entre os Estados (*Inter-State commerce commission*) publicado em 1902, constitue um documento muito interessante.

Sobre os freios de ar continuo o mesmo relatorio contém algumas criticas severas com respeito ás condições actuaes dos freios de ar comprimido empregados nos vagon de mercadorias do paiz, á falta de instrucção e de disciplina dos empregados dos comboios, bem como á insufficiencia do pessoal encarregado da inspecção e das reparações. Resulta d'aqui que algumas companhias principalmente no Este continuam ainda a empregar freios manuaes para manter os seus comboios nos declives de grande inclinação. Isso concorda inteiramente com o que observei nas linhas da «*Pennsylvania Railroad*», pois que numerosos comboios muito carregados, desciam o declive de *Horse Shoe* só com freios de mão, tendo por consequencia os guarda-freios de correr sobre os tejadilhos dos vagon durante a marcha dos comboios o que constitue uma pratica muito perigosa e uma origem constante de accidentes para o pessoal do movimento.

Uma das razões dadas como desculpa para se não empregarem freios de ar comprimido em rampas parecidas é a de que o machinista poderia, em virtude de ter de apertar e soltar repetidas vezes os freios, esgotar inteiramente o ar dos reservatorios principaes, sendo portanto obrigado a carregar de novo esses reservatorios o que obrigaria a descerrar previamente todos os freios.

D'aqui resultaria o inconveniente de ficar o comboio sem travões durante o tempo necessario para esta ope-

ração, o que podia originar uma velocidade demasiada perigosa, estando o machinista em absoluta impossibilidade de contrapor um sufficiente esforço retardador.

Para obviar a esta difficuldade tem-se adoptado valvulas que impeçam o esgoto completo do ar comprimido dos cilindros do freio, enquanto o machinista carrega de novo os reservatorios. Estas valvulas de retem mateem uma pressão de cerca de 1 kig. nos cilindros durante o tempo preciso para a recarga dos reservatorios, e são descriptas no relatorio citado como um processo destinado a manter mais effizmente e mais seguramente a velocidade dos comboios na descida dos declives. Embora, em condições favoraveis, o freio de ar comprimido seja sufficientemente effiz sem as valvulas de retem auxiliares, o seu emprego constitue todavia uma medida de segurança adicional apreciavel e, quando se trata de declives muito inclinados, uma medida necessaria.

Infelizmente as alavancas de manobra d'estas valvulas estão collocadas sobre os tejadilhos dos vagon, de forma que o seu uso obriga tambem os empregados dos comboios a ir ali.

A lei não tornou obrigatorio o uso do freio de ar em todos os vagon dos comboios de mercadorias. Permite que se não empreguem senão sobre a quantidade de vehiculos necessaria para que fique á disposição do machinista uma força de pressão de travamento sufficiente para sustentar o comboio na descida dos declives.

Este emprego parcial do freio de ar é uma causa d'accidentes porque quando actua sómente em alguns vagon do comboio, os outros vagon sem freio, vão, em virtude do balanço ganho, bater contra os enfreados com uma violencia bastante para os esmagar originando-se ás vezes descarrilamentos de muitos vagon.

Do que precede, vê-se que o problema de fazer descer com sufficiente segurança os comboios pesados americanos, por fortes declives, não está ainda inteiramente resolvido.

TRACÇÃO ELECTRICA

Allemanha.—A Allemanha vae proceder a novas experiencias sobre a tracção electrica nas vias ferreas. Executar-se-hão na linha de *Johannisthal-Spindlersfeld* nos arrabaldes de Berlim.

O ministerio dos caminhos de ferro poz á disposição da companhia *Union Elektricitats* duas carruagens a 6 eixos munidas de freio de ar comprimido que devem ser transformadas em carruagens automotoras. Serão ainda emprestadas áquella companhia tres carruagens de passageiros para se atrelarem ás automotrices.

A canalização electrica será aerea, estando a fonte em *Oberspree*, que deve fornecer 6.000 voltios em corrente alternativa simples.

Devem durar dois annos as experiencias.

Na estação de *Sipndlersfeld* haverá linhas de resguardo com 80^m de comprimento para as novas viaturas. Na mesma estação deve ser installada uma officina para concertos do material.

Numa das automotoras far-se-hão experiencias sobre o aquecimento pela electricidade.

Todas estas experiencias hão de ser fiscalizadas pelos engenheiros do Estado.

Se as installações e o systema empregado derem bons resultados, o Estado reserva-se o direito de fazer a sua aquisição.

As despesas correm por conta da companhia que tem de fazer a instalação electrica, a ligação com a fonte electrica, a construção das officinas, etc.

Está-se transformando a linha de Barcelona a Sans que era de tracção animal e passará a ser por tracção electrica.

Argentina.—Tambem vae mudar o systema de tracção que passára a ser electrico o tremvia *Gran Nacional* da republica Argentina.

França.—O conselho geral do departamento francez do Alto Saona outorgou a concessão d'um tremvia electrico de *Fayet St. Gervais* ao pico de *Gauter*, cuja altitude é de 3.840 metros.

A linha sahirá de *Fayet*, passa por *St. Gervais*, *Motiron*, *Vosa*, *Bellerue*, *Mont Lachat*, *Les Rognes* e *Tête Rousse* terminando no cume do monte *Gouter*, ao qual chega por uma especie de via em caracol, cavada dentro d'esse monte.

Medirá 18 e meio kilometros.

Foi projectada em cremalheira para exploração pela electricidade.

Hespanha.—Constituiu-se em San Jorge na provincia de Granada, uma companhia para a exploração da queda de agua de la *Lancha de Canes* e para as applicações industriaes ou mechanicas do potencial electrico que ali se ha de produzir.

NOTAS DE VIAGEM

II

De Lisboa até Berlim pouco tem que dizer da viagem quem já aqui descreveu estas cidades.

Do caminho entre ellas é que algo ha que notar, embora uma parte já esteja descripta e redscripta no nosso jornal — a que se refere ao transito entre a nossa capital e a França.

Triste é dizel-o mas por mais esforços que nós, os portuguezes, façamos (e não fazemos muitos, diga-se a verdade) muito difficil nos será conseguir que o nosso paiz seja alvo da visita dos viajantes do centro da Europa, enquanto, entre este centro e a fronteira portugueza existir o pessimo serviço da linha do Norte de Hespanha.

Quem vem de Lisboa, utilizando o bello rapido que em 5 horas nos põe na Pampilhosa, sente uma certa differença ao tomar o comboio da Beira onde o material é mais modesto, embora cuidadosamente tratado como casa de familia de poucos recursos, mas arruinada. Depois, na linha da Fron eira-Salamanca mantem a mesma impressão, e se alguma falta de conforto sente, é-lhe compensada por aquella franquia amigavel do pessoal que sabe sorrir para o passageiro como se já o conhecesse de todos os dias.

Chegados a Medina uma surpresa nos espera ou me esperava: a nova estação, cuja inauguração este jornal noticiou, e que é finalmente, um edificio vasto e que bem necessario era para substituir a velha pocilga a que se chamava estação e bufete.

Depois das 2 horas de espera chega o comboio de Madrid e os passageiros precepitam-se para elle. Ahi começam as difficuldades. Não ha logares que cheguem, não ha pessoal que procure arrumar os passageiros; nos compartimentos em que vão uns raros logares disponiveis vão deitadas senhoras que naturalmente um recémvindo não se anima a despertar, nem tem tempo para isso, porque o pessoal começa dando os signaes de partida.

Reclama-se, e tem-se por resposta «que não ha obrigação de arrumar os passageiros, que não ha logares, que não se pôde pôr carruagens e se quizerem fiquem para o outro comboio... que nos faria perder o de França e chegar a Paris 12 horas depois!

Bom conselho!

A par d'isto, numerosos compartimentos trazem chapas de «abotado» viajando nelles commodamente familias de administradores, de directores ou não sei que *personas gratas* da companhia.

Uma familia de 6 pessoas teve, assim, que ir dividida, indo até uma creança separada num compartimento afastado.

Nesta situação, com a addição de solavancos que o carro dá, porque a linha nem para aquella grande velocidade, de uns 50 kilometros por hora, está preparada, comprehende-se que sacrificio, que martyrio, é para o passageiro este trajecto de 10 horas até a fronteira franceza.

Chegou a Medina sem fadiga; chega a Hendaya desfeito!

Decididamente aquella travessia só se pôde fazer no *sud express* ou, pelo menos, no vagon de dormir da companhia dos «Grandes Expressos».

De Hendaya em diante respira-se; o material é muito melhor; o espaço mais vasto, ha muitos logares disponiveis; os novos vehiculos de 1.^a e mesmo de 2.^a do Midi são muito confortaveis, e como ha mais comboios rapidos, enquanto que no Norte de Hespanha ha um unico a que dão o pomposo nome de *expreso* (o tal que anda a 50 á hora) em França viaja-se muito mais commodamente.

Apesar do material do Norte de França ainda ser melhor que o do Midi — grandes carruagens de uns 20 metros, todas ligadas por folle — o trajecto de Paris a Colonia não se torna tão commodo porque, no rapido, um bello comboio que faz cerca de 90 kilometros por hora, os solavancos são continuos.

Ha neste comboio tanto no que parte de Paris á 1.^h, 50 da tarde como no das 5 e 20, carruagens directas a Colonia. Mas, em viagem achamos coisas de que não encontramos facil explicação: Esta é uma d'ellas.

Se ao entrar a fronteira allemã, em Herbestal, a alfandega nos faz desalojar, com todos os nossos volumes de mão, permanecer cerca d'uma hora na sala de espera, que vantagem ha em que voltemos para a mesma carruagem, de preferencia a uma outra qualquer da linha allemã?

Em Colonia ha trasbordo e uma demora de hora e meia, entre a chegada do de Paris e a partida do que segue para o Hannover. Já se vê que o passageiro curioso de vêr, aproveita este tempo para dar um giro pela cidade, que, embora eu já a conhecesse sempre me serviu para entreter o tempo.

Nesse espaço se pôde dar uma vista d'olhos á cathedral, a grandiosa maravilha da architectura gothica allemã, tomar o tremvia electrico que faz a circulação da cidade, e que é percurso muito interessante, ou simplesmente até o jardim zoologico e regresso, o que custa barato — 15 pf. por pessoa.

De Colonia a Hannover são 326 kilometros que se galgam em 5 horas e 46 minutos, o que dá a velocidade, em média, de cerca de 60, mas que em muitas partes chega a 80. Bom serviço e bom material.

Chegado á bella cidade do Hannover uma agradável surpresa me esperava que aqui vou referir, não porque seja nota de viagem, mas porque é interessante sob varios pontos de vista.

A cidade preparava se para uma grandiosa festa; e eu que, tendo-a já visitado e descripto nos numeros 345

e 346 de maio de 1902, tencionava consagrar-lhe apenas umas horas, tive que demorar dois dias para dizer aos leitores o que é a festa dos atiradores da Allemanha. Isto em breves palavras, bem entendido:

As ruas cujos edificios são, já de si, de construção elegantissima e artistica, foram todas adornadas de grinaldas de verdura e flores; em varios pontos elevavam-se palanques, de onde o publico devia ver passar o cortejo.

Era esta a grande festa, e nunca pude imaginar cousa alguma tão brilhante, tão imponente. Nesse prestito tomaram parte todos os *clubs* d'atiradores da Allemanha, e variadas corporações, desde as compostas de elegantes senhoras da melhor sociedade até a... dos limpa-chaminés.

Grandiosos carros, uns 25, faziam parte do cortejo, acompanhados por peões e cavalleiros vestidos de luxuosos fatos antigos, riquissimos, brilhantes.

O conjunto d'estas variadas equipagens que levaram uma hora a passar, era deslumbrante; a alegria, a ordem por toda a parte se notavam e faziam com que o espectador se sentisse encantado.

E se esse espectador é um portuguez, elle não pôde deixar de lamentar que no nosso paiz se não faça coisa parecida a esta que chamou, num só dia a Hannover o melhor de 200 000 pessoas.

Para terminar, e já que falei nos limpa-chaminés, notarei que, outra surpresa para mim foi ver como elles, na faina quotidiana circulam pelas ruas, de fato preto, chapéu alto, como os nossos janotas, molho de carqueja e de cordas ao hombro... elegantemente montado em bicycleta!

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de junho de 1903

| Activo | |
|---|---------------------|
| Capital empregado: | |
| Construção até Guimarães..... | 828:118\$254 |
| Prolongamento até Lufe..... | 23:381\$477 |
| Materiaes em deposito..... | 26:233\$536 |
| Effeitos depositados e de caução..... | 18:390\$000 |
| Devedores diversos..... | 16:752\$518 |
| Exploração. Despesas geraes de 1903... | 14:287\$939 |
| Gerencia (despesas da sede) de 1903.... | 1:184\$690 |
| Conta de juros de 1903..... | 13:549\$705 |
| Dividendo de 1903..... | 8:922\$000 |
| Dinheiro em deposito..... | 22:165\$630 |
| Caixa..... | 3:804\$971 |
| | <u>976:790\$720</u> |
| Passivo | |
| Capital: | |
| Accções..... | 300:000\$000 |
| Obrigações..... | 535:590\$000 |
| Accionistas, seus creditos..... | 115\$500 |
| Por effeitos depositados e de caução... | 18:390\$000 |
| Depositos e fianças..... | 7:019\$540 |
| Contas em liquidação..... | 12:494\$271 |
| Exploração, receita geral de 1903..... | 49:714\$396 |
| Dividendos a pagar..... | 9:402\$000 |
| Juros de obrigações a pagar..... | 13:711\$500 |
| Retenções geraes..... | 11:939\$437 |
| Fundo de amortização..... | 4:410\$000 |
| Fundo de reserva..... | 12:000\$000 |
| Lucros e perdas..... | 2:004\$036 |
| | <u>976:790\$720</u> |

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1903.

O facto mais importante da quinzena é a emissão de 23.000 obrigações da Companhia Nacional de caminhos de ferro, o primeiro negocio de vulto feito no estrangeiro depois da crise de 1891, visto que a emissão foi tomada firme por um syndicato dos Anglo Foreign Banking C^o, de Londres, Comptoir d'Escompte, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Française (Rouvier), Banque Parisienne, e de Neufelize & Cie, de Paris, além dos principaes estabelecimentos bancarios de Lisboa.

A boa administração actual d'esta companhia e as solidas garantias offerecidas, visto estarem consignados ao pagamento dos encargos as receitas liquidas geraes, e o juro de 4 1/2 p. c. sobre 25.000.000 por kim. que o Estado completa quando o rendimento da linha de Mirandella a Bragança fôr inferior, são motivos valiosos para assegurarem o exito d'esta importante operação financeira.

Oxalá este facto tenha o condão de subtrahir os negocios portuguezes do *Index* dos financeiros estrangeiros.

*

A Companhia da Real fabrica de Fiação de Thomar foi autorizada a emitir 135 contos de réis em accções de 100.000 réis, do tipo de 6 por cento livre de imposto de rendimento.

A companhia possui valiosos bens immobiliarios, duas fabricas importantes cheias de machinismos modernos e com quedas de agua importantes.

Dá uma solida garantia ás obrigações, mas ha de ter difficuldades em collocar rapidamente este papel em virtude da penosa crise que tem atravessado e ainda subsiste na industria algodoeira.

*

Falla-se menos no emprestimo annunciado com certa philautia e por ventura imprudencia grande do sr. ministro da fazenda. Todos dizem que se mallogrou e até se repete o nome do fecundo banqueiro que produziu o aborto. As finanças publicas arrastam-se por isso penosamente, o que bem se revela nalgumas medidas do sr. Teixeira de Sousa como sêde de metter dinheiro dentro dos cofres.

S. ex.^a parece ter a phobia industrial. Traz agora os indicadores mechanicos da contribuição, entre dentes e vae nomear commissões para vêr se consegue que as industrias agonisantes morram mais depressa para o que realmente muito pouco falta.

*

Ao mesmo tempo o ministro quer alterar a celebre lei da contabilidade.

Vel-a-hemos substituir com o maior prazer. O espantallo que está só serve para embaraçar e difficultar os serviços.

Tão boa é que origina cousas como esta:

As officinas de instrumentos de precisão fabricam como as das escolas industriaes objectos encomendados pelo publico. Pois bem. A receita proveniente das vendas vae para os cofres do estado como receita eventual; a despesa em salarios e materias primas sahe da dotação orçamental. Portanto officina que trabalhe, fica a breve trecho exausta, tanto mais depressa quanto mais trabalhar.

E' um excellent motivo para não fazer nada. Bella lei propria para portuguezes.

*

Muito pequeno o movimento na Bolsa na quinzena passada.

Inscrições soffreram uma pequena depreciação de preço devido á abundancia de papel. Os restantes valores do estado sem movimento.

Accções do Banco de Portugal e Commercial tiveram sempre compradores e devido á falta de papel os preços animaram um pouco e fecharam firmes. Pelo contrario as do Banco Ultramarino e Açores abundaram no mercado, cahiram de preço e fecham ainda com vendedores.

Accções do Gaz tiveram mais alguma procura, subindo alguma cousa. Fecham firmes.

Accções dos Tabacos, acompanhando os preços de Paris, tiveram uma alta importante, mas as transacções não tiveram importancia.

Accções da Companhia de Moçambique e Zambesia conservaram os preços.

Os valores da Companhia Real, muito fracos e ainda com má tendencia.

Em obrigações apenas as das Aguas e Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro tiveram transacções de alguma importancia.

Porto, 12 de julho de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | JULHO | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 13 | 14 | 15 | - | |
| Lisboa: Inscrições de assent. | 39,05 | 39,10 | 39,10 | 44 | 39,05 | 39,05 | 39,05 | 39 | 39,05 | 39,05 | 39,05 | 39,05 | 39,05 | - | |
| » coupon | 39 | 39 | 39 | 39 | 39,05 | 39 | 39 | 39 | 38,90 | 38,90 | 38,90 | 38,90 | 38,90 | - | |
| Obrig. 4 0/0 1883..... | - | - | 20 100 | - | 20 100 | 20 100 | - | 20 150 | - | - | - | 20 150 | 20 150 | - | |
| » 4 0/0 1890 assent..... | - | - | - | - | - | - | - | 48 500 | - | 48 500 | 48 500 | - | 48 500 | - | |
| » 4 0/0 1890 coupon.. | - | 48 400 | - | - | - | - | - | - | - | 48 700 | - | - | - | - | |
| » 4 1/2 0/0 assent..... | - | - | - | - | 56 400 | - | - | - | 56 500 | - | 56 500 | - | - | - | |
| » 4 1/2 0/0 coup. int.... | - | 55 600 | 56 000 | 55 500 | 55 500 | - | 55 600 | - | 55 800 | - | 55 500 | 56 000 | - | - | |
| » 4 1/2 0/0 externo..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » Tabacos coupon.... | - | - | - | 112 600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Acções B. de Portugal..... | - | - | - | 159 000 | - | 159 150 | 159 000 | 159 500 | - | 159 500 | - | 159 500 | 159 500 | - | |
| » Commercial.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 135 500 | - | - | |
| » N. Ultramarino.. | 120 000 | - | 117 500 | - | 118 000 | - | 118 200 | 118 200 | - | 118 000 | 118 000 | - | 117 800 | - | |
| » Lisboa & Açores. | 127 000 | 124 000 | - | - | - | 124 500 | 124 000 | 124 500 | 124 000 | - | - | - | - | - | |
| » Tabacos coupon.. | 148 000 | 149 500 | 150 000 | 149 700 | - | 151 000 | 151 000 | - | - | - | - | 151 000 | - | - | |
| » Comp.ª Phosphoros. | - | - | - | 87 000 | 87 500 | - | - | 87 300 | - | 87 500 | - | 87 600 | 87 600 | - | |
| » Real..... | 33 500 | 33 200 | 33 000 | - | - | - | - | - | - | 32 300 | - | - | - | - | |
| Obrig. prediaes 6 0/0..... | 91 500 | 91 200 | 91 000 | 91 200 | - | - | 91 000 | - | - | 91 000 | - | - | - | - | |
| » 5 0/0..... | 91 300 | 91 500 | 93 200 | - | - | 91 500 | - | - | - | 91 500 | - | - | - | - | |
| » Comp.ª Phosphoros. | 91 000 | - | - | 91 000 | 91 000 | - | - | - | 91 800 | - | - | - | - | - | |
| » C.ª Real 3 0/0 1.º grau | 82 500 | 82 500 | - | 82 500 | 82 500 | - | 82 500 | - | - | 82 500 | 82 800 | - | - | - | |
| » 3 0/0 2.º grau | - | 40 250 | - | 40 000 | 40 000 | - | 39 200 | 39 200 | 39 450 | - | 39 250 | 39 300 | 39 300 | - | |
| » C.ª Nacional..... | 74 200 | 75 000 | - | 74 500 | 74 500 | 74 500 | - | - | 73 300 | 74 000 | 74 400 | 74 100 | 74 600 | - | |
| » Atravez Africa... | - | 99 200 | - | - | 96 700 | - | - | 97 000 | 97 000 | - | 96 800 | 96 600 | - | - | |
| Paris: 3 0/0 portuguez..... | 32,05 | 32,07 | 32,15 | 31,25 | 31,35 | 31,30 | 31,30 | 31,27 | 31,27 | 31,27 | - | - | - | - | |
| Acções Companhia Real... | - | - | - | - | - | 143 | - | 141 | - | - | - | - | - | - | |
| » Madrid Cáceres..... | 37,50 | 37,50 | 37,50 | 39 | 39 | 37 | - | 39 | - | 37,50 | - | - | - | - | |
| » Norte de Hespanha.. | 190 | 191 | 195 | 192 | 195 | 193 | 192,50 | 192 | 190 | - | - | - | - | - | |
| » Madrid Zaragoza.... | 319 | 322 | 323 | 316 | 318 | 315 | 312 | 308 | 308 | - | - | - | - | - | |
| » Andaluzes..... | - | - | - | 164 | 166 | 165 | 165 | 163 | 156 | - | - | - | - | - | |
| Obrig. Comp.ª Real 1.º grau | - | - | 375 | 369 | 369 | 368,25 | 368,50 | 369 | 369 | - | - | - | - | - | |
| » 2.º grau | 180 | - | 183,25 | 179,25 | - | 179,25 | - | - | 176 | - | - | - | - | - | |
| » C.ª Beira Alta..... | 121,50 | 122 | 125 | 123,50 | 123,50 | 122 | 123,50 | 124 | 123,75 | - | - | - | - | - | |
| » Madrid Cáceres.... | - | 145 | 144 | - | 141 | - | - | 145 | 142 | 141 | - | - | - | - | |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.)... | 358 | 358 | 361 | 361 | 361 | 361,75 | 362,50 | 364 | 362 | - | - | - | - | - | |
| Londres: 3 0/0 portuguez..... | 62,75 | 62,75 | 62 75 | 62,75 | 62,75 | 62,75 | 62,62 | 62,62 | 62,75 | 62,75 | 62,75 | - | - | - | |
| Obrig. Atravez Africa.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Amsterdam: Atravez Africa... | - | - | 86,50 | - | - | 86,93 | 86,93 | 87 | - | - | - | - | - | - | |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | Período de exploração | 1903 | | | 1902 | | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|----------------------------------|-----------------------|--------------------|---------------|---------|----------|---------------|---------|---------------------------|----------------|----------------------|---------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1903 | 1902 | 1903 | 1902 |
| | | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis | Reis |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede e nova | 4 10 Jun 693 | 84 286 000 | 121 624 | 693 | 82 109 569 | 118 484 | 1 831 621 000 | 1 713 623 697 | 117 997 303 | - |
| | não garantida... | 11 17 » » | 83 606 000 | 120 643 | » | 82 109 569 | 118 484 | 1 915 227 000 | 1 795 733 266 | 119 493 734 | - |
| | » | 18 24 » » | 83 238 000 | 120 112 | » | 82 109 569 | 118 484 | 1 998 465 000 | 1 877 842 835 | 120 622 165 | - |
| | Nova rede garanti- | 4 10 » 380 | 11 258 000 | 29 626 | 380 | 10 630 431 | 27 574 | 246 522 000 | 230 555 303 | 15 966 697 | - |
| | da..... | 11 17 » » | 11 128 000 | 29 284 | » | 10 630 431 | 27 974 | 257 650 000 | 241 185 734 | 16 464 266 | - |
| Sul e Sueste..... | » | 18 24 » » | 9 666 000 | 25 173 | » | 10 630 431 | 27 974 | 267 216 000 | 251 816 165 | 15 399 835 | - |
| | » | 28 3 » 518 | 36 298 225 | 70 073 | 494 | 21 557 355 | 49 715 | 562 878 990 | 472 415 759 | 90 463 231 | - |
| | » | 4 10 » » | 20 913 570 | 40 373 | » | 19 104 545 | 38 712 | 583 792 560 | 491 520 304 | 92 272 256 | - |
| | » | 21 27 Mai 358 | 24 851 943 | 69 418 | 358 | 24 229 168 | 67 688 | 497 098 937 | 495 699 248 | 1 399 689 | - |
| | » | 28 3 Jun » | 31 168 342 | 95 442 | » | 22 455 248 | 62 721 | 531 267 277 | 518 154 496 | 13 112 781 | - |
| Minho e Douro..... | » | 4 10 » » | 24 912 385 | 69 587 | » | 22 939 948 | 61 078 | 556 179 664 | 541 094 441 | 15 085 220 | - |
| | » | 28 3 » 253 | 9 232 015 | 36 490 | 253 | 8 973 109 | 35 466 | 156 357 751 | 143 412 963 | 12 944 788 | - |
| | » | 4 10 » » | 6 490 118 | 25 652 | » | 6 174 260 | 24 404 | 162 847 869 | 149 587 223 | 13 260 646 | - |
| | » | 11 17 » » | 6 102 984 | 24 122 | » | 5 660 770 | 22 374 | 168 950 853 | 155 247 993 | 13 702 860 | - |
| | » | 30 6 Mai 105 | 1 872 341 | 17 831 | 105 | 1 851 688 | 17 635 | 29 104 838 | 26 813 042 | 2 291 796 | - |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | » | 7 13 » » | 1 581 798 | 15 064 | » | 1 854 493 | 17 661 | 30 686 636 | 28 667 535 | 2 019 101 | - |
| | » | 14 20 » » | 1 563 859 | 14 893 | » | 1 715 304 | 16 336 | 32 250 495 | 30 382 839 | 1 867 656 | - |
| | » | 7 13 » 34 | 1 725 680 | 50 755 | 34 | 1 754 380 | 51 599 | 28 926 406 | 28 299 898 | 626 508 | - |
| | » | 14 20 » » | 2 024 810 | 59 553 | » | 1 889 805 | 55 582 | 30 951 216 | 30 189 703 | 761 513 | - |
| | » | 21 27 » » | 1 628 005 | 47 882 | » | 1 658 690 | 48 785 | 32 579 221 | 31 848 393 | 730 828 | - |
| Porto á P. e Famalicão | » | 1 15 » 64 | 4 123 402 | 64 428 | 64 | 5 599 987 | 87 499 | 40 926 742 | 40 518 101 | 378 641 | - |
| | » | 10 16 Jun 3656 Ps. | 2 023 119 Ps. | 553 | 3656 Ps. | 2 016 210 Ps. | 551 Ps. | 47 305 892 Ps. | 45 696 638 Ps. | 1 609 254 | - |
| | » | 17 23 » » | 2 037 701 | 557 | » | 2 084 993 | 570 | 49 343 594 | 47 781 631 | 1 561 963 | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| Madrid—Zaragoza—Alicante..... | » | 11 17 Jun 3650 | 1 769 148 | 484 | 3650 | 1 911 168 | 523 | 45 818 229 | 44 757 054 | 1 061 175 | - |
| | » | 18 24 » » | 1 842 865 | 504 | » | 2 008 362 | 550 | 47 661 094 | 46 765 416 | 895 678 | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| | » | 4 10 Jun 1067 | 393 723 | 369 | 1067 | 402 789 | 377 | 9 403 074 | 9 474 759 | - | 71 685 |
| Andaluzes..... | » | 11 17 » » | 341 193 | 319 | » | 396 385 | 371 | 9 744 268 | 9 871 144 | - | 126 876 |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| | » | 18 24 Jun 429 | 87 619 | 204 | 429 | 101 717 | 237 | 2 243 977 | 2 059 409 | 189 568 | - |
| | » | 25 1 Jul. » | 93 792 | 218 | » | 98 767 | 222 | 2 342 769 | 2 158 176 | 184 593 | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| Zafra a Huelva..... | » | 18 24 Jun 180 | 42 678 | 237 | 180 | 35 940 | 199 | 1 092 887 | 949 913 | 142 974 | - |
| | » | 25 1 Jul. » | 43 665 | 248 | » | 47 205 | 262 | 1 136 553 | 997 119 | 139 434 | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |
| | » | » | - | - | » | - | - | - | - | - | - |

LINHAS PORTUGUEZAS

Companhia Real. — Constituiu-se o conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, conforme as eleições ultimamente realizadas em Lisboa, Paris e Berlim.

O conselho ficou como era, por terem sido reconduzidos todos os seus membros e mantidos nos seus cargos.

Entre outros assumptos tratou o conselho da projectada linha ferrea de via reduzida de Fronteira a Coruche por Ervedal, Aviz, Móra e Couço, linha que está dentro da zona de 40 kilometros, que é reservada á companhia, resolvendo o conselho desistir do direito de opção ou de protesto, desde que a linha parta de Portalegre e não só de Fronteira.

Resolveu tambem que se anticipasse a compra de material circulante, por se achar bastante adeantada a construcção do caminho de ferro de Vendas Novas o qual estará prompto seis mezes antes do que foi calculado, e representar ao governo pedindo auctorização para construir no Setil, a estação de entroncamento da linha de leste com a de Vendas Novas, um grande edificio que sirva as duas linhas destinadas á passagem dos comboios no sentido norte e no sentido sul, em vez de se fazer, como o governo exige, uma estação em cada uma das bifurcações.

Benguella. — O ultimo numero da *Revue Française* informa que proseguem os trabalhos para a construcção do caminho de ferro do Lobito á fronteira do Congo e á Rhodesia, concedida pelo governo portuguez a M. Willians, accrescentando que diversas missões topographicas procedem ao estudo do traçado definitivo, que o reconhecimento de toda a linha (1.450 kilometros) durará de dois a tres annos, mas os trabalhos de infra-structura começaram na primeira secção na extensão de 320 kilometros.

Refere-se esta noticia decerto aos trabalhos do engenheiro portuguez sr. Serrão, que obedeceram á hypothese de ser Benguella a testa da linha. A *Revue Française* diz ainda que estão já no Lobito 1.200 toneladas de carris e que a largura da linha será de 1.^m66, afim de permittir a ligação d'esta linha com a rede da Africa Austral Ingleza.

Um correspondente accrescenta: Os trabalhos do caminho de ferro de Benguella a Catumbella estavam já bastante adiantados, mas foram suspensos porque o proprietario da fazenda «Cassequel» exige um schilling por cada metro quadrado de terreno baldio por onde tem de passar a linha ferrea, numa extensão de cinco kilometros áquem e além do rio Catumbella, em direcção ao Lobito.

Os representantes da Companhia, não se conformando com tal exigencia, que julgam despropositada, retiraram d'ali todo o pessoal trabalhador, transferindo-o para Benguella, a fim de adeantar o serviço da linha d'aqui ao Monte Sahoá.

A questão foi entregue aos tribunaes e julgamos que deverá ser decidida com toda a urgencia, porque é de interesse geral.

Mossamedes. — O relatorio d'esta companhia diz o seguinte: «Sabeis que o «Trans-African Railway Syndicate Limited», apresentou os planos da linha de Porto Alexandre ao Humbe, que foram submettidos á apreciação do governo de sua majestade, mas em virtude de novos accôrdos entre o «Trans-African Railway Syndicate Limited» e uma sociedade estrangeira introduziu-se uma modificação, e o «Trans-African Railway

Syndicate Limited», pediu para construir um ramal que partindo do kilometro 200, se dirigisse á fronteira luso-allema. As diligencias feitas ainda não chegaram ao seu termo, mas apesar das demoras havidas não duvidamos que esta linha se construirá e que os multiplos interesses a ella ligados chegarão a accôrdo definitivo, parecendo-nos impossivel que assim não aconteça, porque nenhum porto de mar, digno d'este nome, existe em qualquer ponto da costa desde o Cabo da Boa Esperança até Porto Alexandre e, fatalmente a linha transversal da arteria do Cabo ao Cairo, deve partir de Porto Alexandre».

Lourenço Marques a Swazilandia. — A missão encarregada de elaborar o traçado do novo caminho de ferro de Lourenço Marques á Swazilandia, já iniciou os seus trabalhos.

No Transvaal tambem se iniciaram já os estudos do traçado da nova linha para Lourenço Marques.

Inhambane ao Limpopo. — Sendo governador do districto o sr. Soveral Martins, estudou-se um traçado de caminho de ferro para Inharrime, no intuito de trazer com facilidade e economia a Inhambane todos os productos d'essa importante região.

Hoje pensa-se novamente na construcção d'esse caminho de ferro, da maior utilidade para aquelle districto; e ainda num outro, de Inhambane ao Limpopo, onde vae entroncar na linha de Lourenço Marques á Swazilandia.

Barreiro a Cacilhas. — Na secção official publicamos a portaria que aprova o projecto do 2.^o e 3.^o lanços do prolongamento da linha do Sul, Barreiro a Cacilhas, e manda preparar o programma e caderno de encargos do respectivo concurso. Vão pois ser aquellas linhas dotadas com o mais importante melhoramento de que carecem, tendo decorrido 13 annos desde que por instancias do sr. conselheiro Vargas, então chefe d'exploração, foi mandado elaborar o respectivo projecto, a cuja execução o sr. Conde de Paçô-Vieira vae deixar vinculado o seu nome.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

Abriu á exploração, um novo troço da linha de Oviedo a Infesto e a Arriendas na rede das vias ferreas das Asturias.

O troço mede 22 kilometros e vae da estação de Villamayor Boriner a Soto de Dueñas.

A companhia dos ferrocarriles Andaluces pretende prorogação do convenio que celebrou com os seus crédores.

A companhia do ferrocarril de Elgoibar a San Sebastian vae propôr uma concordata aos possuidores das suas obrigações.

O mappa comparativo das receitas e despesas das linhas ferreas de Madrid a Zaragoça y Alicante mostram um augmento na receita liquida de 1902.

| | 1902 | 1901 |
|------------------------------|-------------|------------|
| Receita total..... | 101.785.861 | 95.438.229 |
| Despesa | 41.333.036 | 38.230.603 |
| | 60.452.825 | 57.207.626 |
| Encargos | 51.567.972 | 52.179.372 |
| Lucro liquido | 8.884.853 | 5.028.254 |
| Lucro das minas | 489.583 | 499.161 |
| | 9.374.436 | 5.527.415 |
| Distribuiu-se ás acções..... | 5.964.072 | 2.982.036 |

Foi portanto duplicado o dividendo que se dá ás 497.000 acções d'esta companhia.

*
Não distribue dividendo a companhia do *ferrocarril de Valladolid a Medina de Rio secco*. As suas receitas porém foram maiores do que no anno passado.

*
O capital da nova companhia geral de tremvias e vias ferreas vicinaes é de 2 milhões de francos em acções de 500 francos. Entregaram-se á extincta companhia de *tremvias e ferrocarriles vicinales de España*, 3.000 acções. A sede da nova companhia é em Bruxellas.

INGLATERRA

A primazia no trafego de passageiros em tremvias pertence actualmente á companhia *London United Tramways* que transportou num só dia 400.000 passageiros.

As 300 carruagens da companhia estiveram todas em serviço e estiveram a trabalhar 600 agentes ordinarios e 400 agentes supra-numerarios.

No percurso de Hampton Court as carruagens partiam com intervallos de 25 segundos. Cada carruagem levava 70 passageiros.

HOLLANDA

Foi aberto ao trafego o troço da linha da sociedade hollandeza de caminhos de ferro entre *Eushede e Ahaus*.

ARGENTINA

No fim do anno corrente deve estar em exploração a nova linha de 184 kilometros que une a capital de *Mendoza* com o departamento de *San Rafael* da via ferrea *Gran Oeste Argentino*. Actualmente estão construidos e em exploração 140 kilometros, até *Guadales*.

Atravessa uma região muito rica.

*
Foi inaugurada pela empresa do *ferrocarril del Sur* a nova linha de *Bahia Blanca*. Parte de *Olavarria*.

AUSTRALIA

A linha australiana de *Porto Darwin* a *Adelaide* em construcção deve medir 2.000 milhas inglezas e atravessa regiões inexploradas. Actualmente estão assentes 688 milhas de *Adelaide* a *Oodnadatta* e 46 de *Port Darwin* a *Pine Creek*.

Companhia Real

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

Exercicio de 1902

(Continuação do n.º 373)

| Linhas | Receitas | | Differença em 1902 | |
|----------------------------|----------------------------|-------------|--------------------|------------|
| | em 1901 | em 1902 | a mais | a menos |
| Lisboa a Villa Franca... | 71.533.480 | 62.063.450 | — | 9.470.030 |
| Lisboa a Cintra..... | 110.203.950 | 108.113.470 | — | 11.180.480 |
| Lisboa a Cascaes..... | 236.352.772 | 196.832.230 | — | 39.520.542 |
| Coimbra a Figueira..... | 20.153.910 | 23.894.430 | 3.740.520 | — |
| Porto a Aveiro..... | 130.366.880 | 136.038.570 | 5.691.690 | — |
| Linhas | Productos das assignaturas | | Differença em 1902 | |
| | em 1901 | em 1902 | a mais | a menos |
| Lisboa a Villa Franca..... | 6.360.810 | 5.391.130 | — | 969.680 |
| Lisboa a Cintra..... | 14.162.342 | 13.728.270 | — | 433.610 |
| Lisboa a Cascaes..... | 34.877.100 | 34.890.160 | 13.060 | — |
| Coimbra a Figueira..... | 28.000 | 27.800 | — | 200 |
| Porto a Ovar..... | 1.090.060 | 2.559.024 | 1.462.964 | — |

O mappa seguinte mostra a variação do numero total de passageiros desde 1894 em toda a rede geral.

| Annos | Numero de passageiros | Differenças em relação ao anno anterior |
|-----------|-----------------------|---|
| 1894..... | 2.904.678 | — |
| 1895..... | 3.200.064 | + 404.386 |
| 1896..... | 4.195.009 | + 985.945 |
| 1897..... | 4.870.590 | + 675.581 |
| 1898..... | 5.909.034 | + 1.038.444 |
| 1899..... | 6.644.889 | + 135.855 |
| 1900..... | 6.206.748 | + 161.859 |
| 1901..... | 6.605.539 | + 398.791 |
| 1902..... | 6.257.391 | — 348.148 |

O augmento successivo na receita total de passageiros, no mesmo periodo, foi o seguinte:

| Annos | Receita dos passageiros | Augmento sobre o anno anterior |
|-----------|-------------------------|--------------------------------|
| 1894..... | 1.475.055.462 | — |
| 1895..... | 1.556.537.196 | 81.481.734 |
| 1896..... | 1.633.933.613 | 77.396.417 |
| 1897..... | 1.688.512.927 | 54.579.314 |
| 1898..... | 1.837.395.078 | 148.882.151 |
| 1899..... | 1.932.120.801 | 94.725.813 |
| 1900..... | 1.940.232.178 | 17.111.287 |
| 1901..... | 1.998.882.978 | 49.650.800 |
| 1902..... | 2.043.371.546 | 44.488.568 |

Os numeros precedentes não comprehendem os bilhetes de assignatura, nem os de papel, vendidos em transito ou nos apeia-douros dos tramways.

Estes bilhetes de papel tiveram um ligeiro augmento. O seu numero subiu de 1.398.996 em 1901 a 1.433.265 em 1902.

A receita média por passageiro subiu de 318 réis em 1901 a 344 réis em 1902 devido naturalmente á diminuição do numero de bilhetes de pequeno preço.

Pelo mesmo motivo a proporção, sobre a totalidade, dos bilhetes de preço reduzido (ida e volta, suburbanos etc.) diminuiu um pouco, sendo apenas de 80,37 % em 1902 contra 84,31 % em 1901.

O numero médio de logares offerecidos em cada comboio que em 1901 foi de 238,2 baixou a 236,7 em 1902. A proporção dos logares occupados aos logares offerecidos (não contando os bilhetes vendidos em transito e as assignaturas) conservou-se sensivelmente a mesma, isto é, de 20,39 % em 1902 contra 20,22 % em 1901.

Bilhetes de banhos do mar. — O producto d'estes bilhetes augmentou sensivelmente em 1902 como indica o mappa seguinte:

| Annos | Numero de bilhetes | Productos |
|-----------|--------------------|------------|
| 1898..... | 24.329 | 89.426.613 |
| 1899..... | 18.869 | 71.160.277 |
| 1900..... | 18.613 | 75.975.113 |
| 1901..... | 24.702 | 89.979.119 |
| 1902..... | 27.896 | 97.450.482 |

O augmento produzido sobre 1901 decompõe-se como segue: 1.920.0018 réis para o serviço interno, e 5.550.745 réis para o serviço combinado com as outras Companhias. Pelo que respeita a estas ultimas o augmento foi de 1.889.858 réis com relação a Madrid-Caceres-Portugal e 2.323.532 réis com relação a Madrid-Zaragoza-Alicante.

Bilhetes directos franco-portuguezes. — O mappa seguinte indica o numero de bilhetes directos de França para Portugal e vice-versa em 1901 e 1902.

| Proveniencias | Classes | Quantidades | | Differença em 1902 | |
|-------------------------|---------|-------------|---------|--------------------|---------|
| | | em 1901 | em 1902 | a mais | a menos |
| De França para Portugal | 1.ª | 888 | 1.365 | 477 | — |
| | 2.ª | 123 | 124 | 1 | — |
| | 3.ª | 71 | 62 | — | 9 |
| De Portugal para França | 1.ª | 901 | 1.604 | 703 | — |
| | 2.ª | 243 | 286 | 43 | — |
| | 3.ª | 130 | 154 | 24 | — |

A receita correspondente á nossa Companhia subiu de réis 10.760.387 em 1901 a 17.200.391 réis em 1902.

Modificações de horarios. — O aperfeiçoamento gradual dos nossos horarios em cada mudança de serviço continua a ser um dos nossos objectivos: a abertura á exploração da segunda via entre Espinho e Gaya permittiu-nos melhorar sensivelmente o serviço dos comboios durante o verão de 1902, e ao mesmo tempo assegurar com regularidade o serviço dos tramways dos arredores do Porto, que, como se vê acima, nos trouxe em 1902 um augmento de 5.691.690 réis. Accelerámos tambem a marcha dos comboios correios da linha de Oeste, empregando uma das poderosas machinas de «Compound» ultimamente adquiridas e creámos na linha do Norte um comboio de ida e volta em correspondencia, em Alfarellos, com os comboios correios da linha de Oeste estabelecendo assim uma nova correspondencia entre o Porto e esta ultima linha.

(Continúa)

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Estombar e Portimão

Faz-se publico que o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em sessão de 1 do corrente, resolveu denominar a estação de Estombar, Lagoa Estombar e a de Portimão, Portimão-Ferragudo.

Lisboa, 6 de julho de 1903.

Apeadeiro de Pereiras

Faz-se publico que, a partir de 15 do corrente, é aberto ao serviço de passageiros, grande e pequena velocidade o apeadeiro de Pereiras, situado ao kilometro 264, entre as estações de Saboia e S. Marcos, devendo os transportes procedentes d'este apeadeiro serem pagos como se proviessem da estação anterior e aquelles que a elle se destinem como se seguissem á estação seguinte, no sentido da marcha do comboio.

Lisboa, 6 de julho de 1903.

Ampliação de tarifa

Faz-se publico que por despacho de s. ex.^{cia} o ministro, data-do de 18 de junho findo, é applicavel á casca para cortumes, transportada em sacas, a tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade.

Lisboa, 9 de julho de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transporte de bicyclos pela tarifa especial n.º 15 Grande velocidade

Em conformidade com a condição 1.ª da tarifa especial n.º 15 de g. v. e avisos B 1193 de 13 de maio e B 1112 de 3 de julho de 1901, faz-se publico que serão vendidos bilhetes para transporte de bicyclos, até novo aviso, pelos comboios seguintes:

Horas de partida dos comboios das estações de procedencia—*Ramal de Cascaes*—Caes do Sodré a Algés e Cascaes; Manhã, 12-15, 6-15, 7-15, 9-15, 10-15, Tarde, 12-15, 1-15, 3-15, 4-15, 6-15, 7-15, 9-15, 10-15.

Algés a Caes do Sodré.—Manhã, 1-5, 7-5, 8-35, 10-5, 11-35, Tarde, 1-5, 2-35, 4-5, 5-35, 7-5, 8-35, 10-5, 11-35.

Cascaes a Caes do Sodré.—Manhã, 12-18, 6-18, 7-48, 9-18, 10-48; Tarde, 12-18, 1-48, 3-18, 4-48, 6-18, 7-48, 9-18, 10-48.

Linha de Cintra.—Lisboa-Rocio a Queluz. Tarde, 7-40.

Lisboa-Rocio a Queluz e Cintra.—Manhã, 12-10, 6-25, 7-20, 8-50, 10-40; Tarde, 12-40, 2-40, 4-40, 5-41, 8-40, 10-47.

Queluz a Lisboa-Rocio.—Manhã, 5-29, 7-9, 8-15, 9-30, 11-29; Tarde, 1-30, 3-31, 4-39, 6-30, 7-30, 8-30, 10-39.

Cintra a Lisboa Rocio.—Manhã, 5, 6-40, 7-45, 9, 11; Tarde, 1, 3, 4-14, 6-7, 7, 10-14.

Lisboa-Villa Franca.—Lisboa-Rocio a Sacavem-Povoa-Villa Franca.—Tarde, 3-25, 7-15.

Lisboa-C. dos Soldados a Sacavem-Povoa-Villa Franca.—Manhã, 6, 9-20.

Sacavem a Lisboa-Rocio.—Manhã, 4-11; Tarde, 11-11.

Sacavem a Lisboa-Caes dos Soldados.—Manhã, 10-6; Tarde, 5-48.

Povoa a Lisboa-Rocio.—Manhã, 3-57; Tarde, 11.

Povoa a Lisboa-Caes dos Soldados.—Manhã, 9-52; Tarde, 5-32.

Villa Franca a Lisboa-Rocio.—Manhã, 3-28; Tarde, 10-36.

Villa Franca a Lisboa-Caes dos Soldados.—Manhã, 9-25; Tarde, 5-3.

Porto-Campanhã-Ovar.—Porto-Campanhã a Espinho e Ovar.—Manhã, 12-40, 5, 7-15, 10-17, 11-20; Tarde, 2-15, 4-21, 7-10 8-35.

Espinho a Porto-Campanhã.—Manhã, 5-34, 6-23, 8-11, 10-26, 11-50; Tarde, 2-45, 6-34, 8-12, 10-21.

Ovar a Porto-Campanhã.—Manhã, 4-54, 5-59, 7-30, 9-52; 11-14, Tarde, 2-5, 5-57, 7-30, 9-47.

Coimbra Figueira.—Coimbra a Figueira.—Manhã, 6, 8-25, 9-30; Tarde, 12-55, 3-50, 6-50.

Figueira a Coimbra.—Manhã, 4, 7-55, 10-55; Tarde, 12-30, 4, 9-50.

Fica pelo presente annullado o aviso B 1208 de 30 de outubro de 1902.

Lisboa, 1 de julho de 1903.

Abertura da estação de Ladrada na linha do Oeste de Hespanha

Segundo comunicação da Companhia d'exploração dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal e do Oeste de Hespanha, foi aberta no dia 1 do corrente, a todo o serviço de grande e pequena velocidade combinado com esta Companhia, a nova estação de Ladrada, situada entre as de Sanchoello e Fuentes de Béjar, ao kilometro 93.200 da linha do Oeste de Hespanha.

As distancias de applicação para o serviço combinado com esta Companhia, são: Fronteira de Valencia d'Alcantara a Ladrada: 253 kilometros; Plasencia (Empalme), ponto de intersecção da linha do Oeste com a de Madrid Caceres-Portugal: 94 kilometros.

As expedições de ou para Ladrada, serão taxadas até ou desde Plasencia (Empalme) pelas tarifas applicaveis de ou para esta estação.

Lisboa, 4 de julho de 1903.

Comboio Sud-Express

Tendo sido já approvedo pelo governo hespanhol o novo serviço dos comboios Sud Express, desde o dia 13 do corrente começa a effectuar-se a marcha d'esses comboios trez vezes por semana, conforme indicado no cartaz D 96 com a data de 23 de junho findo.

Fica annullado o Aviso ao Publico B 1241, de 30 de junho de 1903.

Lisboa, 6 de julho de 1903.

Expedições de grande velocidade para as linhas de Madrid — Caceres e Oeste de Hespanha

Tendo sido estabelecida, pelo novo horario da linha hespanhola, correspondencia directa, para serviço de expedições em grande velocidade, com o comboio n.º 101 d'esta Companhia, que parte da estação de Lisboa (Rocio) ás 7,30 da tarde, previne-se o publico de que, seguindo as remessas por este comboio, chegam ás principaes estações de destino ás seguintes horas:

Valencia de Alcantara 7,3 da manhã, hora portugueza; S. Vicente 9,11 m., hora hespanhola; Arroyo 11,42 m., idem; Naval-moral, 7,44 tarde, idem; Talavera 11,19 t., idem; Madrid 7,5 m., idem; Caceres 2,15 t., idem; Plasencia 4,46 t., idem; Bejar 6,58 t., idem.

As remessas de peixe fresco devem ser expedidas na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) até as 6 horas da tarde, o mais tardar.

Lisboa, 9 de julho de 1903.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

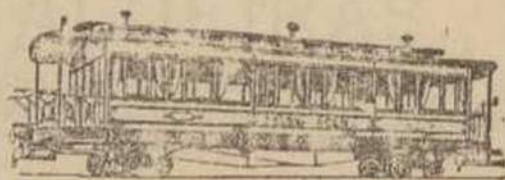
Faz-se publico que no dia 17 de julho de 1903, pelas doze horas da manhã, na secretaria da construcção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a comissão presidida pelo respectivo engenheiro-chefe da mesma construcção, terá lugar a arrematação para construcção de collectores para esgotos da cidade de Faro, sendo a base da licitação 9:500\$000 réis.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 237\$500.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove horas da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da construcção do referido prolongamento em Faro.

Faro, 4 de julho de 1903

WEGMANN & C.^a

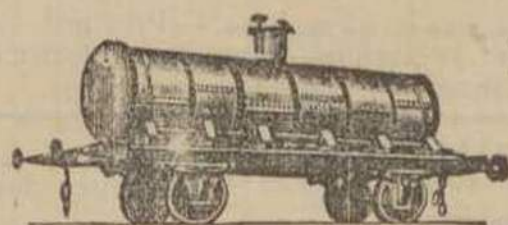
CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

**Carruagens para passageiros**, de todas as classes e de todas as qualidades**Vagons para mercadorias** de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melão, alcool, etc.

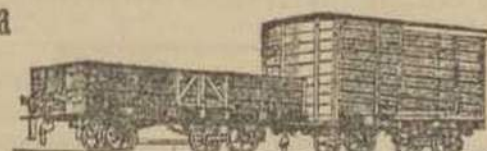
Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

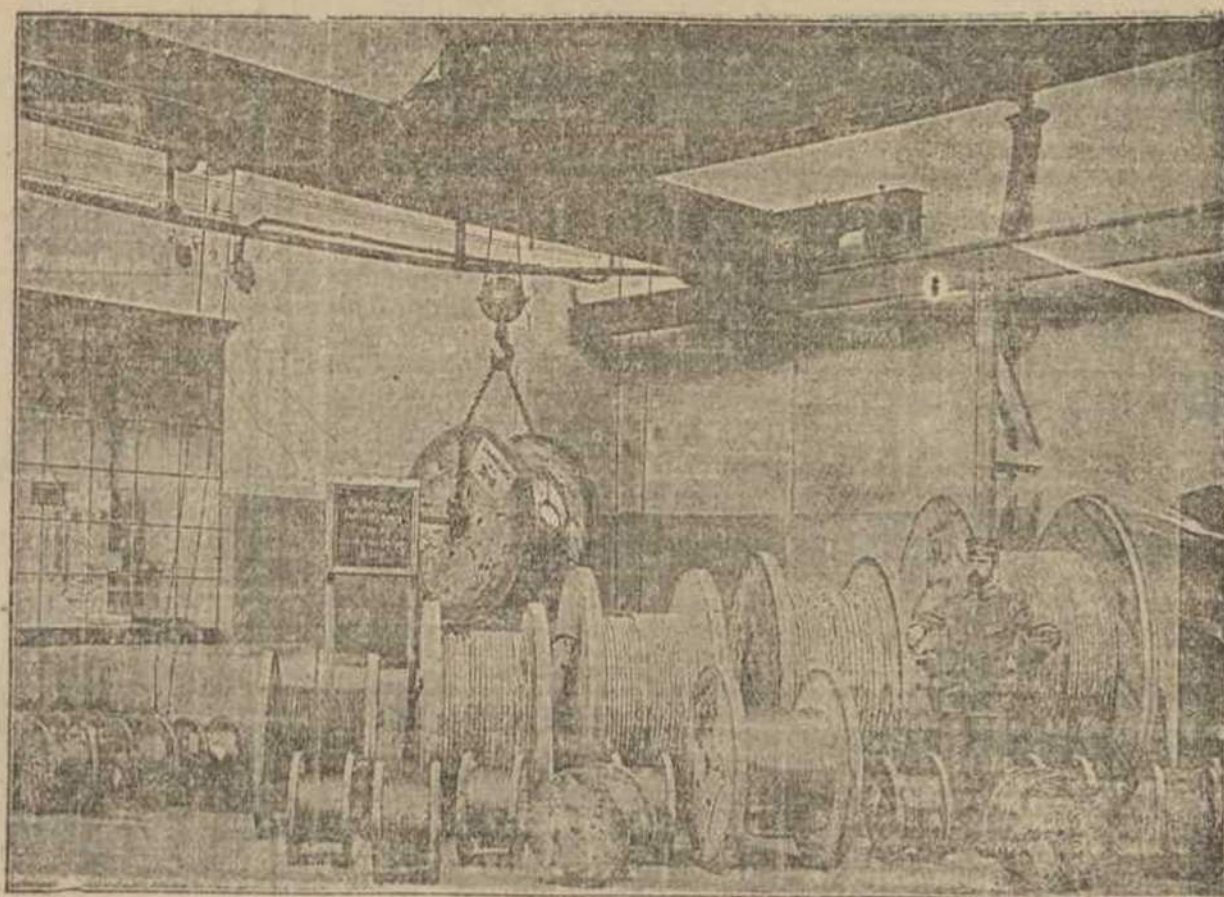
COMPANHIA POR ACÇÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

**Fabrica
especial de arame**

ESPECIALIDADE

**Cabos para telephones com
isolador de ar e de papel**



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas**REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  CONTRACTOS FIRMES****RHEYDT (Prussia rhenana)**

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15—MADRID

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 commodos e 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.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 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. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

MADRID Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos camin os 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.

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

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^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 do Bandeira, 39, 1.

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diário 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.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

— * —

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.
Os artigos de lã, limpos por este processo.
não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.
Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses, alemães e outros

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 julho de 1903

| COMPANHIA REAL | | | | Lisboa | Queluz | Lisboa | Lisboa | Badajoz | Lisboa | Pampilhosa | Mangualde | Pampilhosa | | | |
|----------------------------|----------|----------|----------|-----------------------------|----------|----------------------------|----------|-------------------------|----------|-----------------------|-----------|-----------------------------|--------------------|--|--|
| C. Sobré | | Algés | C. Sodrê | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | | |
| 5-0 m. | 5-15 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 9-40 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | 9-20 m. | 8-45 n. | 5-25 m. | 4-9 t. | 5-10 m. | 8-33 m. | | |
| 5-25 m. | 5-40 m. | 6-20 m. | 6-35 m. | 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 1-0 t. | 11-15 m. | 8-45 n. | 5-25 m. | 4-9 t. | 7-30 t. | 11-0 n. | | |
| 6-15 m. | 6-30 m. | 7-5 m. | 7-24 m. | 7-40 t. | 8-11 n. | 8-30 n. | 9-0 n. | 9-30 n. | 6-27 m. | 6-40 t. | 5-8 m. | Mang. alde Guarda Mangualde | | | |
| 6-35 m. | 6-50 m. | 7-32 m. | 7-48 m. | Lisboa Cintra Lisboa | | Lisboa V. Alcantara Lisboa | | MINHO E DOURO | | | | | | | |
| 7-0 m. | 7-15 m. | 7-53 m. | 8-8 m. | 6-25 m. | 7-22 m. | 5-0 m. | 5-58 m. | Lisboa Guarda Lisboa | | Porto Famalicão Porto | | | | | |
| 7-20 m. | 7-35 m. | 8-17 m. | 8-33 m. | 7-20 m. | 8-27 m. | 6-40 m. | 7-28 m. | 9-20 m. | 6-30 t. | 5-25 t. | 5-8 m. | Porto Braga Porto | | | |
| 7-45 m. | 8-4 m. | 8-33 m. | 8-48 m. | 8-50 m. | 9-53 m. | 7-45 m. | 8-44 m. | 11-15 m. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 4-54 m. | 8-26 m. | | |
| 8-5 m. | 8-20 m. | 8-51 m. | 9-2 m. | 9-33 m. | 10-15 m. | 8-45 m. | 9-46 m. | 9-20 m. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 6-39 m. | 8-27 m. | | |
| 8-30 m. | 8-45 m. | 9-0 m. | 9-18 m. | 10-40 m. | 11-15 m. | 9-0 m. | 10-0 m. | 11-15 m. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 7-30 m. | 10-20 m. | | |
| 8-50 m. | 9-5 m. | 9-21 m. | 9-31 m. | 11-35 m. | 12-15 t. | 10-30 m. | 11-7 m. | 12-15 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 11-48 m. | 1-2 t. | | |
| 9-15 m. | 9-30 m. | 9-47 m. | 10-2 m. | 12-40 t. | 1-43 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 1-2 t. | 6-11 t. | | |
| 9-35 m. | 9-50 m. | 10-5 m. | 10-24 m. | 1-33 t. | 2-43 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 3-45 t. | 8-27 n. | | |
| 10-0 m. | 10-15 m. | 10-32 m. | 10-48 m. | 2-40 t. | 3-43 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 11-59 n. | 3-45 n. | | |
| 10-20 m. | 10-35 m. | 10-50 m. | 11-8 m. | 3-33 t. | 4-36 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | Nine Braga Nine | | | |
| 10-45 m. | 11-4 m. | 11-17 m. | 11-33 m. | 4-35 t. | 5-38 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 6-10 m. | 6-46 m. | | |
| 11-5 m. | 11-20 m. | 11-33 m. | 11-51 m. | 5-31 t. | 6-34 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 5-16 t. | 5-43 t. | | |
| 11-25 m. | 11-40 m. | 12-2 t. | 12-18 t. | 6-30 t. | 7-33 t. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | Porto Vianna Porto | | | |
| 11-50 m. | 12-5 t. | 12-30 t. | 12-38 t. | 7-30 n. | 8-33 n. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 4-54 m. | 10-22 m. | | |
| 12-15 t. | 12-34 t. | 12-47 t. | 1-3 t. | 8-30 n. | 9-33 n. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | SUL E SUESTE | | | |
| 12-31 t. | 12-50 t. | 1-5 t. | 1-24 t. | 9-47 n. | 10-46 n. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | Lisboa Barreiro Lisboa | | | |
| 12-55 t. | 1-10 t. | 1-32 t. | 1-48 t. | 10-47 n. | 11-56 n. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 6-25 m. | 7-0 m. | | |
| 1-20 t. | 1-35 t. | 1-50 t. | 2-8 t. | 12-10 n. | 1-12 n. | 11-0 m. | 12-0 t. | 1-0 t. | 7-5 m. | 8-5 n. | 6-18 t. | 7-0 m. | 7-35 m. | | |
| 1-45 t. | 2-4 t. | 2-17 t. | 2-33 t. | Lisboa Sacavem Lisboa | | Lisboa Figueira Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 2-5 t. | 2-20 t. | 2-35 t. | 3-4 t. | 6-4 m. | 6-58 m. | 6-4 m. | 6-43 m. | 5-15 m. | 5-37 m. | — | — | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 2-25 t. | 2-44 t. | 3-2 t. | 3-18 t. | 7-53 m. | 8-35 m. | 7-44 m. | 8-28 m. | 7-45 m. | 2-45 t. | 12-0 n. | 6-39 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 2-50 t. | 3-5 t. | 3-20 t. | 3-38 t. | 8-0 m. | 8-35 m. | 8-38 m. | 9-22 m. | 8-30 m. | 11-5 m. | 10-20 m. | 12-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 3-15 t. | 3-35 t. | 4-47 t. | 4-3 t. | 9-0 m. | 10-6 m. | 9-30 m. | 10-14 m. | 9-30 m. | 11-5 m. | 10-20 m. | 12-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 3-35 t. | 3-55 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 10-0 m. | 10-44 m. | 9-30 m. | 10-14 m. | 10-30 m. | 11-5 m. | 10-20 m. | 12-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 4-0 t. | 4-16 t. | 4-32 t. | 4-18 t. | 11-25 m. | 12-9 t. | 10-30 m. | 11-14 m. | 11-45 m. | 12-10 t. | 12-30 t. | 1-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 4-20 t. | 4-35 t. | 4-50 t. | 5-8 t. | 12-25 t. | 1-9 t. | 11-20 m. | 12-13 t. | 12-15 t. | 1-9 t. | 12-30 t. | 1-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 4-45 t. | 5-4 t. | 5-17 t. | 5-54 t. | 1-30 t. | 2-14 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 1-17 t. | 2-14 t. | 12-30 t. | 1-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 5-5 t. | 5-20 t. | 5-35 t. | 6-14 t. | 2-0 t. | 3-44 t. | 1-49 t. | 2-34 t. | 2-34 t. | 3-44 t. | 1-49 t. | 2-34 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 5-30 t. | 5-46 t. | 6-2 t. | 6-18 t. | 3-0 t. | 3-44 t. | 2-30 t. | 3-14 t. | 3-14 t. | 3-44 t. | 2-30 t. | 3-14 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 5-50 t. | 6-5 t. | 6-20 t. | 6-38 t. | 3-47 t. | 4-31 t. | 3-0 t. | 3-47 t. | 3-47 t. | 4-31 t. | 3-0 t. | 3-47 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 6-15 t. | 6-31 t. | 6-47 t. | 7-3 t. | 4-28 t. | 5-12 t. | 4-39 t. | 5-23 t. | 5-23 t. | 5-12 t. | 4-39 t. | 5-23 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 6-35 t. | 6-50 t. | 7-5 t. | 7-24 t. | 5-59 t. | 6-38 t. | 6-0 t. | 6-44 t. | 6-44 t. | 6-38 t. | 6-0 t. | 6-44 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 7-0 t. | 7-15 t. | 7-32 t. | 7-48 t. | 6-0 t. | 6-21 t. | 6-15 t. | 7-25 t. | 7-25 t. | 6-21 t. | 6-15 t. | 7-25 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 7-20 t. | 7-35 t. | 7-50 t. | 8-8 n. | 7-0 t. | 7-44 t. | 7-55 t. | 8-39 m. | 8-39 m. | 7-44 t. | 7-55 t. | 8-39 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 7-45 t. | 8-4 n. | 8-17 n. | 8-33 n. | 8-0 n. | 8-44 n. | 8-24 n. | 9-8 n. | 9-8 n. | 8-44 n. | 8-24 n. | 9-8 n. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 8-5 n. | 8-20 n. | 8-35 n. | 8-54 n. | 9-0 n. | 10-24 n. | 9-25 n. | 10-10 n. | 10-10 n. | 9-24 n. | 9-25 n. | 10-10 n. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 8-25 n. | 8-40 n. | 9-2 n. | 9-18 n. | 10-53 n. | 11-38 n. | 10-50 n. | 11-24 n. | 11-24 n. | 10-53 n. | 11-38 n. | 10-50 n. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 8-50 n. | 9-5 n. | 9-20 n. | 9-38 n. | 12-24 n. | 1-7 n. | — | — | — | 12-24 n. | 1-7 n. | — | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 9-15 n. | 9-34 n. | 9-47 n. | 10-2 n. | Lisboa Povoia Lisboa | | Lisboa Setubal Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 9-35 n. | 9-50 n. | 10-5 n. | 10-24 n. | 6-15 m. | 7-13 m. | 7-30 m. | 8-23 m. | 7-0 m. | 8-35 m. | 4-33 m. | 6-30 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 9-55 n. | 10-10 n. | 10-32 n. | 10-48 n. | 10-0 m. | 10-58 m. | 11-15 m. | 12-13 t. | 7-45 m. | 9-41 m. | 7-45 m. | 9-49 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 10-45 n. | 11-5 n. | 10-50 n. | 11-8 n. | 3-0 t. | 3-38 t. | 4-25 t. | 5-23 t. | 8-30 m. | 11-5 m. | 10-20 m. | 12-0 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 11-25 n. | 11-40 n. | 11-38 n. | 11-54 n. | Lisboa V. Franca Lisboa | | Lisboa Estremoz Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 12-15 n. | 12-34 n. | 12-20 n. | 12-38 n. | 4-28 t. | 6-21 t. | 5-25 m. | 6-48 m. | 5-15 m. | 5-37 m. | — | — | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| C. Sodrê P. Arcos C. Sodrê | | | | 5-50 t. | 7-17 t. | 7-59 m. | 9-22 m. | 4-30 t. | 2-15 t. | — | — | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 5-25 m. | 5-54 m. | 6-6 m. | 6-33 m. | 10-53 n. | 12-10 n. | 7-43 t. | 9-8 n. | 1-50 t. | 2-15 t. | — | — | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 8-5 m. | 8-34 m. | 8-46 m. | 9-18 m. | 12-24 n. | 1-48 n. | 8-45 n. | 10-10 n. | Lisboa Estremoz Lisboa | | Porto Regoa Porto | | | | | |
| 11-25 m. | 11-54 m. | 12-6 t. | 12-38 t. | Lisboa Santarém Lisboa | | Lisboa Estremoz Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 12-35 t. | 1-24 t. | 1-36 t. | 2-8 t. | 3-25 t. | 5-47 t. | 9-30 n. | 11-43 n. | 7-45 m. | 2-45 t. | 12-0 n. | 6-39 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 2-25 t. | 2-54 t. | 3-6 t. | 3-38 t. | Lisboa Entrancamento Lisboa | | Lisboa Estremoz Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 3-25 n. | 3-54 n. | 4-6 n. | 4-38 n. | 6-0 m. | 9-59 m. | 6-30 m. | 10-30 m. | 4-30 t. | 11-15 m. | 8-45 m. | 9-5 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 4-25 n. | 4-54 n. | 5-6 n. | 5-38 n. | Lisboa Porto Lisboa | | Lisboa Estremoz Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 5-25 n. | 5-54 n. | 6-6 n. | 6-38 n. | 9-5 m. | 1-16 t. | 7-50 t. | 12-37 n. | 7-45 m. | 4-55 t. | 6-0 m. | 3-5 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 6-25 n. | 6-54 n. | 7-6 n. | 7-38 n. | Lisboa Faro Lisboa | | Lisboa Estremoz Lisboa | | Pinhal Novo Setubal | | | | | | | |
| 7-25 n. | 7-54 n. | 8-6 n. | 8-38 n. | 7-0 m. | 7-59 t. | 4-34 m. | 6-18 t. | 5-15 m. | 5-37 m. | — | — | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 8-25 n. | 8-54 n. | 9-6 n. | 9-38 n. | 11-15 m. | 11-37 n. | 11-0 m. | 12-10 n. | 4-30 t. | 3-0 m. | 8-0 n. | 6-30 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 9-25 n. | 9-54 n. | 10-6 n. | 10-38 n. | 11-45 m. | 12-10 n. | 11-34 n. | 12-10 n. | 7-45 m. | 4-55 t. | 6-0 m. | 3-5 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 10-25 n. | 10-54 n. | 11-6 n. | 11-38 n. | 12-15 t. | 12-37 n. | 11-34 n. | 12-10 n. | 4-30 t. | 3-0 m. | 8-0 n. | 6-30 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 11-25 n. | 11-54 n. | 12-6 n. | 12-38 n. | 1-30 n. | 1-52 n. | 1-37 t. | 2-10 n. | 7-45 m. | 4-55 t. | 6-0 m. | 3-5 t. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| 12-15 n. | 1-20 n. | 1-32 n. | 1-48 n. | 2-30 n. | 2-52 n. | 2-37 t. | 3-10 n. | 4-30 t. | 5-8 m. | 5-35 t. | 6-30 m. | Lisboa Estremoz Lisboa | | | |
| C. Sodrê Cascaes C. Sodrê | | | | Aveiro Porto Aveiro | | Faro Portimão Faro | | BEIRA ALTA | | | | | | | |
| 6-10 m. | 6-47 m. | 6-18 m. | 7-24 m. | 9-53 m. | 6-30 m. | 7-5 m. | 9-49 m. | 5-49 m. | 7-29 m. | 8-10 m. | 10-0 m. | Faro Portimão Faro | | | |
| 6-15 m. | 7-0 m. | 6-53 m. | 7-32 m. | 10-15 m. | 1-9 t. | 6-55 t. | 9-42 n. | 5-15 t. | 8-35 n. | 6-0 m. | 9-10 m. | Faro Portimão Faro | | | |
| 7-0 m. | 7-37 m. | 7-8 m. | 8-8 m. | Ovar Porto Ovar | | Faro Portimão Faro | | BEIRA ALTA | | | | | | | |
| 7-40 m. | 8-17 m. | 7-48 m. | 8-45 m. | 3-45 m. | 5-32 m. | 10-7 m. | 11-57 m. | Portimão Tunes Portimão | 2-20 n. | 3-35 n. | 3-55 t. | 5-8 t. | Faro Portimão Faro | | |
| 7-45 m. | 8-30 m. | 8-10 m. | 9-2 m. | 7-40 m. | 9-18 m. | 4-11 t. | 5-51 t. | 3-35 t. | 6-30 t. | 7-39 t. | 9-15 n. | Faro | | | |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de julho sahirá o paquete **Danube** para

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

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida 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 Inglexes, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Antuerpia e Bremen vap. allemão **Bonn.**
 Sahirá a 21 de julho.
 Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Wittenberg.** Sahirá a 21 de julho.
 Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Cordoba.** Sahirá a 30 de julho.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor francez **Amazon.** Sahirá a 22 de julho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bordeus (com escala por Vigo), vapor francez **Atlantique.** Sahirá a 28 de julho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere.** Sahirá a 27 de julho.
 Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar vapor inglez **Malaga.** Sahirá a 16 de julho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 164, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rosario.** Sahirá a 25 de julho.
 Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Avon.** Esperado a 18 de julho.
 Agentes, Mascarenhas & C.^a, Tr. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres e Antuerpia vap. hespanhol **Cid** Esperado a 16 de julho.
 Agentes, Mascarenhas & C.^a, Tr. do Corpo Santo, 10, 1.^o



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



Maranhão, Ceará, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Corrientes.** Sahirá a 10 de agosto.
 Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo.** Sahirá a 18 de julho.
 Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4



Pará e Manaus, vapor inglez **Polycarp.** Sahirá a 22 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense.** Sahirá a 27 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Entre-os-Rios.** Esperado a 17 de julho. Agente, Augusto Freire, P. Municipio, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideu e Buenos-Ayres, vapor inglez **Danube.** Sahirá a 20 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar.** Sahirá a 5 de agosto.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina.** Sahirá a 22 de julho.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina.** Sahirá a 22 de julho.
 Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



St. Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Jerome.** Sahirá a 17 de julho.
 Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambri-z, Loanda, Novo Redondo, Benguel-la, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor portuguez **Cabo Verde.** Sahirá a 21 de julho.
 Empresa Nacional de Nav-gação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde.** Sahirá a 3 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El Rei, 31, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa.** Sahirá a 20 de julho.
 Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com as Companhias dos Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca

TARIFA ESPECIAL P. H. n.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

GADO VACCUM POR WAGONS COMPLETOS

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 2 D'OUTUBRO DE 1902

EM VIGOR DESDE 1 DE MARÇO DE 1903

Preços por wagon completo, ou pagando como tal, das estações de Alfandega ou Campanhã a Medina, sem reciprocidade

| De Campanhã ou Alfandega a Medina | Minho e Douro | Salamanca | Medina | Total |
|---|---------------|-------------|-------------|--------------|
| | 7\$700 réis | 5\$200 réis | 3\$600 réis | 16\$500 réis |

CONDIÇÕES

1.ª O carregamento dos wagons e a sua descarga, ficam, respectivamente, a cargo dos expedidores e dos consignatarios.

2.ª Nos preços d'esta tarifa estão incluídos os gastos de transporte, os de evoluções e manobras e os de transmissão.

Não estão, portanto:

a) Os de despacho nas alfândegas e respectivos direitos quando os haja;

b) Os impostos hespanhoes e o sello portuguez;

c) Os direitos de registo e guia para a administração do Minho e Douro.

3.ª A estação de partida deverá ser avisada com 24 horas de antecedencia, pelo menos, dos transportes que hajam de ser feitos ao abrigo da presente tarifa.

4.ª Deverá ser indicado por escripto, nas notas de expedição, o numero de cabeças que se carregar em cada wagon. Se esse numero fôr superior ao que estipulam as tarifas geraes das linhas combinadas, ficam estas isentas de toda e qualquer responsabilidade pelas consequencias da agglomeração do gado nos wagons.

N. B. As vitellas e vitellos serão contados dois por uma cabeça de gado grosso.

5.ª Quando as expedições forem de quinze wagons completos, ou pagando como tal, serão conduzidos em comboios especiaes sem augmento de preço, se os expedidores fizerem o devido aviso á estação de partida com a antecedencia de 24 horas.

6.ª Fóra do caso previsto na condição antecedente será dada passagem gratuita de ida e volta, conforme na dita condição se estipula, a um guardador por grupo de dois wagons pertencentes á mesma remessa, não podendo o numero d'estas passagens ir além de trez por cada expedição.

Os passes entregues nos termos d'estas condições e da condição 5.ª ficam sujeitos a pagamento do imposto que incide em Hespanha sobre os bilhetes ordinarios.

Ao preencher a nota de expedição, indicará o remettente o nome da pessoa, ou das pessoas a favor de quem se ha de conceder o passe ou os passes, os quaes são pessoaes e intransmissiveis.

Será nullo á volta, para todos os effeitos, o passe que não fôr utilizado dentro dos trinta dias da data em que fôr concedido.

Estes passes não dão direito á mudança de classe, nem ao transporte gratuito de bagagem registrada.

Os seus portadores não poderão recusar-se a dar prova da sua identidade a qualquer empregado das Administrações que lh'a exija.

7.^a As Administrações combinadas não se obrigam a provêr á alimentação do gado; e pelos accidentes devidos á falta d'ella, declinam toda e qualquer responsabilidade, bem como pelos que sejam de culpa dos tratadores.

Se as Administrações fizerem qualquer despesa com o sustento ou guarda do gado, serão estes gastos integralmente pagos pelo consignatario ao tomar entrega da remessa.

8.^a São augmentados em dois dias os prazos legais do transporte.

9.^a A presente tarifa não é applicavel ao transporte de touros.

10.^a As Administrações combinadas não respondem pelos accidentes proprios d'esta classe de transporte, quando se dêrem independentemente da sua vontade ou responsabilidade directa, taes como, casos de asphixia, estrangulação, damnos causados pelos proprios animaes uns aos outros, etc., bem como pelos riscos a que fôr exposto o gado ao entrar para os wagons ou ao sahir d'elles.

11.^a Quando houver responsabilidade para as Administrações combinadas em qualquer accidente, a importancia da indemnisação que ellas possam dever ao prejudicado, não poderá ultrapassar a quantia de 400 pesetas (725000 réis) por cada vez que deixe de ser entregue ao consignatario.

Para o effeito legal do que se dispõe n'esta condição deverão os expedidores declarar nas respectivas notas de expedição, firmando estas declarações, de que teem conhecimento das disposições a que se refere a mesma condição.

12.^a No que não seja contrario ao que a presente estipula, são mantidas as condições das tarifas geraes das Administrações combinadas.

Operações aduaneiras

As remessas devem ser acompanhadas de 2 exemplares da nota de expedição para observancia e cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Serão de conta e responsabilidade dos expedidores e consignatarios todas as consequencias que resultarem de qualquer erro, omissão ou duvida que se produza ou suscite em virtude de inexactidão ou deficiencia das declarações feitas nas notas de expedição e suas copias.

As Administrações combinadas, declinam toda a responsabilidade pelos atrasos, despesas, multas, etc., que possam resultar nas alfandegas portugueza ou hespanhola, por deficiencia ou irregularidade dos documentos, que devem servir para o preenchimento d'estas operações e formalidades.

Em Barca d'Alva

Os agentes internacionaes aduaneiros dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e da Companhia dos Caminhos de ferro de Salamanca á fronteira portugueza em Barca d'Alva, encarregam-se do despacho das mercadorias, nas alfandegas d'aquellas fronteiras, pelos preços estabelecidos na tarifa de operações aduaneiras; todavia, o expedidor poderá, se assim o desejar, tomar a seu cargo as operações e formalidades das alfandegas n'aquelles pontos, fazendo-as effectuar por agentes seus. Em qualquer dos casos deverá fazer na respectiva nota de expedição a declaração seguinte:

«Todas as operações e formalidades da alfandega, nas fronteiras portugueza ou hespanhola, serão confiadas por minha conta e risco ao cuidado do Sr. . . ., morador em. . . »

O agente designado pelo expedidor na respectiva nota de expedição, effectuará todas as operações aduaneiras de qualquer natureza que ellas sejam, e satisfará todas as despesas e direitos respectivos por sua conta e risco, não podendo, comtudo, a mercadoria sahir da estação da fronteira, em que essas operações se realizem, sem que ellas se achem completamente concluidas.

A's Administrações dos Caminhos de ferro nenhuma responsabilidade póde caber por quaesquer atrasos, apprehensões, furtos, avarias, etc., que não hajam sido verificadas no acto da entrega das mercadorias na alfandega.

Quando na nota de expedição se não designe a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações, serão ellas feitas em conformidade com a respectiva tarifa, pelo agente internacional aduaneiro d'estes Caminhos de ferro, afim de evitar os prejuizos da detenção das mercadorias nas fronteiras.

Porto, 11 de fevereiro de 1903.

O Conselheiro-Director,

João G. Povoas.

(Reimpressão de Julho de 1903)

Exp. T. 548