

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO      PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR  
L. DE MENDONÇA E COSTA      REDACTOR PRINCIPAL  
J. DE OLIVEIRA SIMÕES  
REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

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

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiais de pequena velocidade n.ºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14, do Sul e Sueste.  
Tarifa especial n.º 1, g. v., do Minho e Douro.  
Tarifa n.º 18, g. v., da Companhia Real.

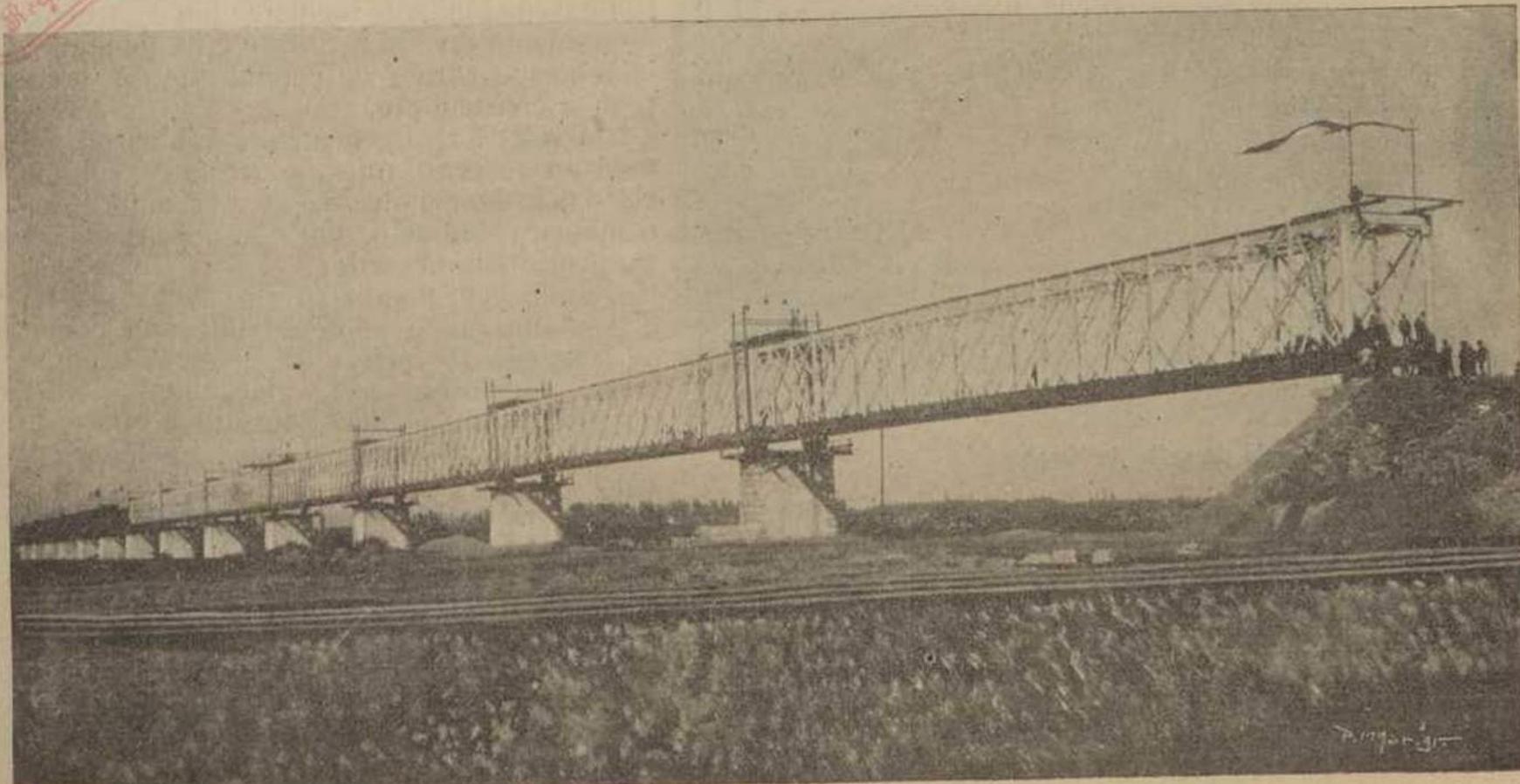
## SUMMÁRIO

Páginas  
17  
21

INAUGURAÇÃO DA LINHA DE VENDAS NOVAS (ilustrado) .....  
PARTE OFICIAL — (continuado do numero anterior) .....

TARIFAS DE TRANSPORTE	22
PARTE F. NANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e anual dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Carteira dos acionistas .....	23 a 26
NOTAS DE VIAGEM — XIV — Em Pekim — O estudo do n.º na China — V. stuario — Chinezes astufados — Grandiosos estabelecimentos — Locandas imundas — Viação pública — A mulher — Lagos de podridão — Etiquetas ch nezas .....	27
TRAFFEGO COMBINADO PARA O SERVIÇO EM VENDAS NOVAS .....	28
REDE COMPLEMENTAR ENTRE MONDEGO E TEJO .....	28
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS .....	28
LINHAS PORTUGUEZAS — Novo horário do Sul e Sueste — Evora a Ponte de Sôr — Aquisição de uma drag — Vale do Vouga — Pedido de linha — Vale do Corgo — Lourenço Marques .....	29
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha .....	29
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Relatório do Conselho de Administração (Continuação) .....	30
ARREMATAÇÕES .....	30
HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA .....	31 e 32

## Inauguração da linha de Vendas Novas



PONTE RAINHA D. AMELIA

Está inaugurada e aberta ao serviço público a linha de Setil a Vendas Novas, isto é, a ligação entre toda a rede ao norte do Tejo, entre toda essa grande fita de ferro que cruza o país, a península, o mundo inteiro, e a rede do sul de Portugal, até hontem isolada nas suas províncias alemtejana e algarvia, vivendo como que em família, dos seus próprios recursos, sem ligações com outra qualquer que lhe pudesse inocular nas veias sangue novo, permitir com ella os elementos de vida e actividade que são indispensáveis a nenhuma rede ferroviária.

As linhas ferreas, como as famílias, como os países, que não mais do que umas grandes famílias são, não podem, não devem viver isoladas. As que assim vivem

podem ser pequenas linhas locais destinadas a ligar um ou mais pontos de produção com os mercados ou centros de consumo, mas não passam disso. As grandes linhas — e uma rede de 518 quilómetros é já uma razoável extensão — tem que viver em relações com as suas vizinhas, tem que dar-lhes e receber d'ellas elementos de vida, que estar, por este meio, ligadas a todo o grande movimento internacional que lhes dá expansão e alarga a sua órbita de acção, de modo a promover as maiores comodidades aos seus passageiros e transportes.

A nossa rede do Sul tem uma história de lutas brilhantes pela sua conservação e de desfalcamentos punzentes pela sua ruina.

Houve até, e não há muito, quem a considerasse objecto

quasi inutil á sua posse pelo Estado, e projectasse desfazer-se d'ella. Não recordemos esse triste facto.

Mas veiu ao poder um novo espirito mais patriótico, mais competente e salvou, para o paiz, esse grande valor efectivo; e quem então trabalhou tanto nessa orientação de ideias aplaude-se hoje ao ver como, sob uma administração honrada e intelligente, aquella bella rēde tem prosperado.

Não somos dos que imaginam que a ligação d'esta rēde com as demais vias ferreas do paiz, por meio da linha de Vendas Novas, seja só um beneficio para a Companhia Real. Ha de sel-o para todas. Não haverá um kilometro de via, quer numa quer noutra das duas rēdes que não sinta, pouco a pouco, a influencia d'aquella ligação, e por cada kilometro em que, num certo prazo, essa ligação diminuir o movimento, muitos kilometros haverá em que o beneficio será irrecusavel.

Saudando a inauguração da linha de Vendas Novas somos coherentes com as nossas opiniões aqui exaradas desde o principio do nosso jornal.

Já nos nossos numeros 23 e 24, de 1889 — ainda na infancia d'este jornal — tratámos largamente da construção d'esta linha, que, então, como hoje, sempre considerámos de grande interesse para o paiz.

As nossas previsões d'essa data realizaram-se. A linha, projectada a partir de Santarem, teve que affastar-se



Ponte da valla de Muge

d'aquella cidade em vista da oposição que a companhia dos Meridionaes ahi encontrará.

Foi a *Sociedade Agricola* d'aquella cidade que levantou os seus protestos contra a escolha de Santarem para testa da linha.

Hoje a bella cidade do milagre, Almeirim e outras povoações que ficaram privadas d'esse grande beneficio, deploram a sua falta. Não tem de quem se queixar.

Naturalmente nos correu a pena para fazer a historia da nova linha, que tem varios incidentes dignos de menção, e que, encontrando-se dispersos por tantos numeros do nosso jornal, bom é que fiquem reunidos aqui.

A linha, então, de Santarem a Vendas Novas, foi concedida como «caminho de ferro do systema americano a vapor» a Eduardo da Costa Correia Leite, por alvará de 22 de setembro de 1887, e transformada esta concessão para via larga e parte em leito proprio por alvará de 13 de dezembro de 1888 (vidê nossos n.<sup>os</sup> 20 e 21 de janeiro de 1889).

Constituiu-se então a Companhia dos caminhos de ferro Meridionaes, com o capital de 1.600 contos, sendo-lhe transferida a concessão em fins d'esse anno.

A oposição, porém, de algumas corporações e influencias santarenas á passagem da linha sobre a ponte do Tejo, obrigou a novos estudos que foram mandados executar por portaria de 16 de dezembro.

Mas, veja-se a singular coincidencia! A Sociedade Agricola de Santarem havia reclamado contra a passagem

do comboio na ponte dizendo que se espantavam os gados. Pois a portaria a que nos referimos manda estudar a construcção, por conta da companhia, de uma nova ponte, e determina que esta sirva para a via ferrea e para a passagem de peões e gados!

E não só nesta ponte, como nas de Azambuja e Muge!

Quer dizer que os gados santarenos são tão intelligentes que só se espantavam quando encontravam o comboio na ponte que para elles fôra feita; quando eram elles que iam passar pela da via ferrea, mugiam ou relinchavam de contentes, ao vér junto a si a locomotiva!

Constituido, facilmente naquella época, o capital da companhia, foi seu presidente do conselho de administração o sr. conde de Moser. Os trabalhos foram atacados com vigor no anno seguinte por empreitada geral confiada ao falecido engenheiro Pedro Ignacio Lopes, ate que a crise de 1891 veiu lançar a desordem financeira nesta como em tantas outras empresas e companhias portuguezas.

Até 1895 aquelle capital de mais de 500 contos, invertido em material e trabalhos, conservou-se sem movimento, as obras paralyzadas e algumas avariando-se com o tempo e empregando-se esforços notaveis junto dos poderes publicos para manter a concessão. Então, substituídos no conselho de administração da companhia alguns administradores, começaram-se ou activaram-se negociações já começadas para a passagem da concessão a um grupo financeiro que concluisse a construcção.

Foi em fim d'esse anno que partiram para Paris os srs. Pedro Lopes e Emygdio da Silva e depois de varias negociações com alguns bancos e industriaes, conseguiram celebrar um contracto provisório com o conhecido empreiteiro e capitalista o sr. Edmundo Bartissol, que se obrigava a concluir a linha de Vendas Novas com todas as suas dependencias e material fixo e circulante mediante um contracto de arrendamento do Sul e Sueste cuja annuidade serviria aos encargos do capital que era necessário para a construcção.

Em 1896 foi a respectiva combinação apresentada ao governo, mas apesar da consulta favorável das instancias technicas por onde transitara, o ministro de então não deu o seu assentimento ao projectado acordo.

Quanto bem fez dizem-o os factos presentes.

A muito custo se conseguiu uma portaria de prorrogação de prazo da concessão por alguns meses, prazo que se foi alargando, a satisfação de successivos pedidos, durante a época em que o agio do ouro, impossibilitava qualquer negociação.

Só em 1899 foram, pois, renovadas antigas negociações com a Companhia Real, e uma vez assentes as principais bases d'um acordo, partiram para Paris os srs. Pereira Carrilho, Victorino Vaz Junior e Paul Chapuy por parte da Companhia Real, e Costa Lima e Emygdio da Silva por parte da Companhia dos Meridionaes.

Ahi, ao passo que os primeiros junto do «comité» da sua companhia, apresentavam e discutiam aquellas bases, os segundos obtinham de um dos primeiros bancos parisienses os fundos necessarios para a realização da operação.

Mas, ainda d'esta vez, ao regresso, as dificuldades surgiram. Approvados os contractos pelas duas companhias em dezembro d'esse anno o ministro de então só muito mais tarde deu o seu acordo, quando as condições financeiras dos mercados, alteradas pela guerra do Transvaal, já não permittiam a operação.

Só em maio de 1902 as duas companhias conseguiram uma escriptura que em 17 de maio foi assignada com o Comptoir d'Escompte e a casa Bernard & Jarislowski, de Paris, que se obrigaram a fornecer á Companhia dos Meridionaes os fundos necessarios para a conclusão da linha, sendo-lhes transferido o minimo da annuidade garantido pela Companhia Real em troca da exploração da linha.

A empreitada da construcção foi tomada pela Companhia Real que a executou por administração encarregando da direcção dos trabalhos o seu chefe do serviço de construcção, o engenheiro sr. Vasconcellos Porto.

Ao incansável esforço d'este funcionário, ás suas notáveis qualidades de trabalho e competencia, á sua pronta resolução dos assumptos, se deveu que a obra completa se executasse no curto prazo de pouco mais de anno e meio, isto é, um anno antes do que o prazo que fôra fixado para a conclusão.

Não costumamos ser turiferarios, muito menos em familia, que como tal devemos considerar quem tão frequentes vezes tem honrado este jornal com os seus primorosos escriptos—mas é de justiça, hoje que o intelligente engenheiro vê concluidas as suas candeiras, juntar o nosso elogio ao côro de aclamações com que o saudam todos que veem realizada uma obra tão importante, em tão breve prazo, o que é caso novo no nosso paiz.

Não esqueçamos os nomes dos collaboradores do illustre director da construcção que o coadjuvaram neste empenho, o engenheiro francez mr. Audouard, delegado da casa *Fires-Lille* que dirigi a montagem da grande ponte, o empreiteiro da construcção das fundações o sr. Eugenio Reynaud, o engenheiro adjuncto, sr. Oliveira Bello, o chefe de divisão sr. Felix Alves e os de secção, srs. Alberto Correia e Pedro Coelho.

A directriz seguida não foi, no total, a que estava projectada e começada a executar pela Companhia dos Meridionaes; para melhorar as condições de traçado e exploração fez-se uma variante que diminuiu as rampas, de 18 para 12  $\frac{1}{2}$ , e aumentou o raio das curvas, de 300 para 400 metros.

Entre o valle do Sorraia e Vendas Novas veem-se aqui e além os cortes e movimentos de terras do primitivo traçado que foi abandonado.

Apesar d'esta modificação a construcção ficou ainda accidentada e difícil, com numerosas obras d'arte, algumas das quaes importantes e de difícil construcção.

Ha não só as tres pontes das vallas de Azambuja e de Muge e a do Tejo, cuja extensão total é de 1.091 $\frac{1}{2}$ .490, como as sobre o valle do Sorraia e muitos outros viaductos e aqueductos dispersos em toda a linha.

A parte que vai do Setil até o Tejo é constituída por um aterro insubmersivel. Este aterro funciona como um dique orthogonal, isto é, normal á corrente, disposição esta que é a mais favoravel para o atravessamento de valles largos e inundaveis, pois diminue a montante as divagações das aguas correntes e a jusante obriga-as a tomar um curso regular e invariavel.

A secção da vasão das aguas do valle do Tejo foi augmentada relativamente ao projecto primitivo, para melhor assegurar o despejo das aguas do Tejo.

A maxima cheia tomada como base para estes estudos foi a de 1876.

A ponte sobre a valla de Azambuja é a unica a dar vazão ás aguas entre o dique de Vallada e Setil, e não se projectou outra abertura para evitar correntes em occasião de cheias, que viriam prejudicar enormemente os campos a jusante.

A secção do fluxo do poente, em relação á cota das maximas cheias (7 $\frac{1}{2}$ .82) é de 852 $\frac{1}{2}$ .60. A valla de Azambuja esgota, pois, as aguas do Tejo em regimen de cheias, e em regimen normal as aguas do Rio Maior.

Na construcção d'essas pontes e aqueductos empregaram-se approximadamente 30 mil metros cubicos de alvenaria. Para a execução de todas estas obras, os materiaes tiveram de ser transportados em condições difficéis, por não haver nenhum recurso para a construcção em toda a zona atravessada.

O numero de operarios attingiu o maximo de 5.000, sendo para notar a ordem e a disciplina que foi sempre mantida em todos os estaleiros da construcção, não obstante o pessoal graduado ser o mais reduzido possivel.

De todas as estações, a mais importante é a do entroncamento, no Setil.

Esta estação, que é a principal da linha tem cerca de um kilometro de extensão, entre agulhas, 7 linhas e grande numero de construcções, entre as quaes o edificio dos passageiros, quatro edificios para habitação do pessoal e installações muito completas para o serviço das ma-

nas. As outras estações estão em relação com o seu trasego e são:

Muge ao kilometro 7, Marinhaes ao km. 12, Agolada ao km. 27, Coruche ao km. 31, Quinta Grande ao km. 34, S. Torquato ao km. 46, Lavre ao km. 51, Câna ao km. 58 e Vidigal ao km. 65.

Ao longo da linha ha um grande numero de casas para habitação do pessoal de conservação da linha.

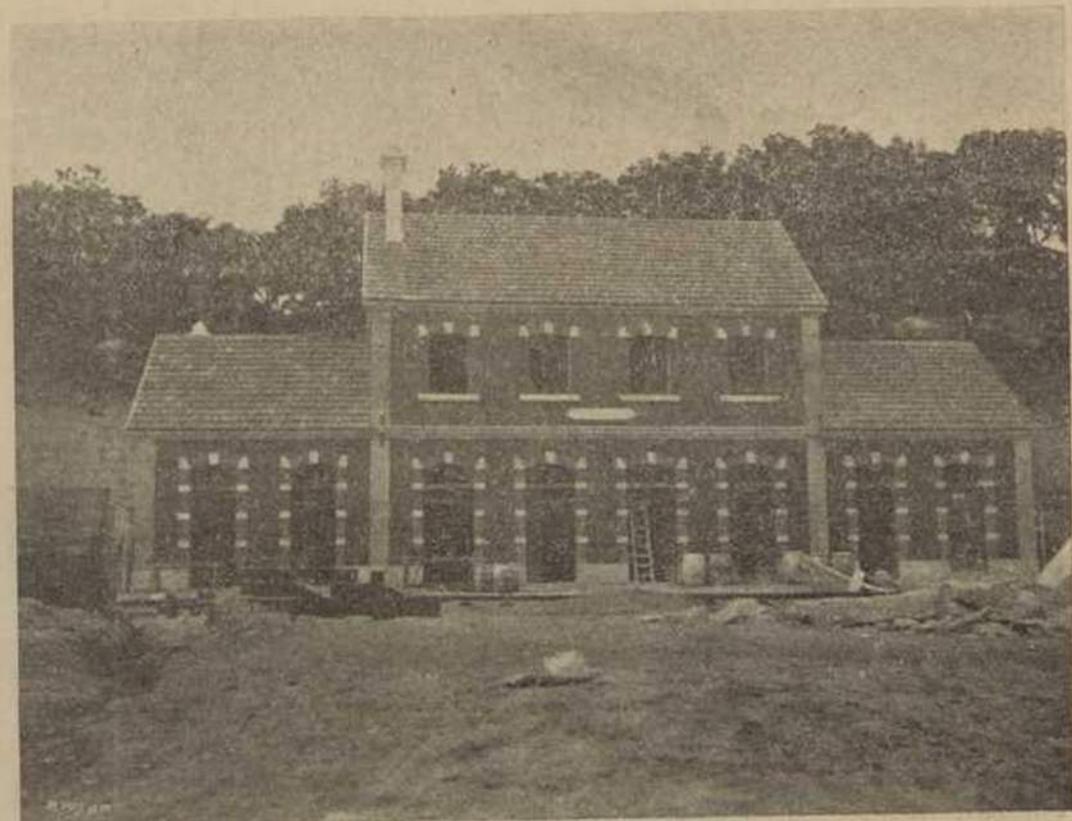
A linha entronca na de leste ao kilometro 56.629,90 e na do Sul ao 56.997,30, tendo entre estes pontos a extensão de 69.249 metros.

O seu traçado é o seguinte:

A partir da linha de leste transpõe o canal de Azambuja, atravessa a vasta planicie que o separa do Tejo, transpõe este rio e logo depois a valla de Muge, seguindo ate a cumiada que das aguas do valle primario do Tejo o separam do Sorraia.

Desde esta divisoria d'aguas ao longo da qual segue a estrada de Coruche a Salvaterra, costea a accidentada vertente do Sorraia, cortando os contrafortes d'esta encosta ate a estação de Coruche. D'esta inflete para o sul e atravessando a extensa varzea que a defronta transpõe o rio e os quatro alvercões em cinco pontes.

Sobe a'é a cumiada de S. Torquato, aonde atinge a maxima altitude, para descer em seguida ate a divisoria d'aguas na ribeira e depois de a transpor, elevar-se



Estação de Coruche

até a divisoria d'aguas na ribeira de Canha. Novamente desce ate transpor esta ribeira, subindo de novo ate alcançar a linha do Sul.

Em perfil tem:

Patamares e rampas inferiores a 5 millimetros ..	27.316
Rampas superiores a 5 millimetros ..	26.222
Declives ..	15.701

Em planta:

Extensão total de alinhamentos rectos ..	39.760
De curvas ..	29.479

#### A inauguração

A festa inaugural que se realizou no dia 15 foi vibrante de entusiasmos e revestida de todo o brilhantismo.

Presidia a essa ceremonia o sympathetico monarca que tanto do coração se associa a todas as manifestações de progresso do nosso paiz, e tomaram parte nella o conselho de administração, direcção e quasi todo o pessoal superior da companhia, os engenheiros e directores das linhas do Estado, ministro das obras publicas, representantes do commercio, da industria, imprensa, etc.

Os convites foram numerosos e bem acolhidos por todos que desejavam assistir áquelle grandiosa festa.

O comboio real partiu da estação da Rocio ás 11 horas da manhã e chegou a Setil ao meio dia e 1 minuto,

hora da tabella. Estação cheia de gente, musicas, foguetes, vivas e grande animação.

Ali houve demora de cerca de uma hora para refeição, depois do que se seguiu para a nova linha, ou melhor, pela nova linha, porque esta curva logo para a direita ao passar da estação.

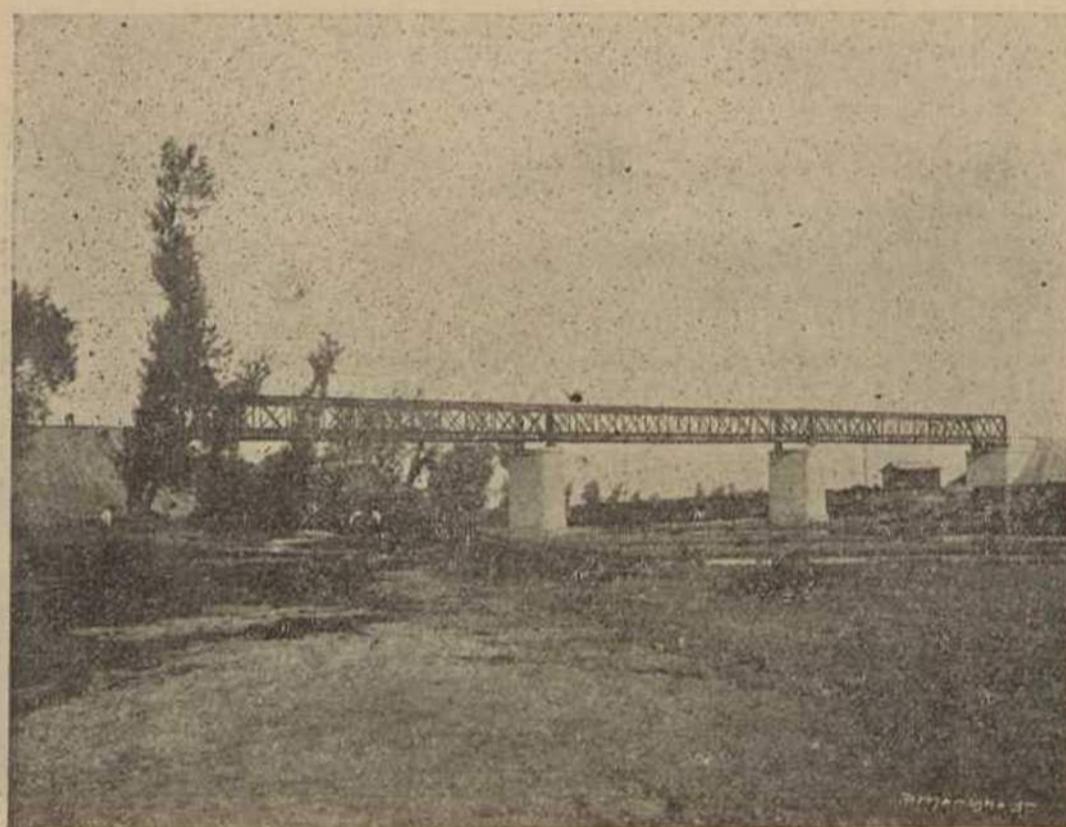
Os terrenos de onde emerge o aterro a que acima nos referimos, estão todos alagados — é um lago cada lado da linha.

Chegado o comboio á entrada da ponte do Tejo, todos se apeiam, indo El-Rei descerrar a bandeira que cobre o titulo d'essa grandiosa obra d'arte, feito em grandes letras doiradas fixadas na viga transversal superior á entrada:

#### PONTE RAINHA D. AMELIA

Era 1 hora e 25 minutos.

Aos que não tenham ainda visto esta obra d'arte, produz ella uma grande admiração pela sua grandiosidade e elegancia. E mais admirados ficariam se soubessem que o activo engenheiro constructor mr. Audouart a assentou no curto prazo que decorreu de 20 de março do anno passado até 10 de novembro, e construindo ao mesmo tempo as duas outras das vallas d'Azambuja e ribeira de Muge. Ao todo 2.000 toneladas de metal assente em sete meses e meio.



Ponte sobre o Sorraia

Atravessa-se então os espessos pinheiraes que á direita pertencem á casa real e á casa de Cadaval e vamos parar em Muge, onde a estação está ornamentada e ha as manifestações de regosijo do costume.

Passado o apeadeiro d'Agolada desdobra-se á direita o bello valle do Sorraia em que as aguas pluviaes formaram numerosos pequenos lagos aumentando-lhe o aspecto pittoresco.

A chegada a Coruche foi uma agradabilissima impressão para todos.

Raro se tem visto que numa festa se enfeixe tanto gosto e tanta novidade na ornamentação e na disposição dos detalhes.

A direita, estacionava na linha do caes um comboio, simulando um trem de mercadorias prompto a partir carregado com todos os productos da agricultura local: os cereaes, o gado bravo e suino, a cortiça, a palha; e os trabalhadores do campo. A esquerda enfileirava-se uma brillante guarda de honra, formada por mais de cem campinos vestindo os seus caracteristicos fatos e cavalgando bem ajaezados animaes.

O efecto foi suprehendente e mereceu os aplausos entusiasticos de todos.

A estação estava ornamentada com eobrejões, guizeiras, chocinhos, pás, enxadas, e outros aprestos agrícolas.

Sobre a encosta uma multidão enorme e alguns trens particulares, bem postos, completavam o quadro.

D'ahi seguiu-se a Quinta Grande, apeadeiro que confronta com a propriedade do sr. visconde de Coruche que fizera collocar junto da estação a sua machina a vapor empregada na laboura, silvando estridulamente á passagem do trem.

Após pequenos afrouxamentos á passagem nas duas estações e nos dois apeadeiros seguintes, chegou-se a Vendas Novas, estação que estava tambem ornamentada, e aonde a demora foi apenas de 10 minutos, por o comboio ir já atrazado, em vista das manifestações em trânsito.

As linhas notam-se estar bem assentes, sendo o andamento muito suave, e sem solavancos, o que é notavel numa via de recente construcção.

O trem regressou quasi directo a Lisboa R. partindo de Vendas Novas ás 3 e 55 e ebegando a Lisboa ás 6 e 45, só com paragem em Coruche e Setil.

Está, pois, desde hontem aberto ao serviço do publico toda a grande estrada de ferro que liga o extremo norte com o extremo sul.

Pode já fazer-se o percurso entre Valença e Faro, numa distancia de 694 kilometros, isto é, poupando-se a extensão de 129 kilometros, o que representa grande economia de tempo, incommodo e dinheiro.

Resta que as direcções se entendam para dar ao publico as commodidades que são já concediveis em vista da ligação de todas as linhas.

O bilhete directo norte-sul, o comboio rapido Galliza Porto-Vendas Novas-Faro, e vice-versa, a carruagem de intercommunicação, em serviço directo sem trasbordos, não se farão esperar.

Por toda a parte onde não ha diferença de bitola de linhas ou solução de continuidade os serviços se combinam de forma a dar ao viajante a maior somma de facilidades. Entre Paris e Virbalen, por exemplo, quantas diferentes linhas se atravessam, quantas variadas direcções se tomam em tres paizes, e em cada comboio rapido ha as carruagens directas necessarias para os diferentes destinos.

Não será isso possivel conseguir-se em Portugal o que no estrangeiro é já materia corrente, nem faltam boas vontades e competencia para introduzir no serviço ferroviario todos os melhormentos que tanto apreciamos lá fóra?

A abertura da nova linha vem pôr em evidencia estes problemas a resolver e de tão facil solução elles se nos asfiguram que certos estamos ella está já na mente de quantos teem a seu cargo dal-a, com a presteza que os interesses do publico e os das proprias linhas ferreas requerem.

#### Serviço de transportes

Desde a data da abertura á exploração foi ampliada a esta linha a applicação da tarifa geral e respectiva classificação geral de mercadorias, tarifa de despesas accessoriais, tarifas especiaes de grande velocidade, N.<sup>o</sup> 1, para transporte de recovagens e generos frescos, 4, metallico, valores e reembolsos, 5, lugares de luxo e salões, 6, telegrammas, 8, volumes pequenos até 10 kilos, 12, bilhetes de gare, 14, bilhetes de assignatura, 16, viagens de recreio em grupos ou comboios especiaes, 17, animaes ferozes, e as de pequena velocidade n.<sup>o</sup> 1, taras vazias, 2, aguardente, vinho, etc., 3, madeiras, etc., 4, materias inflamaveis, 5, gado, 6, animaes ferozes, 8 e 9, mercadorias diversas, 11, cereaes, batatas, etc., 12, palha, etc., 13, carvão vegetal, cortiça e casca para combustões.

Para transporte de passageiros de varias estações comprehendidas entre Lisboa e Carregado para outras desde Agolada até Vendas Novas ou vice-versa, entram em vigor desde o mesmo dia a tarifa especial n.<sup>o</sup> 18, grande velocidade, cujos preços são 13800 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 13400 em 2.<sup>a</sup> e 13000 em 3.<sup>a</sup> Veja-se a tarifa annexa.

No proximo numero daremos no logar principal um artigo do distinto engenheiro sr. Paulo Benjamin Cabral, sobre a linha telephonica Lisboa-Porto.

# PARTÉ OFFICIAL

## Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

(Continuado do numero anterior)

Art. 26º São asseguradas á empresa as vantagens concedidas nas bases 5.º e 6.º da lei de 14 de julho de 1899, a saber:

1.º O transporte gratuito, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construcção, não tendo porém, a empresa direito a reclamar indemnizações quando, por causas imprevistas, se interromper o transito por estas linhas;

2.º Cedencia, pelo Governo, durante trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, de 50 por cento do acrescimo das receitas liquidas do trafego nas linhas do Sul e Sueste, proveniente do afluxo de mercadorias e passageiros das linhas construidas;

3.º Os auxilios que as camaras municipaes interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

4.º O subsídio que, pelas commissões districtaes, fôr concedido;

5.º A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas de via estreita;

6.º Cedencia, por espaço de trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, da importancia dos impostos de transito e sello que incidirem sobre o movimento das linhas;

7.º Isenção, durante trinta annos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fossem obrigados pelas leis em vigor;

8.º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração das linhas ferreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

§ 1.º Para a aquisição de quaisquer materiaes serão préviaamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o efecto da isenção de direitos considera-se, nos termos do artigo 43º do regulamento de 2 de novembro de 1899:

1.º *Material fixo.*— Os elementos da superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas, apparelhos de mudança de via, de signaes, de passagem de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.º *Material circulante.*— As locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, taes como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas ferramentas com destino á leitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos.

Art. 27º O acrescimo de receitas liquidas a que se refere o n.º 2º do artigo anterior será determinado pela fórmula seguinte:

a) Liquidar-se-ha, em relação a cada trimestre, o participe dos serviços combinados que pertence ás linhas do Estado como receita de trafego, liquida de impostos, proveniente das linhas concedidas;

b) D'esse participe deduzir-se-hão as despesas de exploração, calculadas pelo coefficiente de exploração das linhas do sul e sueste, relativo ao ultimo anno economico;

c) Feita a deducção prescrita na alinea anterior, a importancia obtida representará o acrescimo da receita liquida a partilhar com a empresa concessionaria, pertencendo metade a esta.

Art. 28º Da partilha do rendimento liquido, prevista nos artigos anteriores, não deriva, para a empresa o direito de engenharia na administração e contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e systemas de exploração serão livremente organizados e modificados, ainda que d'essas alterações resulte diminuição de rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte da mesma empresa.

Art. 29º Passados os primeiros quinze annos depois da abertura da linha de Portalegre á exploração o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar se; deduzir-se-ha d'esta somma o producto liquido que corresponder aos dois annos menos productivos, e tirar-se-ha a média dos outros annos, a qual constituirá a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para base d'este calculo.

Neste preço da remissão não será incluido o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 30º A empresa concessionaria terá apenas o direito de opção em relação ás linhas paralelas ás que explorar, a distancia de menos de 40 kilometros, ou que nellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construcção.

Art. 31º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro ou os construir por conta do Estado, quer esses caminhos sejam paralelos ás linhas concedidas quer as atravessem ou nellas venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa, que fizer por causa d'essas concessões e das obras a que derem lugar nas suas linhas.

Art. 32º Quando o Governo venha a ordenar construcção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'estas, nem o minimo augmento de despesa para a empresa.

Art. 33º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá auctorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 34º As empresas concessionarias de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto d'estas condições terão a faculdade de fazer circular nellas as suas carruagens, vagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acordo sobre o exercicio d'esta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 35º Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar as empresas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 36º Concede, emfim, o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construcção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á prévia approvação do Governo.

### CAPITULO III

#### Condições relativas á exploração

Art. 37º As tarifas e horarios das linhas, antes de serem submetidos a approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Adminisrração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 38º São prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir, por qualquer forma, os preços das tarifas quer para o trafego interno, quer para o serviço combinado das linhas concedidas, seja qual for a administração que os pretenda celebrar. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Art. 39º Nenhuma alteração de tarifas, de horarios ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao publico, pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a approvação do Governo.

Art. 40º As despesas accessorias não incluidas nas tarifas, taes como as de deposito, armazenagens e outras, serão fixadas pela empresa com a approvação do Governo.

Art. 41º A recepção das taxas terá lugar por kilometros; assim, 1 kilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se d'esta regra toda a distancia percorrida menor de 6 kilometros, a qual será paga por 6 kilometros inteiros.

O peso da tonelada é de 1.000 kilogrammas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centesimos de tonelada; assim, todo o peso comprehendido entre o e 10 kilogrammas pagará como 10 kilogrammas, entre 10 e 20 pagará como 20 kilogrammas, e assim successivamente.

Art. 42º O transporte de objectos perigosos, ou de massas in divisíveis de peso superior a 5.000 kilogrammas, não será obrigatorio para a empresa. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expedidores.

Feito, porém, accordo com um, não se poderá negar a fazel-o nos mesmos termos durante tres meses, pelo menos, com todos que lhe fizerem igual pedido.

§ 1º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagons, pagará pela carga inteira do

vagon ou dos vagons que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

§ 3º Os cavallos e mais gado tambem pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 43º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o efecto de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Publicas.

Art. 44º Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa) que pesarem menos de 10 kilogrammas serão considerados como objectos de recovagem.

Art. 45º Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem augmento algum de preço, além d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 46º Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 47º Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitaria da linha deverão tranitar nella sem pagar quantia alguma.

Art. 48º A empresa será obrigada o pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea.

Art. 49º A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1º Transporte, em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias;

2º Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postaes, de dois compartimentos de carruagens de 2.ª classe para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3º Transporte do material dos correios e telegraphos;

4º Impeza externa das ambulancias postaes;

5º Transporte de empregados da Direcção Geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telegraphos;

6º Licença para collocação das linhas telegraphicais do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicais da via ferrea.

Art. 50º O numero de viagens por dia será fixado pela empresa de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias, e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos as regras de policia, para segurança publica, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 51º Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 52º O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

(Continua).

## TARIFAS DE TRANSPORTE

### As novas tarifas especiaes do Sul e Sueste

Nos termos do nosso contracto publicamos a seguinte nota oficial acerca das novas tarifas especiaes de pequena velocidade, que vão vigorar nas linhas do Sul e Sueste.

A reforma das tarifas que vão vigorar brevemente, teve por fim unificar quanto possivel as tarifas do Sul e Sueste e as da Companhia Real ultimamente aprovadas, para facilitar, tanto ao publico como aos empregados, o seu conhecimento e applicação.

As 17 tarifas existentes, gradualmente elaboradas e ampliadas sobre bases diversas conforme as exigencias do trânsito, são substituidas por 14 tarifas, cujos nume-

ros de ordem são iguais ás suas similares da Companhia.

São precedidas das condições geraes de aplicação, communs a todas. Cada tarifa abre com a classificação das mercadorias a que se applica, indicando as séries por que são distribuidas e o limite da carga por vagon completo.

A cada série corresponde um preço de applicação, havendo preços especiaes para determinadas relações. Seguem-se as tabellas de preços, iguais ás do mesmo numero da Companhia e organizadas pelo sistema belga de diferenciação.

Na fixação dos preços teve-se em vista manter, quanto possível, os preços actuaes para as correntes do trânsito existentes, o que não impede o estabelecimento de tarifas combinadas, pois o intuito da Administração é procurar facilitar o mais possível o trânsito entre o sul e o norte do paiz.

Ha todavia reduções importantes nalgumas tarifas. Em quasi todas são estabelecidos maximos cobraveis muito reduzidos, destinados a desenvolver o trânsito entre Lisboa e o Algarve.

Nas condições das tarifas procurou-se attender as reclamações a que tinham dado logar algumas disposições das novas tarifas da Companhia.

Assim, attenua-se o rigor no que respeita á conformidade dos dizeres da nota da expedição com as da tarifa. Facilita-se o agrupamento das mercadorias, ainda que algumas hajam de ser taxadas pela tarifa geral.

Tornam-se menos rigorosas as clausulas relativas á expedição por vagon completo. Providencia-se por modo geral ácerca da devolução de tarifas, concedida em varias tarifas.

#### Tarifa n.º 1 — Tarifas vasias:

E' igual á da Companhia com a diferença de ter um preço muito reduzido (7-6-5) para as garrafas vasias.

E' estabelecido o maximo cobravel de 23400 réis por tonelada ate 340 km. e 23800 além de 340 km. para as remessas entre o Barreiro e Setubal e o Algarve, assim dividido em duas zonas, uma ate Faro e a outra além de Faro.

Ha tambem um preço especial por vagon, de applicação generica, para os toneis armados e talhas.

Da tarifa, que substitui a n.º 6 e parte da n.º 14, resultam consideraveis reduções para muitas especies de tarifas.

#### Tarifa n.º 2. — Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinagre e bebedas diversas:

A classificação é a mesma da Companhia.

Como no projecto da tarifa geral são feitas grandes reduções ao vinho, ao azeite e ao alcool pela descida de classe, os preços da tarifa especial são unicamente applicaveis aos transportes de ou para Lisboa, Barreiro e Setubal.

O maximo cobravel, que já havia para o vinho do Algarve, foi reduzido e desdobrado em dois preços para as zonas consideradas.

Mantem-se o transporte gratuito das tarifas vasias.

As aguas naturaes foram englobadas nesta tarifa, que substitue as n.ºs 6, 8 e 16 actuaes.

#### Tarifa n.º 3. — Madeira, lenha e matto:

A classificação é a mesma da Companhia. Para os preços de applicação geral o minimo d'expedição é de 2.000 kg. O preço da 3.ª série (lenha, carqueja, fachina, etc.) é muito reduzido e o percurso minimo de 30 km. apenas.

Além dos preços geraes ha preços especiaes mais reduzidos com o minimo de 1.000 kg. para as relações entre Lisboa, Barreiro, Setubal e o resto da linha.

Estabelecem-se tambem maximos cobraveis muito reduzidos para as zonas do Algarve.

A condição relativa a peças de mais de 6m de comprimento é muito beneficosa para o publico. Dá-se devolução aos encerados pertencentes aos expedidores.

A tarifa substitue as n.ºs 4 e 5 actuaes.

N.º 4. — Materiais explosivas, inflammaveis e perigosas:

E' igual na classificação, nos preços e nas condições á da Companhia; substitue a n.º 7.

#### N.º 5. — Gado por vagon completo:

Mantem os preços da tarifa actual, simplificando-a. Concede passagem gratuita a um guardador por grupo de dois vagons, até o limite de tres passageiros por expedição.

Substitue a tarifa n.º 1.

N.º 6.—*Touros e animaes ferozes:*

E' igual à da Companhia Real.

N.º 7.—*Petroleo:*

Abrange duas séries com os minimos de 100 kg. e de vagon completo.

E' applicavel apenas às expedições de Lisboa, Barreiro, Setubal, Faro e Portimão.

Faculta o emprego de vagons dos expedidores nas condições estipuladas pela tarifa n.º 17, que substitue.

N.º 8—*Materiaes de construcção, adubos, sal, minérios, etc.:* A classificação pouco differe da da tarifa do mesmo numero da Companhia.

Além dos preços de applicação geral, contém varios preços especiaes mais reduzidos applicaveis a determinadas relações.

Ao tijolo, telha e pedra artificial é dado preço muito reduzido, estabelecendo-se maximos cobraveis baixissimos para os transportes destinados ao Algarve.

A tarifa dos adubos, que era de 3 rs, foi mudada para 5-4-3, atingindo o preço definitivo a que foi gradualmente elevada e que mal cobre a despesa do transporte.

Ao ferro, aço, chumbo e zinco em bruto ou em obra ordinaria destinados ao Algarve é estipulado um preço muito reduzido.

As taxas dos minérios, equivalente ás actuaes, são aplicadas por vagon de 12 toneladas com a reducção de 20 %, quando o vagon comportar apenas 10 toneladas.

O minimo d'expedicao dos materiaes de construcção foi reduzido de 2.000 a 1.000 kilogrammas.

Esta tarifa que é muito vantajosa para o publico substitue as n.º 5, 9, 10, 11, 14 e 15.

N.º 9—*Fructas, hortaticas, oleos, insecticidas, etc.:* A classificação é igual a d'equal numero da Companhia.

Além de preços de applicação geral para a 2.º e 3.º séries, eguaes aos de aquella, contém preços especiaes mais reduzidos para as tres séries, applicaveis a remessas destinadas a Lisboa. Os maximos cobraveis existentes para as fructas secas do Algarve foram reduzidos consideravelmente e tornados extensivos ao sabão.

Manteve-se á azeitona fresca o preço reduzido que tinha para pequenos percursos.

São substituidas por esta as tarifas n.ºs 13, 14 e 15.

N.º 10—*Machinas e apparehos agrícolas e industriaes, esparto, palma, linho e juta:* Foram um pouco elevados os preços das machinas, ficando ainda assim muito baixos (8-7-6 em vez de 6).

Não tem preços de applicação geral.

A 1.ª série abrange as machinas e instrumentos; a 2.º o esparto, palma, linho e juta; a 3.ª as conservas, dando preços reduzidissimos ás que venham procurar embarque a Lisboa.

Substitue as tarifas n.ºs 13 e 14.

N.º 11—*Cereaes, batatas, legumes secos, farinhas, sementes, etc.:* A classificação é a mesma da Companhia, com uma unica série porém.

Não tem preços de applicação geral, a não ser para tremoços e batatas.

Está applicavel ao trafego actual. Os preços applicam-se a 4 grupos: farinhas e residuos de moagens; arroz, cereaes, legumes secos, sementes; transportes de quaesquer mercadorias especificadas, entre as estações além da Casa Branca; tremoços e batatas entre quaesquer estações.

E' reduzido o maximo cobravel para as farinhas destinadas ao Algarve e volta-se a conceder 4 dias de armazenagem á chegada no Barreiro.

Substitue as tarifas n.ºs 2 e 15.

N.º 12—*Palha, feno, pasto verde ou secco, verduras:*

A classificação é a da Companhia, com 2 séries.

Tem além dos preços da applicação um preço muito reduzido para determinados destinos, comun à duas séries. A taxa é estabelecida por tonelada e não por vagon como até agora para remediar os inconvenientes da variedade de tipos de vagons. Substitue a actual tarifa d'equal numero.

N.º 13—*Carvão vegetal, casca de cortiça:*

A classificação apenas differe da da Companhia em fazer figurar na 5.ª série a cortiça virgem.

Não tem preços de applicação geral.

Ha para cada série preços reduzidos applicaveis ás correntes actuaes do trafego, sendo muito baixo (10-9-8) o estipulado para a cortiça virgem, aparaas e desperdicios.

A rolha e quadros que do Algarve venham buscar embarque a Lisboa teem um preço muito reduzido. Para a cortiça é estipulada uma taxa mais reduzida applicavel aos mezes de dezembro a abril.

Mantém-se o maximo cobravel do carvão e dá-se vantagens na armezenagem gratuita. Substitue as tarifas n.ºs 8 e 16.

N.º 14—*Remessas contendo objectos de comprimento superior a 6m:*

Esta tarifa é um complemento de todas as outras tornando-lhes applicavel a regra formulada para as peças compridas de madeira. Sempre que fôr ocupado mais de um vagon, o minimo taxado por vagon é apenas de 3 toneladas, pagando porém pelo preço efectivo quando o expedidor se sujeite á demora para se completar o carregamento.

\*

Tal é o sistema de tarifas especiaes, que foram aprovadas provisoriamente por despacho ministerial de 23 de novembro ultimo e vão entrar em vigor em 1 de fevereiro.

## PARTÉ FINANCIERA

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1904

Lozo depois de aberto o parlamento o sr. ministro da Fazenda apresentou o seu relatorio e propostas financeiras, que estão sendo estudadas pela commissão respectiva.

Não será antes da publicação da proxima revista que estes importantes pareceres entrarão em discussão, portanto até então vivemos muito melhor tempo para tratar d'essas propostas, entre as quaes já se notam muitos projectos irrealizaveis.

O movimento da praça foi o seguinte:

Inscrições foram mais procuradas dando occasião a que se firmassem um pouco. Fecham entretanto mais fracas, devido á grande quantidade de papel que veio ao mercado.

Os outros valores de estado também se firmaram um pouco, com excepção das obrigações 1.ª série que desceram bastante acompanhando os preços de Paris e Londres.

Acções do Banco de Portugal continuam com vendedores e poucos compradores.

Acções do Banco Commercial e Açores, pelo contrario, firmaram-se por falta de vendedores.

Acções do Banco Ultramarino, que de ha muito se conservavam firmes, fecham com muitos vendedores e sem compradores.

Acções do Gaz teem-se mantido, mas as transacções foram de pouco vulto.

As acções de outras companhias, pouco ou nenhum movimento tiveram.

Em obrigações ha apenas a notar as obrigações Atravez da Africa, que devido ao relatorio de Fazenda, se apresentaram no mercado em grande abundancia, occasionando uma baixa sensivel e ainda fecham com má tendência.

As obrigações I rediaes, Aguas e Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro foram muito procuradas pela capitalização.

Os valores da Companhia Real tiveram grande movimento e quasi que absorveram toda a attenção dos especuladores.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres go d/v ..	43 3/4	43 5/8	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
" cheque ..	43 3/8	43 1/4	No mercado .....	5 %
Paris go d/v .....	655	656	Agio Buenos Ay res .....	—
" cieque ...	660	662	Cambio do Brazil .....	12
Berlim go d/v .....	267	268	Premio da libra .....	1\$030
" cheque ...	271	272	e .....	1\$040
Francfort go d/v ..	267 1/2	268 1/2		
" cheque ..	271 1/2	272 1/2		
Madrid cheque ..	805	815		

## Maior e menor cotação mensal e annual, em 1903, de fundos portugueze

Bolsas	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa	Inscrições de assentamento . . . . .	39,50	38,70	39,40	38,90	40	39,35	40	39,45	40,30	40	40,20	39
	" de coupon . . . . .	39,80	38,50	39,35	38,90	39,90	39,20	40,20	39,45	40,15	39	40,15	39
	Obrigações 4 0/0 1888 . . . . .	21.350	20.300	21.600	21.000	21.000	20.950	21.100	21.100	20.900	20.800	20.650	20,40
	" 4 0/0 1890 assentam. . . . .	-	-	49.500	49.500	-	-	48.500	48.500	-	-	49.000	49,00
	" 4 0/0 1890 coupon . . . . .	49.500	48.800	49.600	49.200	49.800	49.200	48.400	48.200	48.300	48.200	48.500	48,20
	" 4 1/2 0/0 assentamento . . . . .	56.500	55.800	56.700	56.000	57.200	56.500	57.000	55.400	56.500	55.800	56.000	55,70
	" 4 1/2 0/0 coup. int . . . . .	56.500	55.000	56.600	56.100	57.100	56.500	56.800	55.200	55.800	55.200	55.600	55,40
	" Tabacos coupon . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	113.000	113.000	112.200	112.20
	Acções Banco de Portugal . . . . .	161.200	158.000	163.000	161.500	161.400	155.000	155.500	155.300	160.000	157.000	161.000	160,00
	" " Commercial . . . . .	140.000	140.000	-	-	133.500	131.000	134.000	133.000	136.000	135.000	137.000	137.00
	" " Nac. Ultramarino . . . . .	122.100	120.000	123.000	117.500	118.500	117.000	118.000	117.800	119.500	119.000	120.000	119.20
	" " Lisboa & Açores . . . . .	130.000	129.000	119.500	119.500	123.000	120.000	122.650	122.500	127.150	124.000	127.000	126.50
	" Tabacos, coupon : . . . . .	148.600	136.500	149.800	145.800	146.600	145.000	146.500	145.000	150.700	147.000	148.000	147.40
	" Companhia Phosphoros . . . . .	88.200	84.300	88.800	86.000	88.800	87.500	88.500	84.000	86.000	84.500	86.100	85.50
	" Companhia Real . . . . .	26.100	23.900	27.500	26.300	37.000	30.200	45.000	37.500	41.000	39.800	36.000	33.40
	Obrigações predias 6 0/0 . . . . .	94.700	94.000	94.500	94.500	94.500	94.500	94.500	94.300	96.000	94.000	96.200	95.50
	" " 5 0/0 . . . . .	91.800	91.500	91.850	91.300	91.800	91.300	91.800	91.500	92.800	91.600	92.850	91.00
	" Comp. Phosphoros . . . . .	92.000	84.300	92.500	92.200	92.200	92.000	92.200	92.000	93.000	92.800	93.000	93.00
	" C. Real 3 0/0 (1.º gr.) . . . . .	83.500	80.700	81.300	81.600	82.500	81.500	82.500	81.500	-	-	83.000	81.80
	" " 3 0/0 (2.º gr.) . . . . .	46.500	35.850	39.750	38.250	43.200	39.550	45.000	39.550	43.500	42.350	41.850	39.90
	" Nacional . . . . .	72.000	68.500	78.000	75.000	78.000	76.500	78.000	76.500	75.000	72.500	75.000	74.20
	" Atravez d'Africa . . . . .	96.300	94.300	96.500	96.000	98.400	97.000	98.500	97.000	99.000	98.100	99.500	96.00
Paris ...	3 0/0 portuguez . . . . .	32,60	31,37	33,90	32,35	33	31,42	32,40	31,10	33	31,90	32,75	31,9
	" " 1.ª serie . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Acções Companhia Real . . . . .	117	105,50	119,25	116,50	167	133	202	170	185	180	173	149
	" Madrid-Caceres . . . . .	45	34,50	43,50	42,50	56,75	42	55	48	50	40	45	36
	" Norte de Hespanha . . . . .	228	204	232	223	231	222	223	205	212	208	209,50	190
	" Madrid-Zaragoza . . . . .	357	335	355	349	348	340	342	330	338	333	336	320
	" Andaluzes . . . . .	215	194	210	203	206	196	197	185	188	181	195,50	157
	Obrigações Comp. Real (1.º grau) . . . . .	375	359,50	370	364,50	367	361,50	376	362,50	374	370	380	371
	" " " (2.º grau) . . . . .	174	157	176,75	167,50	189	175	199,50	186	194	190	190	160
	" Beira Alta . . . . .	199	112	119	112	186	116,50	188	130	132	124	124,50	122
	" Madrid-Caceres . . . . .	145	116	142	135	166	138	158,50	153	156	145	147	139,5
	" Norte Hesp. 1.ª hyp . . . . .	367	343	369	361	369,50	364,25	368	350	350	349	359	347
Londres	3 0/0 Portuguez . . . . .	65	62	65,25	64,37	64,62	63	64,62	62,25	64,75	64	64,50	60
	Obrigações Atravez d'Africa . . . . .	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	-
Amsterdam	" " " . . . . .	86,50	83,37	86,39	85	86	85,50	86	85	86,62	85,37	88,25	36,3
Bruxell.	" " " . . . . .	85,75	82,25	86	85	86,50	84,75	87	86,50	-	-	-	-

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO												
	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	E-
Lisboa: Inscrições de assent.	37,80	37,65	-	-	38,35	-	-	38	38,20	38,20	38,20	38,20	-
" coupon	38,50	-	-	-	38,40	-	-	38	38,15	38,15	38,15	38,15	-
Obrig. 4 0/0 1888 . . . . .	20.100	-	-	-	20.100	20.200	-	20.400	20.400	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 assent. . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	48.300	-	-	-	48.300	-
" 4 1/2 0/0 assent. . . . .	-	56.500	56.700	-	56.500	-	-	-	-	-	-	56.900	-
" 4 1/2 0/0 coup. int . . . . .	-	56.700	56.700	-	-	56.700	56.700	-	-	-	-	57.000	-
" 4 1/2 0/0 externo . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal . . . . .	-												

## e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
40	39	39,20	39,05	39,60	39,20	39,65	39,55	39,60	38,50	39,60	37,60	Maio .....	40,30
39,05	38,90	39,10	38,90	39,60	39,16	39,50	39,20	39,20	38,50	39,60	38,15	Abri .....	40,20
20.300	20.100	20.300	20.250	21.050	20.400	20.950	20.750	20.750	20.600	20.400	20.100	Fevereiro ..	21.600
49.200	48.500	49.800	49.500	-	-	48.700	48.700	48.600	48.600	49.800	49.800	Agosto .....	49.800
48.700	48.400	49.500	49.300	49.500	49.300	48.400	47.500	48.500	48.500	48.100	48.100	Marco .....	49.800
56.800	56.400	58.500	57.000	59.500	58.200	59.500	57.000	57.200	56.400	57.000	56.400	Setembro .....	59.500
56.700	55.500	58.500	56.900	58.500	58.100	59.500	56.500	56.800	56.400	56.800	56.200	Outubro .....	59.500
112.600	112.600	-	-	-	-	115.000	113.000	114.000	114.000	112.500	112.500	-	115.000
163.000	159.000	163.000	162.850	162.000	162.000	161.000	160.000	168.000	162.000	167.200	167.000	Novembro .....	168.000
138.000	135.500	135.500	135.500	136.000	136.000	137.000	137.000	137.500	137.000	138.500	138.500	Janeiro .....	140.000
120.000	117.000	117.500	116.800	117.000	116.800	118.000	117.000	119.000	118.300	119.500	118.800	Fevereiro .....	123.000
127.000	124.000	124.000	123.800	124.500	123.800	124.000	124.000	124.000	123.000	124.000	123.500	Janeiro .....	130.000
151.000	148.000	150.800	143.200	146.000	143.500	144.000	143.000	143.000	142.000	143.000	142.000	Julho .....	151.000
90.000	87.000	89.500	88.300	88.900	88.500	91.200	88.600	90.000	81.000	82.800	79.500	-	90.000
37.000	31.500	38.500	36.800	38.000	37.550	37.700	37.000	39.400	37.100	43.000	38.600	Abri .....	45.000
94.600	93.350	94.300	94.000	94.000	93.000	95.800	93.800	94.200	93.800	92.000	92.000	Junho .....	96.200
93.200	91.200	91.500	91.000	91.000	90.300	91.150	90.700	91.200	91.000	91.850	91.000	Juho .....	93.200
94.000	91.000	93.000	93.000	93.000	92.500	92.000	92.000	92.000	90.400	91.500	91.500	-	94.000
82.800	81.600	82.500	81.900	82.300	81.000	82.500	82.500	83.100	82.500	83.500	81.000	Fevereiro .....	84.300
40.250	39.200	43.000	41.950	42.600	41.850	42.400	41.900	43.600	42.300	45.050	43.070	Dezembro .....	45.050
75.000	73.300	74.500	73.500	74.300	74.000	75.000	73.000	75.500	73.500	75.500	72.000	Fevereiro .....	78.000
99.200	94.800	95.900	94.900	95.800	95.400	95.800	94.800	96.500	94.800	95.900	95.500	Junho .....	99.500
32.15	30.92	31.50	30.65	31.40	30.80	32.30	31.52	-	-	-	-	Fevereiro .....	33.90
-	-	-	-	-	-	-	-	64.95	64.17	65.60	64.90	Dezembro .....	65.60
170	141	180	166	170	167	168	161	180	161	198	176	Abri .....	202
42.50	37	42.50	40	45	40	45	41	43	41.25	43	39	Março .....	56.75
207	190	208	199	215	200	220	214	217	208	209	190	Fevereiro .....	232
327	308	337	327	346	327	355	344.50	376	340	344	320	Novembro .....	376
170	156	174	165	176	168	185	170	180	173	175	155	Janeiro .....	215
375	367.50	370	365	365	361.50	372	365	377	371	378	372	Junho .....	380
187	176	191	187	192	188	189	185	197	187	205	194	Dezembro .....	205
125	121.50	123	119.25	119.75	110	115	112	118	115.50	124.50	118	Janeiro .....	199
145	139.50	148	140.50	151	142	148	143	146	140.25	141.50	132.50	Março .....	166
365	358	369	365	366.50	362.50	365	356	360	357	353	347	-	369.50
62.75	62	62.62	61.50	62	61.75	64.25	63	64.50	63.75	65.25	64.75	Fevereiro .....	65.25
87	86	84.50	84	84.93	84.25	83.75	82	83.75	82.25	83.75	82.93	Janeiro .....	57.25
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Outubro .....	82
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Janeiro .....	82.25

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom. Kil.	Totais Réis	Kilom.	1903 Réis	1902 Réis	1903 Réis
COMPANHIA REAL	de a 3 9 Dez	693	79.280.000	114.400	693	68.390.127	98.687	4.317.424.000	4.184.286.482
Antiga rede e nova não garantida...	10 16 »	»	81.557.000	117.686	»	68.390.127	98.687	4.398.981.000	4.252.676.609
Nova rede garantida...	17 23 »	»	83.718.000	120.805	»	68.390.127	98.687	4.482.699.000	4.321.066.736
Sul e Sueste.....	3 9 »	380	10.726.000	28.226	380	10.029.873	26.394	629.836.000	588.330.518
Minho e Douro.....	10 16 »	»	12.630.000	33.236	»	10.029.873	26.394	642.466.000	598.360.391
Beira Alta.....	11 23 »	»	13.898.000	36.573	»	10.029.873	26.394	656.364.000	608.390.264
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	11 20 Nov	518	36.085.000	69.662	494	37.082.770	75.066	1.264.509.735	1.107.755.289
Guimarães .....	21 30 »	»	2.095.915	61.644	34	2.195.835	64.583	87.363.366	87.421.88

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

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

Activo	
Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	826:502\$354
Prolongamento até Fafe.....	71:344\$952
Materiais em depósito .....	28:90\$556
Efeitos depositados e de caução.....	18:190\$000
Devedores diversos.....	18:014\$678
Exploração, despesas gerais .....	28:966\$562
Gerencia (despesas da sede) .....	1:928\$275
Conta de juros.....	27:343\$035
Dividendo.....	17:844\$000
Prolongamento. Dinheiro em depósito...	0:087\$385
" Dep.º para expropriações .....	3:630\$850
Dinheiro em depósito .....	31:188\$390
Caixa ..	2:822\$243
	<hr/>
	1.085:983\$080
Passivo	
Capital:	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento. Conta de crédito .....	52:000\$000
Accionistas, seus créditos .....	115\$500
Por efeitos depositados e de caução .....	18:300\$000
Depósitos e fianças .....	7:169\$775
Contas em liquidação .....	4:929\$171
Exploração, receita geral .....	113:178\$661
Dividendos a pagar .....	10:113\$000
Juros de obrigações a pagar .....	14:143\$500
Retenções gerais .....	11:939\$437
Fundo de amortização .....	4:410\$000
Fundo de reserva .....	12:010\$000
Lucros e perdas .....	2:004\$036
	<hr/>
	1.085:083\$080

Porto, 9 de janeiro de 1903.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso.*

### Companhia do Caminho de ferro Cintra á Praia das Maçãs

Por ordem do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente da mesa da assembléa geral, é a mesma convocada a reunir em sessão ordinária, na sala das sessões da Empresa Agrícola do Príncipe, no Largo de Julião n.<sup>o</sup> 7, 2.<sup>º</sup> andar, no dia 18 do corrente pela uma hora da tarde, sendo a ordem do dia:

1.<sup>º</sup> Discutir e votar o relatório e contas da gerencia de 1903 e parecer do conselho fiscal;

2.<sup>º</sup> Eleger a mesa da assembléa geral, administração e conselho fiscal, que tem de funcionar no triénio de 1904 a 1906.

Os livros da escripturação e demais documentos, estão desde já patentes no escriptorio da companhia, na Rua de Serpa Pinto n.<sup>o</sup> 11, 1.<sup>º</sup>, até o dia da assembléa geral.

Lisboa, 2 de janeiro de 1904—O Secretario, *João de Freitas Ribeiro.*

## NOTAS DE VIAGEM

### XIV

Em Pekim—O estudo do nu na China—Vestuário—Chinezes estofados—Grandiosos estabelecimentos—Locandas imundas—Viação pública—A mulher—Lagos de podridão—Etiquetas chinezas.

Ao chegar a Pekim já o viajante tem os olhos habituados a ver meios corpos nus—e até corpos inteiros, porque os trabalhadores que labutam aos lados das vias férreas, quer removendo a terra, quer puxando à sirga barcos carregados que singram o canal imperial que corre ao lado direito da via, raro, no verão, cobrem qualquer parte do corpo.

Mas isso, supõe-se, é no campo, onde não há polícia, onde ninguém os impede de viverem a seu modo. Na cidade, na capital, já não sucederia disso.

pois a impressão recebida ao entrar os muros da ca-

pital do grande filho do sol é bem desoladora. Logo que saímos da estação onde apenas alguns carregadores se apresentam despidos até a cintura, vimos que de toda a gente amarela muito poucos cobrem essa parte do corpo.

E o efeito, em verdade, se por vezes é repelente quando se trata de pelas mais claras, quasi brancas, e carnaduras fortes, anafadas, torna-se curioso quando vemos aquelles costados e hombros tostados pelo sol, tomando uma cor de canella moída, com um lustro assentado, que nos dá a ideia de termos diante de nós estátuas de cobre em movimento.

Neste ponto é interessante também a antítese entre o chinez de certa classe—o funcionário, o abastado, o letrado (que depois direi o que é)—e os das classes inferiores, em que entra o comerciante os seus caixeiros, os trabalhadores, os cosinheiros e vendedores de comidas populares.

Enquanto os d'este ultimo grupo descobrem o corpo na parte superior, aquelles cobrem-se completamente, vestindo uma cabajá que é completamente apertada no pescoço e pulsos, e abotoada em todo o comprimento e cobrindo as pernas com ceroulas brancas atadas sobre as meias, e sobre estas usando uma calça, também apertada nos tornoselos.

Não aparece, pois, à vista senão a cara e as mãos.

Este fato é de pano d'algodão, azul ou cinzento, nunca de outras cores, o que torna falso de variedade o aspecto de qualquer aglomeração.

No inverno (como vi no regresso) vestem, sobre aquelle fato outro, ou outros acolchoados de algodão em rama, e em tal grossura ou quantidade quanto bastante para não sentirem frio. Suceede, porém, que essa reunião de fatos lhes tolhe os movimentos, fazendo-os andar de braços esticados como fantoches.

As classes dos nus essas (que são a maior parte) entram, no verão, as lojas, os armazens, e as ruas.

É notável o aspecto dos estabelecimentos, alguns que têm os seus vinte metros de extensão, portas, taboetas, columnas, tecto, tudo em escultura dourada dando uma nota de riqueza e de elegância, vendendo-se de frente para o público enfileirados ao balcão, quietos, esperando fregueses, tantos caixeiros quantos, unidos uns aos outros o espaço pôde comportar, e todos, esses e o dono ou gerente da casa, nus da cintura para cima.

Neste ponto há que notar um característico da vida chineza: O estabelecimento é mais acreditado quantos mais caixeiros tem, e o dono da casa tem por dever empregar nella toda a parentella por mais afastada e numerosa que seja. E mal d'elle se não o fizer porque é considerado homem sem brio.

Estes luxuosos estabelecimentos abundam nas ruas de Pekim, mas em promiscuidade com outros da mais infima especie, sujos, imundos, asquerosos.

E não só no enfileiramento mas, caso extraordinário, fóra, na rua, em frente d'essas luxuosas lojas, encostadas a elles mesmo, erguem-se repugnantes barracas, onde se fabricam e vendem todas as classes das detestáveis iguarias que constituem a alimentação d'aquelle povo sobrio até o extremo.

Nessas barracas de taboas velhas e pannos rotos, negros de fumo e de nodoas, sobre um brazeiro, fervem caldeirões cozendo bolos de massa sem tempero, legumes verdes, pequenos peixes, insectos da agua estagnada, fructos, raizes d'árvores e varias sujidades que não pude perceber o que eram.

D'esses acepipes se servem, como condimento do arroz cozido, que é a base de toda a alimentação d'aquellos povos (refiro-me desde já também ao Japão e Coreia) tomado-os dos microscópicos pratos mais pequenos do que pires de café, onde elles são vendidos em fileiras sobre sujas taboas, com os dois pausinhos que substituem todo o talher europeu e são seguros, ambos, entre o pollegar e o index da mão direita—não um em cada mão, como, em geral se julga na Europa.

Um d'esses pratinhos com umas seis vagens de feijão, outro com quatro fios de peixe salgado, cru, uma tigela d'arroz cozido sem sal, eis o almoço regular de um trabalhador possante que durante todo o dia labuta, desenvolvendo uma força herculea.

E isto tudo custa-lhes umas 24 sapecas ou uns 12 réis nossos.

De forma que por uns 30 ou 40 réis se alimenta durante um dia um d'aquelles musculosos rapazes que se entregam por uns vintens aos mais violentos trabalhos.

Essas incríveis barracas deixam apenas, entre elles e os estabelecimentos, o espaço bastante para passar um carro, dos que transportam gente, veículos de duas rodas tirados por chinezes; e por vezes esse espaço é tão reduzido que os conductores, para abrir caminho, tem que ir gritando, em guinchos estridentes que fazem arrepistar as carnes, dando uma nota selvagem áquelle correria desenfreada de veículos tirados por homens meio nus, aos saltos, aos pulos, aos solavancos enormes, a ponto tal que de uma vez me sucedeu arrombar com o corpo o assento do carro, ficando de pernas e braços erguidos sem poder tirar-me d'essa posição.

Quando, por esse caminho, não ha via livre, o carro é impellido rapidamente, bruscamente, para o centro da rua, que fica a um nível um bom metro superior áquelle, e onde a lama é de altura a enterrarem-se as rodas dos carros até meio, para, logo que os *culis* (os conductores) veem passagem possível em baixo, se precipitarem para ella, sem se importarem com o tombo que dão ao veículo e seu passageiro.

Nesse centro da rua é que andam os veículos de transporte de mercadorias, geralmente carros pesadíssimos tirados e impelidos por seis ou oito homens, por meio de cordas, e os carros de família, tirados por cavalos, e compostos de uma caixa em forma de tumba, toda fechada, tendo apenas umas janellas de palmo, para respiradouro e essas ainda com dupla persiana de filó preto, nada deixando ver para o interior.

E nessas caixas que se transportam as senhoras chinezas, entrando nelas no pateo da sua casa e só saindo no pateo d'aquelle a que se destinam sem que ninguém logre vel-as.

E que á mulher chineza, considerada pelo homem como um ente inferior, não é permitido aparecer a público, nem sequer ás visitas masculinas da casa.

Na rua só andam as serviços, e essas mesmas quando é gente de muito baixa classe, porque sendo ama de leite, governanta ou criada mais graduada, só penivelmente pode mover-se porque a deformidade que, desde nascidas, lhes causam nos pés, contorcendo-os entre talas a reduzil-os ao menor espaço possível, não lhes permite andar.

Não me deterei a descrever a vida dos chinezes em família porque não me daria o espaço para referir todos os costumes originais e singulares d'este povo. Trato, por isso, só do que o visitante vê, e sigo, portanto, descrevendo-lhes o exterior.

Nessas ruas, mesmo as mais centraes, o lixo, as sujeidades, são em montões. Nalguns pontos ha verdadeiros lagos d'água verde, pôdre, que as chuvas de cada inverno aumentam, e o sol de cada verão não extingue, apesar dos seus raios serem ardentes. Nesses lagos chafurdam rapazes nus, tirando d'elles plantas e bichos da podridão que vão ser fritos nas locandas próximas para alimento de gente (!).

Este sistema de viver chinez contrapõe-se á teoria microbiologa, provando que nem em toda a parte os infinitamente pequenos produzem efeitos morbosos; na China, parece que o microbio se steriliza por si próprio á força de se acumular no organismo, tornando-se, por fim, alimentação proficia do sangue.

Dos lados d'essas ruas, junto d'esses lagos de fetido líquido asqueroso, erguem-se os estabelecimentos, ou os muros atraz dos quaes são construídas as casas, separadas assim das ruas por dois pateos murados.

Não se vêem, portanto, edificações, nem monumentos e d'estes só ha os porticos elevados á virtude feminina ou á coragem masculina, um dos quaes a photogravura representa.

A ninguém é dado, pois, ao percorrer as ruas, ver uma só casa, salvo os edifícios europeus na zona chamada das concessões onde estão as legações estrangeiras, nas proximidades das quaes se agglomeram (por causa das duvidas) os nacionaes de cada paiz.

O chinez que faltasse áquelle preceito de resguardar

a casa e aferrolhar nella a familia, perderia as suas prerrogativas, a consideração, a *face* como lá se diz. E é uma especialidade do imperio celeste, a manutenção dos velhos costumes.

*Perder a face* é um perigo.

O *tetrado* (homem que se torna notável e respeitado por que conseguiu... saber ler e escrever correntemente, o que é rarissimo) tem que vestir sempre de seda azul para não perder a *face*; o individuo de certa graduação não pode, pelo mesmo motivo, sahir a pé nem deixar de se fazer acompanhar por um ou dois *culis* (criados); se qualquer censurar os seus serviços gritando-lhes, como é tanto de uso na Europa, já sabe que, para com elles, perde a *face*.

E a tanto levam estes principios que até na comida ha que manter certos limites, ou certos extremos, correspondentes á posição do individuo.

Por isso sucede ha tempos a um ministro francês um caso que não posso deixar de relatar, por fim.



Notou elle que o seu cosinheiro lhe mettia na conta, invariavelmente, duas duzias d'ovos gastos por dia, e como era só, achou que eram ovos demais. Inquiriu a razão porque se gastavam tantos ovos e o cosinheiro respondeu-lhe que á sua graduação de plenipotenciario correspondia o gasto de 24 ovos diarios.

O ministro, que era economico, mandou-lhe então dizer (uma pessoa de posição nunca fala aos seus inferiores senão por intermédio do seu criado particular) que fizesse favor de o colocar numa graduação embora menos elevada, mas a que correspondesse um gasto diario não superior a 12 ovos.

## Trafego combinado para o serviço em Vendas Novas

Em vista das prescrições da portaria de 11 de maio de 1900 que auctorizou o traspasse da concessão da linha de Sant'Anna para a Companhia Real, foi determinado por portaria de 28 do mez findo que para a preparação dos accordos sobre as tarifas da nova linha seja o Governo representado pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Pelo Conselho de Administração foi delegada uma missão no seu vogal secretario, o sr. Fernando de Sousa.

Das conferencias havidas entre este, por parte do Governo, e o sr. Chapuy por parte da Companhia Real resultaram as bases de um *modus vivendi* provisório aprovado já pelas duas Administrações e pelo Governo para regular o trafego combinado em Vendas Novas, enquanto não houver tarifas combinadas.

Have á bilhetes directos entre todas as estações das duas rēdes, cujos preços serão a somma dos preços das tarifas geraes.

Das estações do Sul e Sueste além de Vendas Novas para a zona Lisboa-Carregado e vice-versa, haverá bilhetes de preços mais reduzidos, resultantes da appli-

cação da tarifa geral no Sul e da tarifa especial da Companhia, de modo que pela via Setil a diferença de preços para Lisboa em relação á via Barreiro será 520 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 360 em 2.<sup>a</sup> e 250 em 3.<sup>a</sup>

Haverá bilhetes de ida e volta de ou para Lisboa por via Setil, sendo os preços o dobro dos bilhetes simples, reduzidos nas linhas da Companhia e a da tarifa geral com as reduções de 20 % até 100 kilómetros, 25 % de 100 a 200, 30 % além de 200 nas do Sul.

Além d'esses haverá bilhetes de ida e volta para as estações que forem convencionadas, com igual redução nas linhas do Sul e com a que a Companhia estipular nas suas.

Em relação a mercadorias foram as linhas da Companhia divididas em duas zonas que tem o Entroncamento por ponto divisorio.

As expedições entre as estações áquem do Entroncamento e as do Sul além de Vendas Novas, o preço por tonelada nas linhas do Sul será o de ou para o Barreiro, se fôr mais reduzido que o resultante da tarifa applicavel a Vendas Novas.

De ou para além do Entroncamento o preço applicavel nas mesmas condições é o do Barreiro com a redução de 500 réis por tonelada para facilitar o desenvolvimento do trafego entre o norte e o sul do paiz.

Este acordo vigora por um anno, considerando-se renovado por periodos eguaes quando não fôr denunciado.

Na parte relativa a mercadorias só começa a figurar no dia 1 de fevereiro, simultaneamente com as novas tarifas do Sul.

Até então soldam-se as actuaes tarifas.

## Rêde complementar entre Mondego e Tejo

Como é sabido o decreto de 1898, determinou que a classificação das novas linhas fosse precedida de inquérito de utilidade publica e mandou elaborar o plano complementar das linhas ferreas ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, regiões que teem por arterias principaes as linhas do Estado.

Em 1899 foi igualmente confiada a uma comissão technica presidida pelo ex.<sup>mo</sup> general Couceiro, o delineamento da rôde do centro e o respectivo inquerito.

Só agora poude a comissão dar cumprimento ao encargo.

Acha-se submettido a inquerito o plano proposto do qual daremos notícia minuciosa no proximo numero.

## Publicações Recebidas

**Diario de Notícias Ilustrado.** — O nosso mais importante jornal de informação diária, o mais antigo, o mais popular, o nosso *Petit Journal* ou o *Times*, publica regularmente todos os fins de anno um número ilustrado que é um encanto para a vista e um recreio na leitura.

Na sua execução associa-se, á colaboração esmerada a ilustração primorosa no desenho e na execução, formando no seu conjunto uma publicação que em qualquer estante rivaliza em beleza e suplanta as melhores do estrangeiro.

O numero d'este anno a que serve de capa uma deliciosa iluminura de Gonçalves Coelho, abre com uma explendida aguarela de el-rei D. Carlos, seguindo-se-lhe, em 16 paginas de apurada impressão a cores, artigos de fino espírito e profunda observação historica, desenhos de aprimorado gosto, um trecho musical, ilustrações humorísticas, etc.

E' um verdadeiro brinde de boas festas e como tal o recebemos e agradecemos.

**Almanach Palhares.** — Como os cargos leiloados em festa de orago, vem melhorado todos os annos este livro que principiou por algumas, poucas centenas de paginas e hoje já conta cerca de 1.400.

As suas secções são variadas ocupando-se da burocracia e do commercio das cidades de Lisboa, Porto, Thomar e Setubal e outras com o respectivo roteiro e outros esclarecimentos, illustrando varios artigos descriptivos e biographicos, dando na integra ou em resumo, varias leis e regulamentos de grande utilidade.

E' um livro pratico e util.

**O Occidente** — Fecha brilhantemente o anno findo esta importante e conceituada revista illustrada portugueza que é a unica que em Portugal tem logrado alcançar uma tão longa existencia, já de 26 annos, mercê do bom acolhimento que tem tido do publico e do bom criterio e acerto que preside á sua direcção litteraria e artistica. No *Occidente* teem collaborado os nossos melhores escriptores e artistas, e a sua collecção é valiosissima porque é um precioso repositorio da historia e litteratura contemporanea. Ainda hoje nos confirma os seus créditos, apresentando-nos um brinde precioso, o retrato de S. M. El-Rei o Senhor D. Carlos I. Um verdadeiro primor este magnifico brinde que é digno de se ver e possuir.

O numero insere quantidade de gravuras sobre a visita do rei de Espanha, copias do natural, e artigos litterarios e descriptivos dos srs. D. João da Camara, D. Francisco de Noronha, Caetano Alberto, etc. Assigna-se na Empresa do Occidente, largo do Poço Novo, Lisboa.

**Calendario-brinde da Fabrica da Pampulha** — Todos os annos este importantissimo estabelecimento industrial, um dos que dá honra ao paiz no excellente fabrico dos seus productos, publica um primoroso calendario reclame para parede ricamente ilustrado a cores, pondo-nos ante os olhos um facto historico portuguez de primeira grandeza.

Camões, o Grande Infante, Affonso de Albuquerque e outros teem já feito parte d'esta galeria primorosa. Este anno a ideia vai mais além, conduzida pelo espirito patriotico e liberal do sr. Eduardo Costa, proprietario d'aquelle fabrica — representa o quadro o Marquez de Pombal, na posição em que elle figura no celebre quadro da reconstrução de Lisboa, mas em vez de contemplar as ruinas da cidade revê-se na sua obra — a expulsão dos jesuitas.

E' mais que uma adaptação; é uma critica á sociedade moderna e um incitamento. Por certo que o sr. Costa, com este calendario perdeu a freguesia de certos elementos que fervilham no nosso meio; mas que mal lhe faz isso se a fabrica está tão acreditada que a sua produção não chega para o consumo?

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Novo horario do Sul e Sueste.** — Foi consideravelmente modificado com vantagem para o publico.

Os comboios n.<sup>os</sup> 1, 2, 3 e 4 são desdobrados entre Lisboa e Vendas Novas, indo adeante dos ascendentes os n.<sup>os</sup> 101 e 103, mixtos omnibus, de modo que os n.<sup>os</sup> 1 e 3 são directos entre Barreiro e Vendas Novas, onde se fundem com aquelles.

O mesmo succede nos descendentes 2 e 4, atraç dos quais veem os omnibus 102 e 104. Por esta forma o publico tem serviço mais commodo.

Nos comboios 1 e 2 entre Vendas Novas e Barreiro circula um salão restaurante para os passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes almoçarem em transito.

Se a experiencia der bom resultado, esse serviço tornar-se-ha extensivo ao comboio n.<sup>o</sup> 3 para o jantar.

O cruzamento dos comboios 1 e 2 effectua-se na Casa Branca, com vantagem das relações entre a linha d'Evora e as estações além da Casa Branca até Moura.

Os comboios 5 e 6, mixtos—mercadorias, passam a ter origem ou termo em Vendas Novas e andamento mais rapido para facilitar as relações entre o norte e o sul. D'este modo o comboio n.<sup>o</sup> 5 faz seguimento até Faro e Portimão aos correios do norte e de leste.

O mesmo succede em sentido inverso ao comboio n.<sup>o</sup> 6, que liga tambem para Lisboa com o rapido descendente, permittindo aos passageiros que forem ao Alentejo voltar no mesmo dia.

Ambos esses comboios teem correspondencia entre Evora e Casa Branca.

D'este modo o passageiro que vem do Norte no correio está em Faro ás 6 horas e 31 minutos da tarde e em Evora ás 9 horas e 15 minutos da manhã.

Para ir tomar o mixto ou o correio ascendente do Norte ou o rapido para Lisboa em Setil, sae de Faro ás 8 horas e 30 minutos da manhã e de Evora ás 5 horas e 30 minutos da tarde.

Logo que venham as novas machinas Compound do Sul e Sueste o horario será ainda modificado com maior vantagem do publico.

**Evora a Ponte de Sôr.** — Foi já apresentado o projecto definitivo d'esta linha entre Evora e a Senhora da Graça do Divor. Logo que esteja approvado, serão iniciados os trabalhos de construcção.

Parece que o custo é de cerca de 10 contos por kilometro.

**Aquizição de uma draga.** — A Administração dos caminhos de ferro do Estado vae comprar uma draga de baldes para dragar até 200 metros de lodo ou lodo e areia por hora e os respectivos batelões de alçapão.

Esse material será posto á disposição do empreiteiro das obras do Barreiro-Cacilhas, para as quaes vae ser aberto concurso, e servirá depois para a conservação das obras e para dragagens no Tejo.

**Valle do Vouga.** — Estão-se fazendo os trabalhos de restabelecimento do traçado d'esta linha junto da estação de Vizeu, assim de na proxima primavera serem atacadas em varios pontos as obras de construcção.

**Pedido de linha.** — Foi requerida ao ministerio das Obras Publicas pelos srs. José Norberto Correia Lopes, conhecido proprietario na Feliteira, Joaquim de Mesquita e Machado da Cruz, para a construcção e exploração de uma via ferrea, servida por electricidade, partindo da linha de Torres entre as estações de Pero Negro e Dois Portos e servindo Gradil, Freiria, Torres e Lourinhã a terminar em Peniche.

O primeiro dos signatarios do requerimento — um entusiasta pelos melhoramentos locaes — com quem estivemos ha dias, assegura que esta linha será de um grande futuro, por atravessar uma zona riquissima em productos do solo e servir para o importante transporte de peixe da costa.

**Valle do Corgo.** — Principiaram já os trabalhos d'esta linha, na segunda empreitada — Pradis à Avelleda.

**Lourenço Marques.** — Continuam a queixar-se os comerciantes da morosidade nos transportes por falta de material e pessoal.

Ao que nos consta o sr. ministro da marinha vae providenciar no sentido de acudir a estas reclamações.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAÑA

Foram abertos á exploração os 11 km. de tremvia a vapor de Alicante a Muchamiel por Villafranquera e San Juan.

No anno de 1903 foram abertas ao serviço publico as seguintes linhas ou troços de vias ferreas:

Villaodrid a Ribadeo.....	34 km.
Chinchón a Colmenar .....	3 "
Casilla a Miravilla na linha de Bilbao a Portugalete ...	2 "
Calzada a Calatrava de Puentollano prolongamento da linha de Valdepeñas a Calzada de Calatrava.....	34 "
Daifontes a Albolote na linha de Moreda a Granada ..	19 "
Oviedo a Infiesto, prolongamento.....	22 "
Via ferrea mineira da Sierra de Almenara .....	15 "
Durango a Apatamonasterio (ramal de Elorio).....	14 "
Villena a Yecla na linha de Alcoy a Yecla .....	74 "
Ramal de Campo Sepulcro.....	3,8 "
<hr/>	
Somma	217,8 "

Devem accrescentar-se mais 26 km. de linha de Ontaniente a Alcoy que estão promptos, embora a abertura á exploração tenha sido adiada.

A companhia do Norte recebeu 700 vagons fechados construidos na Belgica, para a capacidade de carga de 15.000 kg.

Vae receber a mesma companhia 13.000 toneladas de carris fornecidos pela sociedade de *Altos Hornos de Viscaya*.

## Companhia Através d'Africa

### Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Apresentados á assembléa geral de 11 de novembro de 1903  
(Continuado do n.º 385)

#### Annexo A

##### Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

###### Debito

Compensação ao Banco Ultramarino e H. Burnay & C.ª pela cedencia da 1/4 parte no lucro em venda de obrigações, conforme o contracto	15:300\$000
Coupon de 1 de julho de 1902 e 1 de janeiro de 1903 .....	526:512\$108
Menos: diferença de cambio levado á 1/4 de Reclamações	105:435\$858
Pago por gastos d'administração .....	421:076\$250
Idem por commissões e transferencias .....	19:680\$000
Idem por gastos geraes .....	2:028\$114
Idem por despesas em Londres	12:803\$705
Idem por gastos d'exploração (1 de abril de 1902 a 30 de junho de 1903) .....	10:675\$870
Saldo passado para a 1/4 de Lucros Suspensos .....	411:084\$460
	201:171\$121
	1.093:819\$520

###### Credito

Diferença na 1/4 de J. Matthieu & Fils para fechar, etc .....	938
Augmento no valor de 3.700 obrigações pertencentes á Companhia, de 75\$000 para 79\$500 réis .....	16:650\$000
Coupon nas mesmas obrigações .....	20:902\$500
Recebido d'alugueis de parte do predio no Porto .....	950\$000
Idem de juros do deposito em poder dos trustees, etc. ....	873:578\$158
Subvenção segundo o contracto	1:293\$999
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas .....	194:953\$140
Rendimento geral da linha (anexo C) .....	678:625\$018
Lucro em trabalhos feitos nas officinas em Loanda, etc ...	368:622\$060
	6:775\$005
	1.093:819\$520

#### Annexo B

##### Desenvolvimento da conta de Reclamações

Saldo do anno anterior .....	4780:163\$365
Diferença de cambio durante o anno :	
Em coupon .....	105:435\$858
Em material e diversos ..	12:307\$114
Juros pagos durante o anno :	117:743\$272
Ao thesouro pelo contracto de 20 d'outubro de 1894	74:539\$278
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo)....	29:400\$385
Ao ministerio da fazenda por adiantamentos.....	123:250\$780
Juros da conta de suprimentos por contrato de 17 de janeiro de 1896 ...	10:125\$000
A diversos .....	6:246\$177
Redução no rendimento do café .....	243.561\$620
	14:848\$715
Menos: importancia passada para a conta de estudos além de Ambaca .....	5.156:316\$972
	33:40\$410
	5.122:911\$562

## Annexo C

## Desenvolvimento da conta de Exploração

## Débito

Material circulante — Valor do existente a mais do caderno d'encargos .....	92:472\$578
Moveis e utensilios — Idem idem .....	51:009\$404
Machinas e accessorios — Idem idem .....	36:470\$407
Armazens geraes — Material existente .....	95.273\$233
Tracção e officinas — Idem idem .....	3:915\$436
Combustivel — Existente .....	1:636\$661
Via e obras — Material existente .....	8:147\$472
Impressos — Existentes .....	2:410\$102
Gastos geraes d'exploração — a saber:	
Lubrificação e illuminação — Oleos, azeite, petroleo, ceblo, etc. ....	8:479\$014
Combustivel — Carvão .....	42:256\$301
Serviço medico e do hospital — Vencimento do medico, pessoal e despesas .....	7:453\$782
Armaçens geraes — Vencimento do pessoal e despesas .....	7:582\$827
Trasgo — Annuncios, cartazes e indemnizações .....	358\$595
Direcção e serviços centraes — Vencimento do director, pessoal e despesas .....	39:303\$556
Via e obras — Ferias, despesas e material empregado na linha .....	177:259\$977
Pass gens — Do pessoal para Loanda .....	5:436\$980
Movimento — Vencimento do pessoal e despesas .....	48:130\$229
Tracção e officinas — Material miudo, vencimento do pessoal e despesas .....	74:816\$269
Importancia passada para lucros e perdas (rendimento da linha) .....	411:084\$460

## Crédito

Contas a liquidar — Importância d'estas .....	6:263\$807
Rendimento da linha — Desde 1 de abril a 30 de junho de 1902 .....	70:081\$020
Desde 1 de julho a 30 de junho de 1903 .....	298:538\$040
Diferença nas tarifas do café Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (gastos geraes d'exploração): Desde 1 de abril a 30 de junho de 1902 .....	53:256\$355
Até 30 de junho de 1903 .....	357:828\$105
Saldo .....	411:084\$460
	251:067\$697
	1.071:041\$813

(Continua).

## Paginação e falta de espaço

Pelas exigencias da paginação d'este numero, tendo que a subordinar á necessidade de dar espaço para a publicação da grande tabella das cotações, tivemos que mudar para a segunda parte do jornal collaboração que pertencia á primeira.

Por abundancia de collaboração e *Parte Official* temos que augmentar o proximo numero com mais 12 paginas.

## Arrematações

## Caminhos de ferro do Estado

## Direcção do Minho e Douro

## Adjudicação de empreitadas

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de janeiro de 1904, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação das seguintes empreitadas de construcção de estradas de acesso ás estações, em harmonia com a portaria de 28 de outubro ultimo, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo d'esta direcção:

1.º Empreitada geral do lanço do Pinhão ao Ribeiro da Manga da estrada distrital n.º 51, Sabrosa á estação do Pinhão.

2.º Empreitada ge al do lanço da Ferradosa ao Ribeiro de Lapaçais, estrada distrital n.º 93.

3.º Remoção do entulho, pavimento e calçada á portugueza da estrada de serviço que liga a estrada real n.º 39 com o apeadeiro de S. Mamede de Tua.

As bases de licitação serão:

Para a 1.º empreitada, 25:882\$880 réis.

Para a 2.º empreitada, 9:728\$640 réis.

Para a 3.º empreitada, 1:0 0\$000 réis

Para a admissão ao concurso é necessário fazer préviamente os depositos de 647\$00 réis para a 1.º, de 243\$200 réis para a 2.º e 25\$000 réis para a 3.º

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os projectos, cadernos de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção todos os dias uteis desde as dez horas da manhã ás quatro horas da tarde.

Porto, 29 de dezembro de 1903.

## Construcção da estação de Contomil

Pelo presente se faz publico que no dia 12 do mes de fevereiro de 1904, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada de construcção das seguintes obras:

a) Execução das escavações a fazer dentro do recinto da estação de Contomil e respectiva carga, transporte e descarga;

b) Terraplenagem completa do desvio do caminho de Contomil e ramal para a estação;

c) Construcção de diversos aqueductos, sifões e muros de suporte.

O deposito provisório, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, para poder ser admittido como licitante, será de 1.000\$000 réis e o definitivo que terá de ser feito na mesma thesouraria onde houver sido o provisório, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo tambem ser enviadas em carta fechada directamente á direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, perdendo porém neste caso os proponentes o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos e o projecto das obras a executar, pôdem ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde na secretaria da direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou na do serviço de via e obras da mesma, em Campanhã. Porto, 8 de janeiro de 1904.

## Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Venda de papel velho, cordas e vidros partidos

No dia 18 de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda dos tres seguintes lotes:

Lote n.º 1 — 12 000 kilogrammas de papel velho

" " 2 — 7 000 " " cordas inutilizadas.

" " 3 — 700 " " vidros partidos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de St. Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa, 2 de janeiro de 1904.

# AGUAS CHLORÉADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de janeiro de 1904

## COMPANHIA REAL

C. Sobreiro	Algés	C. Sodré	Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	6-10 m.	6-8 m.
5-30 m.	6-4 m.	6-25 m.	6-38 m.	6-40 m.	7-39 m.
6-15 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.	7-51 m.	8-44 m.
6-35 m.	6-42 m.	7-5 m.	7-24 m.	9-2 m.	9-55 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	4-0 m.	41-53 m.
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.	4-15 m.	4-01.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.	4-45 m.	4-52 L.
8-5 m.	8-29 m.	a 8-3 m.	8-47 m.	5-01.	4-0 L.
8-30 m.	8-44 m.	9-2 m.	9-18 m.	5-01.	4-0 L.
8-50 m.	9-4 m.	a 23 m.	9-38 m.	5-01.	4-0 L.
9-15 m.	9-34 m.	9-45 m.	10-0 m.	5-01.	4-0 L.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.	5-01.	4-0 L.
10-0 m.	10-15 m.	10-30 m.	10-45 m.	5-01.	4-0 L.
10-20 m.	10-34 m.	10-33 m.	11-8 m.	5-01.	4-0 L.
10-45 m.	11-4 m.	11-15 m.	11-39 m.	5-01.	4-0 L.
11-5 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-54 m.	5-01.	4-0 L.
11-30 m.	11-41 m.	12-0 m.	12-15 m.	5-01.	4-0 L.
11-50 m.	12-4 m.	12-23 m.	12-38 m.	5-01.	4-0 L.
12-45 m.	12-31 m.	12-45 m.	13-0 m.	5-01.	4-0 L.
12-35 m.	12-30 m.	1-5 L.	1-24 L.	5-01.	4-0 L.
1-0 L.	1-15 m.	1-30 m.	1-45 L.	5-01.	4-0 L.
1-20 L.	1-34 L.	1-53 L.	2-8 L.	5-01.	4-0 L.
1-45 L.	2-4 L.	2-15 L.	2-30 L.	5-01.	4-0 L.
2-5 L.	2-49 L.	2-35 L.	2-54 L.	5-01.	4-0 L.
2-30 L.	2-41 L.	3-0 L.	3-15 L.	5-01.	4-0 L.
2-50 L.	3-4 L.	3-23 L.	3-38 L.	5-01.	4-0 L.
3-15 L.	3-34 L.	3-45 L.	4-0 L.	5-01.	4-0 L.
3-35 L.	3-59 L.	4-5 L.	4-24 L.	5-01.	4-0 L.
4-0 L.	4-14 L.	4-39 L.	4-45 L.	5-01.	4-0 L.
4-20 L.	4-31 L.	4-53 L.	5-8 L.	5-01.	4-0 L.
4-35 L.	5-4 L.	5-15 L.	5-39 L.	5-01.	4-0 L.
5-5 L.	5-19 L.	5-35 L.	5-54 L.	5-01.	4-0 L.
5-30 L.	5-54 L.	6-0 L.	6-15 L.	5-01.	4-0 L.
5-50 L.	6-4 L.	6-23 L.	6-38 L.	5-01.	4-0 L.
6-15 L.	6-31 L.	6-45 L.	7-0 L.	5-01.	4-0 L.
6-35 L.	6-49 L.	7-5 L.	7-24 L.	5-01.	4-0 L.
7-0 L.	7-15 L.	7-30 L.	7-45 L.	5-01.	4-0 L.
7-20 L.	7-34 L.	7-51 L.	8-8 m.	5-01.	4-0 L.
7-45 L.	8-4 m.	8-15 m.	8-30 m.	5-01.	4-0 L.
8-5 m.	8-19 m.	8-35 m.	8-54 m.	5-01.	4-0 L.
8-30 m.	8-44 m.	9-0 m.	9-15 m.	5-01.	4-0 L.
8-50 m.	9-4 m.	9-23 m.	9-38 m.	5-01.	4-0 L.
9-15 m.	9-34 m.	10-0 m.	10-24 m.	5-01.	4-0 L.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-48 m.	5-01.	4-0 L.
10-0 m.	10-14 m.	10-33 m.	10-48 m.	5-01.	4-0 L.
10-45 m.	11-4 m.	10-53 m.	11-8 m.	5-01.	4-0 L.
11-30 m.	11-44 m.	11-35 m.	11-54 m.	5-01.	4-0 L.
12-30 m.	12-48 m.	12-23 m.	12-38 m.	5-01.	4-0 L.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
8-5 m.	8-33 m.	8-50 m.	9-18 m.
12-30 m.	1-3 m.	—	—

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa	Porto	Lisboa
f	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-12 L.	4-49 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-18 m.	8-47 m.	8-20 m.	5-18 L.
9-47 m.	a 25 m.	9-2 m.	9-2 m.	9-15 m.	5-18 L.
9-45 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	11-51 m.	4-11 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	a 4-10 m.	5-8 m.
10-45 m.	11-30 m.	10-48 m.	11-54 m.	11-34 m.	5-50 m.
a 12-15 L.	a 11-25 m.	12-2 L.	9-30 m.	7-29 m.	—
a 1-40 L.	2-17 L.	12-18 L.	1-24 L.	—	—
a 4-45 L.	2-50 L.	1-48 L.	2-54 L.	—	—
a 3-10 L.	3-47 L.	a 2-25 L.	3-2 L.	—	—
a 3-45 L.	4-20 L.	3-18 L.	4-24 L.	—	—
a 4-40 L.	5-17 L.	a 3-35 L.	4-32 L.	—	—
a 4-45 L.	5-30 L.	4-48 L.	5-54 L.	—	—
a 6-10 L.	6-47 L.	a 5-25 L.	6-2 L.	—	—
a 6-15 L.	7-20 L.	6-18 L.	7-24 L.	—	—
a 7-40 L.	8-17 n.	a 6-55 L.	7-32 L.	—	—
a 9-45 m.	8-50 m.	7-48 L.	8-54 m.	—	—
a 10-40 n.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	—	—
10-45 n.	11-47 n.	a 9-55 m.	10-32 m.	—	—
11-45 n.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	—	—
12-25 n.	11-15 n.	a 11-25 m.	12-2 L.	—	—

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.
11-40 m.	12-11 L.	12-30 L.	1-0 L.
3-35 L.	4-6 L.	4-30 L.	5-0 L.
7-40 L.	8-11 L.	8-30 m.	9-0 n.
9-37 n.	10-8 n.	10-40 n.	11-2 n.

# Encadernações do volume do anno findo

Estão nesta Redacção á disposição dos nossos assignantes, volumes de 1903, encadernados, podendo ser trocados pelos numeros soltos.

O preço da encadernação é de 700 réis, mais os portes, quando tenham logar.

Lisboa	Rocio	Cintra	Lisboa	V. Alcantara	Lisboa	Mangualde	Guarda	Mangualde
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida
c 9-20 m.	7-27 m.	5-10 m.	6-8 m.	5-25 L.	5-8 m.	k 8-50 m.	11-35 m.	k 3-15 L.
7-20 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.	8-45 n.	4-29 L.	7-15 L.	4-29 L.	7-15 L.
9-11 m.	10-6 m.	7-51 m.	8-44 m.	9-30 n.	—	c 6-18 L.	—	—
10-40 m.	11-45 m.	9-2 m.	9-55 m.	10-5 m.	—	—	—	—
12-40 L.	12-45 L.	4-10 m.	4-10 m.	12-25 L.	12-15 m.	—	—	—
12-40 L.	12-45 L.	4-10 m.	4-10 m.	12-25 L.	12-15 m.	—	—	—



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Janeiro sahirá o paquete **Magdalena** para

**Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

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

**AGENTES** | Em Lisboa:— James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto:— Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor alemão **Gouverneur**. Sahirá a 31 de janeiro. Agentes, E. George, sucessores, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, vapor alemão **Segovia**. Esperado a 16 de janeiro. Agentes, Wiese & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 12, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 30 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor hespanhol **Alicante**. Sahirá a 20 ou 21 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 28 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Entre Rios**. Sahirá a 24 de janeiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Congo**. Sahirá a 8 de fevereiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Gothemburgo**, Christiania, Christiansand, Stavanger, Bergen e Fron-dhjem, vapor alemão **Sicilia**. Esperado a 22 de janeiro. Agentes, Wiese & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 12, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Des- terro**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



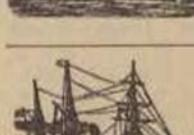
**Madeira**, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguêz **Funchal**. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Oran**, Cette e Marselha, vap. francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 16 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 17 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 27 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Maceió, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Hal- le**. Sahirá a 19 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro**, Moativedeu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 27 de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, Antuerpia e Bremen, vapor alle- mão **Aachen**. Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



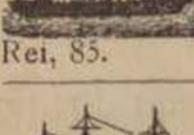
**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Angustine**. Sahirá a 17 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguêz **Loanda**. Sahirá a 26 de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El Rei, 85.



**S. Thome**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vap. por- tuguêz **Portugal**. Sahirá a 1 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El Rei, 85.



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 1 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El Rei, 31, 1.<sup>o</sup>