

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

REDATOR EFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Este numero tem 32 paginas.

SUMMÁRIO

A LINHA TELEPHONICA DE LISBOA AO PORTO, por Paulo B. Cabral	33
UM CAMINHO DE FERRO BOREAL, por Mello de Matos	36
PARTES OFICIAIS	37 a 53
TARIFAS DE TRANSPORTE	54
NOTAS DE VIAGEM — XIII — Aiда os chineses em Pekim — A revolta dos boxers — Curiidades à vés, etc	54
ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL, para 1901	55
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agio — Cotação das bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e brasileiros	56 e 57
ENTRE O MONDEGO E O TEJO	58
TRACÇÃO TANGENCIAL	58
TRACÇÃO ELECTRICA	58
LINHAS PORTUGUEZAS — Algarve — Carregado directas — Th mar a algures	59
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hospauba — Italia — Inglaterra — Russia — Turquia — Egypto — Indo-China — Estados Unidos	59
NOTAS VARIAS	59
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Itinerário do Conselho de Administração (Continuação)	60
AVISOS DE SERVICO — ARREMATACOES	61
HORARIO DOS COMBOIOS — VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	63 e 64

telephonicos (com retorno pela terra) das correntes provenientes das placas de terra ou da propria terra, ou das derivações das chamadas correntes parasitas, originárias de outros circuitos electricos, que tenham também aquelle retorno, como actualmente tem muitos dos da tracção electrica.

Para aquilatar a importancia d'estes effeitos perturbadores e a sua influencia na transmissão telephonica, basta notar que todos se traduzem afinal na passagem pelas linhas telephonicas de correntes electricas accidentaes, que se accrescentam algebricamente ás correntes uteis provocadas pela emissão da palavra junto dos apparelhos telephonicos transmissores. Estas correntes accidentaes deformam, por assim dizer, as correntes emitidas, de modo que nos apparelhos de recepção, que são de sensibilidade extrema, entram correntes muito diferentes d'aquellas. Para comprovar esta enorme sensibilidade basta citar: 1.º que segundo a opinião do notável engenheiro Sir W. Preece, deduzida de cuidadosas medidas, um telephone Bell é sensível a uma corrente de 0.000000000006 ampere; 2.º que dos trabalhos do illustre physico Pellat se deduz que a energia mínima necessaria para produzir um ruido num telephone equivale á de uma caloria (gramma) no periodo de dez mil annos.

Note-se que o apparelho telegraphico Morse trabalha ordinariamente com correntes de 15 a 20 milli-ampères; que uma lampada de incandescencia de 16 velas consome 48 watts, o que corresponde, numa distribuição de 110 volts a quasi 0,5 ampères. e far-se-ha idéa da grandeza, por assim dizer, infinitesimal das correntes susceptiveis de alterar o timbre, a altura ou a intensidade dos sons transmittidos pelo telephone, e portanto de difficultar ou impossibilitar as conversações por este meio.

Voltando, porém, a apreciação das causas de perturbação acima enunciadas, convém notar que as correntes devidas á inducção electro-magnética são provenientes da variação do numero de linhas de força magnéticas que interceptam o conductor perturbado, em consequencia da variação da intensidade das correntes que percorrem os conductores proximos.

Se, porém, aquelle fôr acompanhado em toda a sua extensão de um conductor de volta, perfeitamente identico, sobre o qual sejam iguais todas as ações perturbadoras, annullar-se-hão os effeitos devidos a estas.

Mas a inducção electro-estática não é tão facilmente remediada. A carga ou descarga de um conductor exerce sobre cada uma das linhas proximas uma modificação momentanea na respectiva electrificação, que dá lugar, nestes, á passagem de correntes de curta duração.

Se o circuito perturbado é simples, se fôr um conductor unico isolado nos extremos, as correntes originadas por esta causa serão de sentidos contrarios nas duas extremidades d'esse conductor, quando o circuito perturbador estiver ligado á terra.

Se, porém, o circuito perturbado tiver retorno metallico e estiver disposto de modo que as ações exteriores sejam idênticas sobre os seus dois conductores (se fôr o que os ingleses chamam um circuito *balanced*), o effeito electro-estático traduzir-se-há por uma corrente transversal, quando a linha perturbadora estiver perfeitamente isolada e desligada da terra num dos extremos; se esta ultima condição não se realizar, ou se fôr um circuito duplo, as correntes provenientes d'esta ação serão lon-

A Linha telephonica DE LISBOA AO PORTO

Para cumprimento de uma das clausulas do contracto, celebrado em 21 de abril de 1901, entre o Governo e a companhia concessionaria das rédes telephonicas publicas de Lisboa e Porto, e aprovado pela lei de 12 de junho do mesmo anno, está-se procedendo á construcção de uma linha telephonica destinada a ligar aquellas rédes, permittindo aos assignantes de qualquer d'ellas estabelecer conversação com os da outra.

O modo de installação das linhas electricas d'esta especie differe bastante do que é adoptado na construcção das linhas telegraphicais ordinarias; por isto e porque este genero de communication é novo em Portugal, parecemos interessante dar publicidade á descripção succinta da nova linha e ás razões justificativas da sua disposição.

Quando — ha vinte annos — se começaram a construir rédes telephonicas muito extensas e se fizeram as primeiras tentativas para estabelecer conversações a grandes distancias, ainda sem a formal intenção de ligar essas rédes e de permittir a intercommunicação dos respectivos assignantes, logo se percebeu e verificou que as linhas muito compridas padeciam numerosas perturbações, geralmente attribuidas, *nessa época*, a effeitos de inducção, as quaes impossibilitavam a correspondencia por meio de linhas de circuito simples, difficultando-a, ainda que em menor grau, nos circuitos inteiramente metallicos erigidos em estricta observância dos preceitos então seguidos nas construcções congénères.

O estudo minucioso d'essas perturbações permite classificá-las em tres grupos:

- correntes de inducção provocadas por phenomenos de inducção electro-magnética;
- correntes de inducção resultantes de phenomenos de inducção electro-estática;
- perturbações causadas pela passagem pelos circuitos

gitudinaes, annullando-se, portanto, a sua resultante através dos apparelhos de recepção.

Se o circuito compensado tiver localizadas, ao meio de cada conductor, as chamadas *derivações resultantes* das perdas por falta de isolamento, então os efeitos das acções electro-estáticas não se annullam através dos apparelhos receptores.

Nas linhas aereas as perdas por falta de isolamento dão-se principalmente pelas superficies dos isoladores; a carga estatica é, portanto, sempre muito grande e as condições, que vimos de expôr, variam muito em tempos successivos.

A acção combinada das correntes originadas por aquelas duas causas — indução electro-magnética e indução electro-estática — não pôde, pois, considerar-se como destruída, por mais completa que seja a compensação dos dois conductores de um circuito inteiramente metálico. Felizmente, porém, diferem muito em intensidade.

Assim, de experiencias feitas em Inglaterra deduziu-se que estavam na razão de 9.096.306 e 9.096.153 nos dois extremos de uma linha de circuito simples. A desproporção ainda seria maior em circuitos duplos.

Quanto ás derivações das correntes parasitas e ás correntes de terra, a que acima nos referimos, é claro que os seus efeitos se annullariam usando de circuitos metálicos absolutamente isolados. E' certamente impossível obter isolamentos com essa perfeição; mas aproveitando os recursos que a pratica tem aconselhado e procedendo esmeradamente á construcção das linhas e á instalação dos conductores, consegue-se resultado satisfatorio e suficiente. O que é sempre indispensável, é que o isolamento seja igual para os dois conductores.

D'esta exposição se deduzem os preceitos especiais applicavais á construcção das linhas telephonicas interurbanas, que em resumo são os seguintes:

1.º— Deve fazer-se uso de circuitos inteiramente metálicos, cujos conductores fiquem a eguaes distancias médias de outras linhas semelhantes e em geral dos de quaisquer outros circuitos electricos;

2.º— Os dois conductores de cada circuito telephonico devem ter qualidades electricas perfeitamente eguaes; devendo, portanto, ser do mesmo material, da mesma conductibilidade, etc.;

3.º— Cada metade do circuito, incluindo os apparelhos, deve ter o mesmo coefficiente de self-indução, a mesma capacidade electro-estática e o mesmo isolamento que tem o resto;

4.º— As chamadas *derivações resultantes* ou *tolaes* devem, em cada fio, estar localizadas nos seus pontos médios, ou, quando assim não aconteça, devem ficar a eguaes distancias das extremidades.

D'estes preceitos geraes derivam os processos de construcção das linhas de que tratamos.

Quando estas são subterrâneas, facil é cumprir todas ou quasi todas aquellas clausulas; quando são aereas a dificuldade é muito maior e obriga a modificar os methodos seguidos na construcção das linhas telegraphicais ordinarias e o material que nestas se emprega.

Actualmente nenhuma linha telephonica é construida com conductores que não sejam de cobre (*hard drawn copper*), de bronze silicioso ou phosphoroso, emfilm de um material de elevada conductibilidade, cuja resistencia mecanica seja grande e que satisfaça ás restantes condições acima indicadas.

O armamento dos postes é tambem muito diverso das linhas telegraphicais ordinarias, provindo esta diferença da necessidade de estabelecer os circuitos compensados, a que nos referimos.

Admittindo que a principal causa de perturbação seja a indução electro-magnética, e que o material escolhido seja o mais apropriado, é claro que a compensação só se dará se a somma das acções exercidas sobre cada um dos conductores for exactamente igual á somma das que se exercem sobre o outro.

Nos cabos subterrâneos, constituídos por conductores isolados torcidos uns sobre os outros, a somma das forças electro-motrices de indução, que as linhas exteriores desenvolvem sobre os successivos elementos de cada conductor, são approximadamente eguaes, annullando-se os seus efeitos. Para conseguir um resultado semelhante

nas linhas aereas, segue-se um dos processos que vamos expôr.

Em Inglaterra dispõem-se os dois conductores de cada circuito, de modo que cada um d'elles faça uma rotação em torno do outro, no intervallo de quatro vãos. Para isto, os isoladores são armados sobre travessas, fixadas aos postes, sendo o intervallo d'estas igual á distancia que separa horizontalmente dois isoladores; d'este modo cada dois isoladores de uma travessa circumscrevem, com os dois isoladores respectivos da travessa imediatamente inferior, um quadrado. Os dois conductores de cada circuito fixam-se em cada apoio aos isoladores que constituem os vertices diagonalmente oppostos de cada quadrado; assim cada fio exerce acções eguaes sobre os outros dois do circuito telephonico conjugado. A disposição helicoide obtém-se do modo seguinte: supponhamos que se designam por 1 e 2 os isoladores sucessivos de uma travessa e 4 e 3 os que lhes correspondem na travessa inferior, e sejam A, B, C, D e E cinco apoios sucessivos, todos armados com travessas, em que se repita aquella numeracão por modo identico; um dos conductores será fixado ao isolador, do apoio A e ao isolador 2 do apoio B, d'este seguirá ao isolador 3 do apoio C, d'este ao isolador 4 do apoio D e d'este ao isolador 1 do apoio E. E assim successivamente. Semelhantemente o segundo conductor do mesmo circuito passará de 3 a 4, d'este a 1, d'este a 2, d'este a 3, nos mesmos apoios. O mesmo se fará com os dois conductores do circuito conjugado com este nos outros dois vertices do quadrado, a que acima nos referimos.

Se as linhas telephonicas se reduzem a duas, ficam d'estarte perfeitamente compensados os efeitos de cada um dos quatro conductores sobre todos os outros. Não se obtém, porém, essa compensação se a linha tem muitos mais circuitos. Cada um d'estes ficará compensado com o seu conjugado, mas não com os restantes. Prova, contudo, a experincia que a compensação se alcança, em linhas armadas d'este modo, cruzando entre si systematicamente, de distancia a distancia, sobre certos postes, os fios de cada circuito. Para não alongar excessivamente este artigo, não indicaremos mais minuciosamente o modo por que isto se faz.

Este processo de estabelecimento dos conductores, usado em Inglaterra e applicado entre nós, pela Anglo-Portuguese Telephone Company nas linhas de Lisboa a Cascaes, não é o unico seguido.

Noutros paizes aproveitam o armamento ordinario com menos alterações, estabelecendo, em intervallos maiores do que quatro vãos, varios cruzamentos dos conductores, uns no sentido horizontal, outros no sentido vertical, tendentes a realizar — de modo menos perfeito, mas mais simples — a desejada compensação. Não nos demoraremos na sua descripção.

Quando, ha dezoito annos, se construiu entre Lisboa e Porto uma linha destinada a comunicações telephonicas, (*) adoptou-se um sistema de collocação dos conductores muito semelhante ao usado nas linhas francesas. Não era possivel proceder de outra forma, visto que os conductores d'essa linha tinham de ser fixados nos apoios das linhas telegraphicais de Lisboa ao Porto, que seguem ao longo do caminho de ferro do Norte.

Agora, tratando-se de elaborar o projecto da linha do Porto, pareceu inadmissivel a collocação de novos con-

(*) Esta antiga linha era, como a que actualmente se está construindo, destinada a ligar as rôdes telephonicas de Lisboa e Porto. Esta ligação não chegou, porém, a realizar-se, porque a companhia concessionaria d'estas rôdes, que então não era obrigada a cooperar na exploração das linhas interurbanas do Estado, sempre a isso se opôz, se não abertamente, pelo menos pela sua inercia. Na falta de um acordo entre o Estado e a companhia foi a linha aproveitada para as comunicações telegraphicais, com enorme vantagem para o serviço.

Em virtude do contracto, acima citado e hoje vigente, a companhia ficou com o encargo de melhorar as rôdes telephonicas, que por antiquissimas careciam de completa renovação, e simultaneamente com a obrigação de fazer aquella exploração combinada com o Estado.

E, como a antiga linha de Lisboa ao Porto não podia ser distraida do fim, a que está sendo applicada, julgou-se necessário construir uma nova.

ductores nos apoios das linhas telegraphicais de Lisboa até o Entroncamento e pouco prudente a mesma operação no resto do traçado. Forçoso foi, portanto, construir-a em apoios proprios, escolhendo-se um traçado independente.

Nestas circunstancias, e tendo a experiência demonstrado exuberantemente, tanto em relação á linha de Lisboa a Cascaes (que, como dissémos pertence á companhia dos telephones), como em relação a inúmeras linhas telephonicas inglezas (*trunk-lines*), que o sistema acima exposto, preconizado pelos engenheiros d'este paiz, dava sufficientes garantias de estabilidade, foi esse o escolhido, por ser o que resolve mais satisfatoriamente e mais em conformidade com as theorias correntes o problema da conversação a grande distancia.

A nova linha é exclusivamente destinada a comunicações telephonicas de circuito duplo. Os conductores d'estas serão ligados a isoladores fixados em travessas, pelo processo inglez acima exposto.

Os apoios são postes de pinho bravo (*Pinus pinaster*), na sua quasi totalidade de 9 ou mais metros de altura, com as dimensões adoptadas entre nós e injectados com sulphato de cobre.

Sobre cada poste estão fixadas — desde já — duas travessas de mangue d'Africa de 1,25 de comprimento e $80^m/m \times 60^m/m$ de secção. A distancia vertical das travessas é de 0,35. Cada travessa tem quatro furos, distanciados tambem de 0,35, realizando-se assim uma das condições a que acima alludimos — a de ocupar cada grupo de isoladores os quatro vertices de um quadrado.

As duas travessas estão, portanto, preparadas para receber não só os dois conductores em via de estabelecimento, como mais seis, que provavelmente será preciso installar em curto prazo. Com effeito, como o estabelecimento de cada comunicação não levará menos de 3 a 4 minutos, não se poderão effectuar por cada hora mais de 7 ou 8 conversações de 3 minutos; de modo que se a exploração der bom resultado e o tráfego for intenso serão muito grandes as demoras. Em tais circunstancias será forçoso aumentar o numero de conductores e foi nessa previsão que a linha se projectou.

Nos furos das travessas inserem-se supports verticais de ferro zincado, de 16^{mm} de diametro no corpo, fixados por porcas. Nas extremidades d'estes supports são roscados directamente os isoladores, sem betumagem de gesso ou de outro sistema.

Os isoladores são de porcelana da Vista Alegre, de dupla saia, do modelo usado em Inglaterra nas linhas de grande comunicação. Com a grande resistencia electrica de massa, peculiar da porcelana natural, tem este tipo uma satisfatoria resistencia electrica superficial.

Os conductores são constituídos por fios de bronze de 3^{mm} de diametro, d'uma conductibilidade de 90 a 92 % da do cobre puro e com a resistencia á tracção de 50 a 52 kg. por millimetro quadrado.

São fixados aos isoladores por meio de ligações lateraes do sistema allemão, feitas com fio de cobre recoberto de 2^{mm} de diametro. Os extremos das meadas de fio são unidos por meio das chamadas *enendas Britanica*, feitas com fio de cobre estanhado de 1,5^{mm} de diametro, e soldadas com liga de 2 Pb. 1 Sn.

O diametro do fio escolhido — 3^{mm} — foi determinado tendo em vista não só a prática seguida na Alemanha e Inglaterra, em que é esse o escolhido para linhas do comprimento da de Lisboa ao Porto, mas ainda a indicação que resulta da celebre formula de Preece, segundo a qual a transmissão da palavra é facil enquanto o producto CK, da capacidade total da linha, expressa em *microfarads*, pela resistencia electrica total, expressa em *ohms*, não excede a 10.000 (¹).

A isto acresce que tendo-se resolvido applicar a esta linha o sistema Pupin, a que adiante nos referiremos, obter-se-há por este modo, sem o emprego de fio de maior diametro, um rendimento notavelmente superior.

(¹) Sendo 2,5 *ohms* a resistencia kilometrica do fio e de 0,0063 *microfarad* a sua capacidade será aproximadamente:

$$\begin{aligned} CR &= 720 \times 2,5 \times 720 \times 0,0063 \\ &= 8.164,8 \end{aligned}$$

Os fios conductores estão estabelecidos por forma que a tensão, junto do isolador, não excederá a que corresponde a um coefficiente de segurança de $\frac{1}{4}$, à temperatura de 4.^o C. abaixo de 0, minima temperatura registada, durante os ultimos annos, pelos instrumentos dos observatorios metereologicos de Lisboa, Porto e Coimbra.

A disposição dos conductores entre os apoios é a que acima descrevemos como usada em Inglaterra. Cada conductor é torcido segundo uma helice, cujo passo abrange quatro vãos. Não se fizeram, por enquanto, cruzamentos intermediarios, que parecem desnecessarios, enquanto a linha não estiver sobrecarregada de mais fios. As experiencias até hoje executadas confirmam plenamente esta previsão. Quando, porém, se reconhecesse a sua necessidade, seria muito facil executal-os.

Resolveu-se, como já foi dito, applicar a esta linha o sistema Pupin. Consiste este em colocar, a eguaes distâncias, ao longo de cada conductor, bobines de self-inducção. Vence-se assim uma das maiores dificuldades da telephonia a distancia, a que provem da capacidade das linhas. «A propagação de uma onda electrica num conductor», dizem os engenheiros Dolezalek e Ebeling, «consiste numa transformação continua de energia electro-cinetica em energia eletro-estatica e electro-magnetica. Quanto maior é a capacidade da linha, mais intensas são as correntes de carga produzidas nestas transformações, e maiores são tambem as perdas pelo effeito Joule. Para remediar este inconveniente, tem de augmentar-se o diametro dos conductores, quando as linhas são um pouco extensas, o que augmenta muito o custo de instalação. Ha um segundo metodo de combater o effeito nocivo da capacidade. Consiste em favorecer a accumulação de energia, sob a forma de energia magnetica, aumentando sufficientemente a self-inducção de linha. O augmento d'impedancia que assim se obtém diminue a intensidade da corrente de carga e portanto as perdas pelo effeito Joule.»

O merito principal da invenção de Pupin, em relação aos systemas semelhantes aconselhados por Heaviside, Vaschy e outros, está em ter aquelle descoberto, que para attenuar utilmente os effeitos da capacidade, é preciso separar as bobinas consecutivas de uma fração do comprimento da roda a transmittir.

Este sistema, ensaiado primeiramente nas linhas de Berlim a Potsdam e depois nas de Berlim a Magdeburgo, foi ha poucos mezes applicado igualmente à linha Berlim-Franfurt s/Mein.

Nesta ultima experiência, a linha de ensaio compunha-se de um fio duplo de bronze de 2,5^{mm} de diametro, de 580 km. de comprimento. A saída do posto a linha percorre um cabo de 3 km. (aproximadamente) e conductores de cobre de 2^{mm}. Antes de applicar o sistema Pupin, comparou-se a linha de 2,5^{mm} com uma linha dupla de fios de bronze de 4^{mm}, de comprimento igual, que seguia o mesmo traçado, e com duas outras (tambem duplas) de 540 km. de extensão, uma de fios de bronze de 5^{mm} e outra de fios bimetallicos (cobre em torno de um nucleo de aço) de 4^{mm}.

Os ensaios demonstraram, cor.o era de esperar, que a conversação pela linha de 2,5^{mm}, não equipada com os apparelhos Pupin, era menos perfeita do que pela de 4^{mm} e que por esta era menos boa do que pela de 5^{mm}, mas que a conversação pelos fios bimetallicos de 4^{mm} era pouco melhor do que pelos de bronze de 2,5^{mm}.

Feita a installação das bobinas Pupin repetiram-se as experiencias. Reconheceu-se que a linha de 2,^{mm}, armada d'estas bobinas, equalava quasi a de 5^{mm}, concluindo-se até que se o comprimento d'aquelle não excedesse o d'esta em 40 km., a conversação ultrapassaria em perfeição a que se fazia por esta.

Convém notar que a distancia das bobinas é de 5 km, aproximadamente e que a sua intercallação nas linhas faz-se de modo que não prejudica o seu isolamento.

Se, pois, a installação Pupin que vae fazer-se em Portugal, se comportar como as suas congêneres allemãs, a conversação telephonica entre as duas primeiras cidades do paiz deve ser muito perfeita.

Para completar esta rapida noticia, falta-nos apenas dar uma succinta nota do traçado da nova linha.

A partir do posto central, que será installado em Lis-

boa em local ainda não escolhido definitivamente e que será ligado á estação central da rede telephonica por diversas linhas de serviço, segue a nova linha até o Campo Grande.

Do Campo Grande segue a linha por Telheiras, Lumiar, Alverca, Santarem, Torres Novas, Thomar, Coimbra e Villa Nova de Gaya entrando no Porto pelo tabuleiro inferior da ponte D. Luiz I, até o posto central (cujo local ainda não está escolhido definitivamente). Este posto será ligado á estação central dos telephones, como o de Lisboa.

Adoptou-se esta directriz procurando as estradas em que não ha outras linhas e cuja arborização melhor consente a implantação dos novos apoios.

A linha não entra em qualquer estação telegraphica. Estabelecer-se-hão, para ensaios, quatro postos principaes, além dos extremos, em Santarem, Thomar, Coimbra e Albergaria e diversos postos secundarios em loeas intermediarios d'aquelles.

Aberta a linha á exploração, o serviço effectuar-se-ha como é uso em linhas d'esta natureza.

P. B. Cabral.

Um caminho de ferro boreal

No verão passado, annuncion-se que se podia ir até a Laponia em *sleeping-car*. De Stockholmo partia, em cada sexta feira á noite, um grande expresso que, durante o domingo seguinte, atravessava a Laponia scandinavica desde o golpho de Bothnia até o fjord de Ofoten, no Atlântico. Claro está que nada mais commodo havia, para ir vêr o sol da meia noite, e não poucos viajantes se aproveitaram d'este meio de transporte, mas convém dizer que não foi unicamente para recreio de curiosos que se construiu a linha mais septentrional do mundo entre 65° e 69° de latitude norte.

Grandes interesses commerciaes se ligam a este caminho de ferro.

Com efecto, este caminho de ferro parte quasi do extremo norte do golpho de Bothnia e numa orientação approximadamente N. W. dirige-se para o porto de Narvik na costa do Atlântico, atravessando uma das mais ricas regiões mineiras do mundo. Estas riquezas mal podiam sair da região onde existiam porque o golpho de Bothnia está metade do anno prezado pelos gelos, ao passo que o *Gulfstream* conserva libertos em todo o anno o Ofoten-fjord, onde está situado o porto de Narwick, dando assim vasão facil a um dos minérios mais indispensaveis á industria, o ferro.

Um syndicato inglês tentou a construcção d'esta linha, mas tamanhas dificuldades se lhe depararam que teve de desistir e em 1892 os governos sueco e norueguês resgataram a parte da linha já construída e prosseguiram na sua execução.

Para bem se apreciar esta obra de arrojo de engenharia, deve tomar-se em Stockholmo o expresso semanal da Laponia, na sexta feira, ás 4 horas da tarde. A's 5 horas e 35 minutos está-se em Upsala, conhecida em todo o mundo pela sua universidade. Atravessa-se em seguida a Dalecarlia, região mineira importantissima, depois do que se atinge Norrlandia e as suas florestas. A's 11 horas da noite passa-se por Kilafors e ás 5 da manhã, por Bräcke, onde se encontra o entroncamento dos caminhos de ferro noruegueses para Trondhjen. Durante todo o dia de sabbado atravessa o comboio florestas de pinheiros laricios, de betulas e de abetos, costeando lagos e collinas, toda a paysagem do norte, na plenitude da sua pittoresca tristeza.

Chega-se a Boden á meia noite e d'ali parte um pequeno ramal para Luleå, porto do golpho de Bothnia, por onde até agora saiam os ferros da Laponia, durante os poucos meses em que o consentiam os gelos, que o bloqueiam quasi sempre.

Começa em Boden o caminho de ferro da Laponia, que de noite cruza o circulo polar, chegando-se a Gellivara ás 4 horas e 46 minutos da manhã. Ali terminava a li-

nha construida pelo syndicato inglés de que já se falou, e até Gellivara iam ainda no anno passado os curiosos que pretendiam gozar com comodidade das paysagens da Laponia, mas actualmente a locomotiva continua o caminho para o noroeste e passa por Kalixfors, onde se encontram chalets confortaveis, construidos pelo *Svenska Turistföreningen* (*) para uso dos viajantes.

Está-se então no centro de uma importante região mineira conhecida pelo nome das localidades onde mais desenvolvida está a exploração: Kiruna e Luossa.

A construcção do caminho de ferro nesta região proporcionou difficuldades inauditas. Apenas durante quatro meses se pôdem fazer excavações e tornou-se preciso mandar vir de muito longe tudo quanto era indispensavel para a vida dos operarios, que chegaram a attingir o numero de sete mil, quando o trabalho se desenvolveu completamente.

As difficuldades do terreno, porém, só começaram depois de Kiruna, com os obstaculos que offereceu a região montanhosa. Foi preciso excavar um tunnel com 876 metros em Nuolja. Na estação de Riksgränsen, na fronteira da Noruega e da Suecia, a 101 kilometros de Kiruna e a 230 de Gellivara, fica a linha a 519 metros de altitude e tem que percorrer 39 kilometros através de montanhas e precipícios. Estes 39 kilometros demonstram exuberantemente todos os recursos da moderna engenharia, por isso que se não contam nelles menos de 21 tunneis, com um comprimento total de 4.570 metros, ou cerca da oitava parte do percurso.

A região mineira servida por esta via ferrea foi pouco explorada até agora, embora a sua superficie seja de 430.000 metros quadrados em Kiruna-Luosa e 200.000 em Gellivara.

A possânciam dos filões atinge 70 metros nalguns pontos e em Kiruna chegam os filões a medir 3.500 metros de comprimento sem interrupção alguma. Nos tempos em que Luleå era o unico porto de exportação e quando apenas havia exploração em Gellivara, 830.000 toneladas de minério de ferro provinham d'estes jazigos polares e a exportação total attingiu 1.140.000 toneladas. Em 1900 calculava-se que a exportação de ferro pela linha de Gellivara a Ofoten regularia por 300 milhões de toneladas kilometricas, isto é a quarta parte do trafego total dos caminhos de ferro suecos.

Espera-se tambem que esta via ferrea concorra para a fixação de populaçao nestas regiões inhospitas e despovoadas, por isso, que a parochia de Gellivara, à sua parte, tem uma area de 17.000 kilometros quadrados, ou cerca da quinta parte da superficie de Portugal. Demais a Suecia e a Noruega estão já ligadas, por vias ferreas, atravez dos Alpes scandinavicos, ao sul pela linha de Stockholm-Cristiania, no centro pela de Sundsvall a Trondhjen e espera-se que a de Luleå a Narvik represente um papel igual ao de aquellas, no norte da peninsula.

Em todo o caso, esta linha tem importânciam capital para os amadores do pittoresco; porque, fazendo-se o trajecto de verão apreciar-se-ha a paysagem durante o percurso todo e a partir de Boden fica-se tão perto do circulo polar que, em breve, se admirará o sol da meia noite.

Esta via ferrea, pelas condições excepcionaes do terreno, pelas difficuldades da construcção e pelos obstaculos que o clima oppunha á sua execução comprova a extrema pericia dos engenheiros da Suecia em assumtos ferroviarios e justifica o logar que aquele país ocupa na Europa relativamente ao coefficiente kilometrico.

A Suecia ocupa o primeiro logar com 20,5 kilometros de vias ferreas por 10.000 habitantes e a seguir a Suissa apenas com 12 kilometros.

Em 1860 a Suecia contava 507 kilometros de vias ferreas, 5.879 em 1890 e 10.924 em 1899. E' certo que a maioria das linhas são de via simples mas a abundânciam de obras d'arte e o arrojo na construcção de muitas, de grande difficuldade, justificam o que se assevera no que acaba de lêr-se.

Mello de Mattos.

(*) Reparando na analogia que parece haver nestas palavras om algumas alemãs semelhantes, imagino que signifiquem «Sociedade de excursionistas da Suecia».

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

(Concluido do numero antecedente)

CAPITULO IV

Condições relativas ao deposito,
prazo para os estudos e construção, penas convencionaes
legislação applicavel e outras estipulações

Art. 53.^º O deposito de 8:000\$000 réis que serve de caução ao presente contrato só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito, na respectiva linha, obras de valor equivalente ao triplo da importancia do mesmo deposito, passando essas obras a servir de caução.

§ unico. O deposito a que se refere este artigo, enquanto estiver em dinheiro, vencerá o juro annual de 2 por cento; se, porem, passar a ser constituído por titulos de dívida publica, os seus respectivos juros serão recebidos pela empresa depositaria.

Art. 54.^º Os projectos serão apresentados á approvação do Governo, no prazo maximo de nove meses, contados da data do presente contrato.

A construcção deverá cmeçar no prazo maximo de tres meses, contado da data da notificação á empresa da approvação do projecto, e estar concluida no prazo de tres annos.

Art. 55.^º A linha poderá ser aberta á exploração por troços successives a partir da estação de Estremoz, constituidos: o primeiro pelo troço de Estremoz a Fronteira, o segundo de Fronteira á linha de Leste, o terceiro d'esta a Portalegre e o quarto de Portalegre á estação de Castello de Vide.

§ unico. O ramal de Avis não será aberto á exploração sem que o estejam o primeiro e segundo troços da linha de Portalegre.

Art. 56.^º Se, dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras, elles não estiverem terminadas, e a linha ferrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa, por cada mês de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvida a fiscalização e o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e que não excederá a 2:000\$000 réis para cada secção.

Art. 57.^º Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 55.^º), se não cumprir as outras clausulas estipuladas neste contrato, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato. Na mesma pena incorre o adjudicatario, se não comprovar no prazo fixado na sua proposta, que elle ou empresa que constitua, tem o capital sufficiente; perdendo nesse caso o deposito de garantia.

§ 1.^º No caso de rescisão, a construção do caminho com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada á empresa que maior lauço offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro d'estes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos juridicos.

§ 2.^º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.^º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no improrrogavel prazo de um mês, a contar do dia em que for publicado na Folha Official.

§ 4.^º O Governo muito expressamente declara que no caso de rescisão não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ 5.^º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elles forem contrahidas, nem garante nem caucioná contratos de empreitadas geraes ou parciaes, ou outros que a empresa faça.

§ 6.^º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferencia sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer relativamente á linha ferrea, a realizar os direitos do Estado.

Art. 58.^º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59.^º Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para este fim, á sua custa todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 24.^º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, aumentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 60.^º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua propria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.^º Se tres meses depois de intimada na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha ferrea, nos termos d'este contrato, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnização alguma.

§ 2.^º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 61.^º Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessarias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor de material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco annos, de hypotheca especial a esta obrigação.

Art. 62.^º A execução de todas as obras dos caminhos de ferro, a que se refere o presente contrato, o fornecimento, collocação e emprego do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 63.^º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções serão abertos ao transito publico enquanto a empresa não tiver obtido a approvação do Governo, que para esse fim mandará examinar meuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circunspeção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á se-

gurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não tal linha ferrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submetido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 64.^º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas ferreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 65.^º A empresa fica sujeita:

1.^º As leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a polícia e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação ás construções, como aos serviços da exploração;

2.^º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrapho-postal;

3.^º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de transito e sêllo.

Art. 66.^º A empresa adjudicataria será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art. 67.^º As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por arbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto arbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.^º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em harmonia com as leis vigentes.

§ 2.^º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem á aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem a obrigação de construir a linha ferrea indicada nestas condições.

Art. 68.^º Ficam sujeitos á aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicataria.

Art. 69.^º A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submettendo-os á aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatorios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

Art. 70.^º A empresa poderá trespassar, com previa autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas pelo presente contrato, a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Art. 71.^º Para esclarecimento da segunda parte do artigo 57.^º d'este contrato, se declara que o prazo da proposta a que elle se refere, é de seis meses, contados da data do presente contrato.

E com as condições acima exaradas, deram os outorgantes por feito e concluido o presente termo de contrato, ao qual assistiram como testemunhas presentes os amanuenses d'este ministerio Artur Eduardo Chichorro da Costa e Antonio João de Bastos Junior.

E eu Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contrato, que vão assinar commigo as pessoas nelle mencionadas, depois de lhes ser lido por mim.

Logar de uma estampilha do imposto do sêllo, da importancia de 3\$000 réis, devidamente inutilizada, com a data de 9 de dezembro e as seguintes assinaturas.—Conde de Paçô-Vieira—José Pedro de Mattos—Arthur Eduardo Chichorro da Costa—Antonio João de Bastos Junior—Ernesto Madeira Pinto.—Fui presente, Simão de Gusmão Correia Arouca.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido o tenente-coronel do exercito Au-

gusto Eduardo Freire de Andrade licença para assentamento de uma linha ferrea americana, com tracção animal, nas estradas reaes n.^{os} 10 e 12 e na estrada da Cidreira, na parte comprehendida na cidade de Coimbra: hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, conceder ao referido concessionario a licença que solicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.^a

A linha ferrea será assente ao nível da estrada a um dos lados da faixa empedrada e por forma que não embrasse o transito dos passageiros nem o dos veículos ordinarios.

2.^a

O tipo de carril empregado será o de ranhura, em substituição do «Vigrool» constante do projecto apresentado.

3.^a

A via será simples; poderão comtudo estabelecer-se vias de resguardo nos sitios em que assim convier para o serviço de exploração, aumentando-se a largura da estrada nos pontos em que a largura actual for insufficiente para aquelle fim.

4.^a

Em todos os pontos da estrada ficará pelo menos um espaço livre de 3^m,50 para o transito ordinario e um intervallo de 0^m,80 entre a parte mais saliente dos veículos da linha ferrea e os edificios, muros ou vedações de propriedade, exceptuados os casos em que por virtude de condições anormaes da estrada isso não possa realizar-se.

5.^a

O concessionario fica obrigado a não damnificar as estradas, a reparar de pronto os estragos que porventura nelas causar e a conservar em bom estado a parte da faixa empedrada que servir para a circulação dos trens e mais 0^m,50 para fora do carril exterior.

6.^a

O caminho ficará concluido no prazo de doze meses, contados da data do presente alvará.

7.^a

O concessionario submeterá á aprovação do Governo os projectos das obras necessarias ao seu estabelecimento e exploração, de quaesquer desvios do leito actual da estrada e de modificações no pavimento e obras da mesma estrada.

8.^a

Os trabalhos de modificação a que se refere a clausula antecedente ficarão sendo dominio publico por terem sido executados em parte de uma estrada real.

9.^a

A concessão do caminho americano entende-se ser feita sem impedimento ou restrição do livre uso publico da estrada e das serventias publicas e particulares que o concessionario fica obrigado a manter ou a substituir á sua custa.

10.^a

O ferro, a madeira e os demais elementos constitutivos do caminho deverão ser de boa qualidade e os trabalhos executados de modo que elle offereça toda a segurança quando for aberto ao transito publico.

11.^a

O concessionario tomará as providencias necessarias para que durante a execução das obras não sejam prejudicadas a liberdade e a segurança do transito ordinario.

12.^a

Fica por conta do concessionario a indemnização de quaesquer prejuizos resultantes dos trabalhos de construção e exploração do caminho.

13.^a

O caminho não poderá ser aberto á circulação senão depois de ter sido examinado por engenheiros ao serviço do Estado.

14.^a

O Governo mandará fiscalizar os trabalhos de construção e o serviço de exploração do caminho americano; e bem assim o serviço de conservação da parte das estradas em que se tiver assentado os carris do mesmo caminho.

15.^a

O concessionario obriga-se a mandar receber e transportar gratuitamente as malas e os empregados do correio, e por metade do preço das tarifas os empregados do Estado que viajarem em serviço e os materiaes destinados a construção de obras publicas.

16.^a

O material circulante será de boa qualidade, as carruagens serão dos melhores modelos, resguardadas e assentes sobre molas.

17.^a

O concessionario não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que ao caminho americano provierem do transito ordinario, do estado da estrada, da abertura de novas vias de comunicação, de transtornos ou interrupção de serviço, motivados por medidas temporarias de ordem e de polícia, do livre uso da estrada ou de trabalhos nella executados por ordem do Governo, das municipalidades ou de empresas particulares legalmente autorizadas.

18.^a

O concessionario obriga-se a manter constantemente em bom estado o caminho americano e suas pertenças.

19.^a

O concessionario fará cumprir, com respeito ao caminho americano, as leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica.

20.^a

A compra dos terrenos precisos para assentamento do caminho fora da estrada real será feita pelo concessionario, nos termos indicados na legislação em vigor, relativo ás expropriações por utilidade publica.

21.^a

As questões que se suscitarem com referencia a execução ou interpretação do presente alvará serão decididas pelo Governo, ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

22.^a

Do cumprimento d'estas condições fica sendo caução o material fixo e circulante do caminho americano.

Pelo que mando a todos os tribunaes, autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assinado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no Paço, aos 24 de dezembro de 1903.—ELREI.—Conde de Paçô-Vieira.—(Logar do sello das armas reaes).

Pagou na recebedoria da Receita Eventual de Lisboa, 353393 réis de emolumentos e adicionaes, segundo o decreto n.^o 1 de 24 de dezembro de 1901, verba n.^o 870, datada de 23 de dezembro de 1903.

3.^a Secção da Inspecção Geral dos Impostos, em 23 de dezembro de 1903.—(Logar do sello de verba).—O Chefe, Conde de Estarreja.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que, para a construcção de uma passagem superior ao caminho de ferro do Sueste, ao kilómetro 154,048, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcela de terreno de cultura cerealifera, medindo 981 metros quadrados, sito na freguesia de Santa Maria da Feira, concelho e districto de Beja, pertencente ao Padre Manoel Ançã;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.^o da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 3 do corrente mês, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcelar que baixa com o presente decreto assinada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, 24 de dezembro de 1903.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Senhor.—A carta de lei de 1 de julho do corrente anno obedeceu, nas suas disposições, ao proposito de impulsionar a construcção de linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado, tão vivamente quanto o permittam os recursos crescentes do fundo especial, instituido pela carta de lei de 14 de julho de 1899.

Se convinha reservar para o Estado a construcção e exploração da maior parte d'essas linhas, algumas ha que, pelas circunstancias especiaes em que se encontram, bem podem ser confiadas á iniciativa particular, devidamente estimulada e amparada. Assim as linhas do Valle do Lima, de Braga a Guimarães e do Alto Minho (Valença a Monção), entre si ligadas em Ponte da Barca, constituem um grupo assaz importante, e completam e dividem, com a linha do Minho e o ramal de Braga, uma das malhas mais notaveis da nossa rede ferro-viaria.

A população dos concelhos por elles atravessados é superior a 300:000 almas. Os cálculos mais seguros, fundados em bases subministradas pelas linhas em exploração na provincia do Minho, demonstram a probabilidade de remuneração sufficiente do capital, sem mais auxilios do Estado que os offerecidos nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899.

Por isso, no relatorio da proposta que foi convertida em carta de lei de 1 de julho ultimo, tive a honra de accentuar as razões que me levaram a excluir aquellas linhas das que o Estado devia construir e explorar. Por decreto de 27 de abril dignou-se Vossa Majestade mandar abrir concurso para a concessão das referidas linhas nos termos da citada base 5.^a

Tão certa se me afigurou a remuneração do capital desde o começo da exploração que o facto de ficar deserto o concurso que se devia effectuar em 19 de agosto não abalou a minha convicção, levando-me a propor a abertura de novo concurso com as mesmas bases, que Vossa Majestade houve por bem determinar por decreto de 10 de setembro ultimo. Para que surtissem effeito as diligencias do Governo, encontrando correspondencia no appello á iniciativa privada, tornava-se necessario activa, criteriosa e insistente propaganda por parte dos interesses regionaes, que longe de entibiar esforços ou de formular exigencias onerosas esclarecesse e animasse o capital, naturalmente retrahido e baldo de confiança, a aventurar-se a um commettimento cuja proficuidade podia ser comprovada com dados numericos irrecusaveis. Haja vista

a forma por que a linha de Mirandella a Bragança encontrou concorrente, mercê da devoção cívica e da fé inabalável dos promotores d'esse melhoramento.

Ha pouco ainda, de analogas diligencias resultou haver concessionario para a linha de Portalegre, que não oferece melhores elementos de trafego que as do Minho. Seja como for, a inanidade dos dois concursos effectuados exige que outro caminho seja seguido para contemplar a região minhota com a quota-partes que lhe pertence nos benefícios da viação acelerada. A construcção directa pelo Estado, num futuro proximo, não cabe nos recursos disponiveis, que teem mais justificada applicação noutras regiões do país, como a zona entre Douro e Sabor, o valle do Sado e outras, a que faltam as estradas que o Minho já possue em muito maior proporção. Occorre pois, naturalmente, o alvitre da construcção com garantia de juro, que, sem trazer ao Estado encargo superior ao que resultaria da applicação da lei de 14 de julho de 1899, dissipar os receios do capital, de não ter desde logo remuneração certa.

Que essa forma de concessão applicada ás linhas do Minho não depaupera o fundo especial, é facil demonstrá-lo.

Para isso não é preciso recorrer a calculos mais ou menos fallíveis do trafego provavel, baseados na população da zona tributaria, população superior a 300:000 almas, como já foi ponderado, e que comprehende a de centros tão importantes como Vianna, Braga e Guimarães. Basta comparar as linhas a construir com as do Minho, da Povoa e de Guimarães.

O rendimento bruto kilometrico d'estas (excluindo os impostos) nos primeiros annos da sua exploração foi o seguinte :

Linha do Minho	2:200\$000 réis
Linha da Povoa	1:300\$000 réis
Linha de Guimarães	1:400\$000 réis

ou em media 1:600\$000 réis, que hoje é superior já a 2:700\$000 réis. Não será inferior áquella media o rendimento inicial das novas linhas. A despesa inicial de exploração economicamente organizada não deve exceder 700\$000 a 800\$000 réis, sendo portanto certo um rendimento liquido inicial de 800\$000 réis.

A construcção das linhas nas condições prescritas no decreto de 27 de abril, isto é, com curvas de 75 metros de raio, pode ser levada a effeito sem obras de arte dispendiosas, podendo-se fixar no maximo de 20:00\$000 réis o capital tomado para base da garantia de juro. Se for garantido áquelle capital kilometrico o juro de 5 por cento, igual ao que foi estipulado para a linha Torres-Figueira-Alfarellos, bastará limitar a 3 por cento o maximo adeantamento constituido pela garantia, limite que naquella linha é de 2 por cento. Convém notar que, tendo sido de 1:200\$000 réis a media do seu rendimento kilometrico nos primeiros tempos, bastaram quinze annos para que o crescimento d'elle venha a dispensar a garantia concedida, entrando agora no periodo do reembolso. Para definir claramente e limitar a responsabilidade assumida, pode-se fixar em 150 kilometros a extensão garantida, proximamente igual á dos ante-projectos, á qual corresponderá o capital de 3.000:000\$000 réis, não podendo pois a garantia exceder o limite de 90:000\$000 réis ou 600\$000 réis por kilometro, para o que seria preciso que o rendimento liquido não excedesse 400\$000 réis ou 1:100\$000 réis do rendimento bruto.

A encontrar com a garantia, recebe o Estado o produto dos impostos de transito e sello, que excederá réis 15:000\$000 e o aumento da receita liquida nas linhas do Minho e Douro, proveniente do affluxo do trafego das novas linhas, não inferior a 45:000\$000 réis.

Na peor das hypotheses, assaz improvavel, o encargo será pois de 30:000\$000 réis. E se a construcção das li-

nhas for gradual, deixando-se a do troço dos Arcos de Valle do Vez a Monção, a mais cara e menos rendosa, para quando esteja concluida a dos outros troços, o encargo d'elle proveniente sobrevirá apenas no momento em que se acham já esses em plena exploração.

Para incitar a concorrência, algumas vantagens mais podem ser proporcionadas ao capital, consistindo nas isenções de impostos e outros auxilios proporcionados pela base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899.

Reduz-se pois a providencia que tenho a honra de submitter á esclarecida apreciação de Vossa Majestade á abertura de terceiro concurso nos termos da lei citada, com a modificação de ser substituída a cedencia de impostos de transito e sello e a partilha de receitas durante trinta annos, pela garantia de juro, limitada conforme indiquei.

E como essa modificação não pode ser feita sem lei especial, a validade do contrato, que haja de ser celebrado provisoriamente, ficará dependente de autorização legislativa para o tornar definitivo.

As conveniencias locaes exigem que o traçado, saindo de Vianna pela margem direita, atravesse o Lima em Lanhazes, devendo a ponte ser aproveitada para a viação ordinaria, o que torna mais dispendiosa a sua construcção. Justo é pois que se conceda a portagem em compensação d'esse encargo addicional.

Senhor. Após a quasi completa paralysação, por muitos annos, da construcção de linhas ferreas, resurge uma actividade de bom agouro, em que o Estado e as empresas concessionarias procuram á compita dotar o pais com tão essenciaes instrumentos do seu progresso economico. Está prestes a concluir-se a tão necessaria ligação do Sul com o Norte, pela linha de Sant'Anna, seguindo-se a não menos util ligação que vae ser feita entre Evora e Ponte de Sor. O litoral do Algarve ficará em breve servido pelo prolongamento até Villa Real. O prolongamento do Barreiro a Cacilhas dará á linha do Sul o *terminus* conveniente.

O Valle do Sado, em que jazem tantas riquezas desaproveitadas, será em futuro proximo percorrido pela locomotiva.

A linha de Evora deixará de permanecer em Extremoz sem continuação, prolongando-se até Villa Viçosa e ligando-se com o Alto Alemtejo pela linha de Portalegre. A linha do Valle do Vouga, depois de removidas as dificuldades que pareciam impedir a sua construcção, vae ser mais uma realidade auspiciosa. Bragança, Villa Real e a região mirandesa não tardarão em ver paga uma divida em aberto pela sua partilha nas commodidades de viação acelerada.

Para ir de Villa Real a Chaves, da Livração a Cavez, da Regua a Villa Franca, não faltarão recursos no momento opportuno.

Trabalha-se activamente na construcção do troço de Guimarães a Fafe. Resta pois abrir no Minho caminho seguro á iniciativa privada. Entretanto, os estudos e trabalhos preparatorios para a classificação da rede complementar do centro do pais, determinada por decreto de 27 de setembro de 1899, virão, por classificação respectiva, subministrar a base indispensavel para que do norte a sul se possa ir trabalhando segundo um plano methodico, graduado e prudentemente executado, para acelerar a conclusão dos principaes lineamentos da nossa rede ferroviaria.

A esse criterio obedece o presente projecto de decreto, que, ouso esperá-lo, Vossa Majestade se dignará approvar.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 24 de dezembro de 1903. — Conde de Paçô-Vieira.

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

Hei por bem decretar o seguinte :

Artigo 1.^º Será aberto concurso publico perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, por prazo não inferior a sessenta dias, para a construção e exploração dos seguintes caminhos de ferro :

Linha de Braga a Guimarães.

Linha do Alto Minho — Braga por Ponte da Barca a Monção.

Linha do Valle do Lima — Vianna a Ponte da Barca.

Art. 2.^º O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos serão elaborados em harmonia com as bases que, fazendo parte integrante d'este decreto, baixam assinadas pelo referido Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de dezembro de 1903. — REL. — Conde de Paçô-Vieira.

Bases para a elaboração do programma e caderno de encargos do concurso para a construção e exploração das linhas ferreas do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), do Alto Minho (Braga a Monção) e de Braga a Guimarães

Base 1.^a

O concurso terá por objecto a construção e exploração :

a) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas da Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga em prolongamento do anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monção;

c) De um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima, até as proximidades de Lanhezes, e, atravessando ali o rio, vá por Ponte de Lima a Ponte da Barca, ligando-se ali com a linha antecedente.

Base 2.^a

O prazo do concurso não será inferior a sessenta dias.

Base 3.^a

Os licitantes serão obrigados ao depósito previo de réis 4:000\$000. Este depósito será elevado, pelo licitante a quem for adjudicada a concessão, a 8:000\$000 réis por cada uma das três linhas adjudicadas, na importância total de 24:000\$000 réis, e ser-lhe-há restituído, logo que nos trabalhos de construção haja sido por elle dispendida quantia equivalente ao triplo do depósito.

Base 4.^a

As três linhas, a que se refere a base 1.^a, formarão, para os efeitos da concessão, um grupo indivisível.

Base 5.^a

As linhas serão construídas conforme os projectos elaborados pelo concessionário e aprovados pelo Governo, subordinados às seguintes condições :

A via terá 1 metro de largura entre os carris.

Os raios de curvas poderão descer a 75 metros em plena via e a 60 metros nas estações.

As inclinações poderão elevar-se a 25 milímetros por metro, salvo na parte compreendida entre os Arcos e Monção, em que poderão atingir 30 milímetros.

O peso dos carris não será inferior a 23 kilogrammas por metro.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo, e será dos tipos mais aperfeiçoados.

Haverá carruagens de duas classes, pelo menos.

Os comboios de passageiros terão freio contínuo e automático.

Base 6.^a

São asseguradas ao concessionário, das vantagens con-

cedidas nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899, as seguintes :

1.^º O transporte gratuito, com exclusão das despesas accessorias e do sêllo, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construção, não tendo porem o concessionário direito a reclamar indemnização, quando por causas imprevistas se interromper o transito por estas linhas;

2.^º Os auxílios que as câmaras municipais interessadas declararam conceder;

3.^º A faculdade, durante trinta anos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas, de via reduzida;

4.^º Isenção, durante trinta anos, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fosse obrigado pelas leis em vigor;

5.^º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante, preciso para a construção e exploração das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ 1.^º Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metallúrgicas do país e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o agio do ouro e os direitos de importação.

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

1.^º Material fixo. — Os elementos da superestrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas e guindastes fixos.

2.^º Material circulante. — As locomotivas, tenders, carros, vagões, guindastes móveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter aplicação diferente, tais como: eixos, rodados e aros, lanternas de carros e de locomotivas; peças laminadas e forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, folha, varões ou tubos, máquinas, ferramentas com destino à feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

Base 7.^a

O Governo garante ao adjudicatário o complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento em relação ao capital não superior a 20:000\$000 réis por cada quilómetro que se construir, capital que será fixado na proposta aceita em concurso, não podendo porem o desembolso efectivo do Estado exceder 3 por cento do mesmo capital.

A extensão total das linhas é fixada, para os efeitos da garantia de juro, em 150 quilómetros. As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do produto bruto kilometrónico, excluindo os impostos de transito e seu adicional e do sêllo, fixando-se todavia um mínimo de 700\$000 réis e um máximo de 1:200\$000 réis.

A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

A garantia de juro será paga, em relação a cada troço de extensão não inferior a 10 quilómetros, aprovado e aberto à exploração desde o começo da mesma exploração.

Base 8.^a

Logo que o rendimento líquido excede 5 por cento ao ano, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro de que trata a base antecedente, bem como do juro das mesmas, na razão de 5 por cento ao ano, revertendo esse reembolso para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Base 9.^a

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

Base 10.^a

A empresa concessionaria ficará, para todos os effeitos, sujeita ás leis do país e ás condições geraes usualmente prescritas nos contratos de concessão de linhas ferreas, nomeadamente no que respeita á fiscalização do Governo, á gratuidade do serviço postal, ás reducções concedidas aos serviços publicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados no contrato de concessão.

Base 11.^a

Passados os primeiros quinze annos, contados da data do contrato, tem o Governo a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effeclar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos e tira-se a media dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porem, esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados para base d'este calculo, nem a 5 por cento do capital garantido.

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

Base 12.^a

As tarifas e horarios, antes de serem submettidos á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base 13.^a

São prohibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Base 14.^a

A ponte sobre o Lima, nas proximidades ds Lanhezes, será construida em condições de poder servir, tanto para a viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construcção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas. O concessionario da linha cobrará durante trinta annos, pelo transito na parte da ponte destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem autorizadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro a pé..... \$005
Passageiro a cavalo:

Em cavalgadura maior..... \$020
Em cavalgadura menor .. \$010

Carga:

Em cavalgadura maior..... \$020
Em cavalgadura menor .. \$010

Carros:

De um boi ou besta..... \$040
De dois bois ou bestas..... \$050
De quatro bois ou bestas..... \$060
De seis ou mais bois ou bestas..... \$080

Sege ou carrinho de duas rodas:

Com uma besta.....	\$110
Com duas bestas.....	\$120
Com mudas.....	\$140

Carruagem de quatro rodas:

Com duas bestas.....	\$160
Com duas bestas, com mudas.....	\$290
Com quatro bestas.....	\$290
Com quatro bestas, com mudas	\$330
Diligeneias.....	\$170
Manadas de gado vacum, cavallar ou muar, por cabeça.....	\$004

§ unico. O Governo reserva-se o direito de suprimir a portagem, passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por forma analoga á prescrita na base 11.^a para o resgate da concessão e entregue ao concessionario, até que finde o periodo a que se refere a presente base.

Base 15.^a

O concurso versará sobre o capital kilometrico garantido.

Base 16.^a

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado, e de escolher a proposta que, pelas garantias technicas e financeiras da sua realização, for julgada mais vantajosa e idonea, embora não seja a que fixe menor capital para base da garantia.

Base 17.^a

O programma do concurso e as respectivas condições e cadernos de encargos, elaborados em harmonia com estas bases, serão submettidos á previa approvação do Governo.

Base 18.^a

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado deverá tornar patentes as declarações das camaras municipaes interessadas na construcção das linhas, da importancia dos auxilios e subsídios com que resolveram contribuir, nos termos da autorização conferida pelos n.^{os} 4 e 5 da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899, a fim de que os concorrentes possam ter conhecimento d'ellas antes do concurso.

Base 19.^a

Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço da linha comprehendida entre Braga e os Arcos do Valle de Vez e o da linha do Valle do Lima serão apresentados á approvação do Governo no prazo de um anno, contado da data do diploma que aprovar o contrato de concessão.

Esse prazo será elevado a dois annos para a secção comprehendida entre os Arcos e Monção.

A construcção deverá começar no prazo maximo de tres meses, contados da data da notificação ao concessionario da approvação de cada projecto, e estar concluida no prazo de tres annos para a linha de Braga a Guimarães, para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha do Valle do Lima, e de sete para o troço dos Arcos a Monção.

Base 20.^a

O caderno de encargos da concessão será elaborado em harmonia com o que foi aprovado por portaria de 6 de maio de 1903, para servir de base ao primeiro concurso para a concessão das linhas a que se referem as presentes bases, salvo as modificações que d'estas resultarem.

Base 21.

A adjudicação da concessão que o Governo delibere fazer só poderá tornar-se definitiva depois de autorizada pelo poder legislativo.

Paço, em 24 de dezembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Senhor.—Nos termos da lei de 14 de julho de 1899 e do regulamento das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado aprovado por decreto de 16 de novembro do mesmo anno, os quadros do pessoal administrativo são decretados pelo Governo sobre proposta do Conselho de Administração e, bem assim, as necessarias alterações determinadas pela abertura das novas linhas ou pelas exigencias do serviço.

O desenvolvimento rapido do trafego, a proxima abertura de 32 kilometros entre Faro e Tavira e a profunda transformação do serviço das linhas do Sul e Sueste, que vae ser originada pela sua ligação em Vendas Novas com todas as outras linhas do país, exigem o desdobramento do serviço de fiscalização, estatística e trafego, criando-se um serviço, distinto, do trafego. Essa distincção não é menos necessaria nas linhas do Minho e Douro, onde existiu até 1899.

É preciso tambem alargar o quadro dos escriturarios e modificar as proporções das classes para melhorar equitativamente o acceso d'essa classe de funcionários.

Torna-se ainda necessário ampliar o quadro do serviço de estações das linhas do Sul e Sueste e do pessoal de trens de ambas as direcções.

A experiença tem mostrado a necessidade de reformar algumas disposições regulamentares sobre a validade dos concursos, sobre a nomeação e situação de fieis de armazens geraes e de bilhetes, acerca das quaes o regulamento é omissio, sobre a duração do licenceamento facultado aos empregados, por ser excessivo o prazo actual de cinco annos.

A aposentação dos conductores de comboio e dos revisores de bilhetes dá logar a difficultades, por se achar em conflicto a humanidade com a applicação da letra generica do regulamento a essas categorias, cujo vencimento é constituido em boa parte pelo abono do percurso kilometrico, sendo demasiado exiguo o vencimento de categoria e exercicio para base da pensão de reforma de funcionários cujo mestre é tão arriscado e que não teem acesso para outra categoria.

Assim, enquanto um machinista pode ter a pensão de 24\$000 réis, o revisor de bilhetes não pode ter mais de 15\$000 réis e o conductor mais de 18\$000 réis, apesar de terem na actividade vencimento total superior a 30\$000 réis. Não se dá a mesma disparidade com os guarda-freios que teem acesso para a classe de conductores. A reforma é, portanto, a condenação á miseria para funcionários que desempenham um dos mais arduos serviços na exploração dos caminhos de ferro. Pareceu pois equitativo lotar convenientemente o seu vencimento fixo, tão somente para os effeitos da aposentação e portanto do pagamento de quota á Caixa de Aposentações.

As disposições do artigo 2.^º do decreto de 27 de novembro de 1902, que criou a medalha de bom serviço e comportamento exemplar, dão na pratica logar a difficultades de applicação, que teem demorado a concessão de medalhas.

Pela natureza do serviço ha classes de funcionários frequentes vezes sujeitos a multas que, sem deixarem de ser disciplinares, não teem importancia para dar logar ao labeu inherente á privação da medalha após longos annos de bom serviço. Importa pois haver a faculdade de aquilatar esses pequenos castigos com as devidas cautelas e formalidades, a fim de não serem levados em conta os que realmente o não devem ser.

Taes são, Senhor, as providencias que tenho a honra de propor a Vossa Majestade no uso das faculdades que a lei confere e no intuito de continuar a aperfeiçoar o serviço dos caminhos de ferro do Estado.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 24 de dezembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

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

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.^º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado serão regulados pela tabella annexa ao presente decreto, que substituirá, para todos os effeitos, as tabellas annexas ao decreto de 19 de junho de 1902.

Art. 2.^º É estabelecido nas mesmas direcções o serviço do trafego, distinto do da fiscalização e estatistica.

Art. 3.^º É limitada a dois annos a duração das licenças concedidas ao pessoal, nos termos do artigo 113.^º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

Art. 4.^º É reduzido de quinze a cinco annos, para os escriturarios de 3.^a classe, o prazo necessário para lhes serem applicaveis as disposições do artigo 4.^º do decreto de 22 de dezembro de 1900.

Art. 5.^º A lotação dos vencimentos dos conductores de comboios e dos revisores de bilhetes é fixada, para os effeitos da aposentação, na quantia de 32\$000 réis mensaes, a qual servirá de base á determinação da respectiva quota e pensão a que se referem os artigos 10.^º, 27.^º, 28.^º e 29.^º do regulamento de 31 de janeiro de 1901.

Art. 6.^º É elevado a dois annos o prazo de validade dos concursos, a que se refere o artigo 31.^º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

Art. 7.^º Quando não houver concorrentes aprovados num concurso para promoção, serão admittidos ao novo concurso os empregados da classe immediatamente inferior áquella a que pelo regulamento pertence a promoção, juntamente com estes.

Art. 8.^º As nomeações de fieis dos armazens geraes e dos fieis de bilhetes recairão, mediante proposta justificada do chefe do serviço, aceita pelo director, em individuo de comprovada competencia, em vista dos seus bons antecedentes no serviço dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 9.^º Os fieis dos armazens geraes e de bilhetes são equiparados, para os effeitos do artigo 2.^º do decreto de 17 de janeiro de 1901, aos fieis de 1.^a classe, effectuando-se a sua transferencia para o quadro de escriturarios, sem prejuizo de vencimento quando for realizada por conveniencia do serviço.

Art. 10.^º Não serão levadas em conta, para os effeitos do artigo 2.^º do decreto de 27 de novembro de 1902, as multas que, pelo seu pequeno numero e pela natureza dos factos que as determinaram, hajam de ser relevadas em confronto com o bom serviço e exemplar comportamento do respectivo empregado.

§ unico. A apreciação a que se refere este artigo será feita pelo Conselho de Administração na proposta de concessão de medalhas, em vista da informação do chefe do serviço a que pertence o empregado, confirmada pelo director.

Art. 11.^º A execução das disposições dos artigos 1.^º e 2.^º do presente decreto fica dependente do previo cumprimento das prescrições do artigo 9.^º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de dezembro de 1903.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Tabella dos quadros e vencimentos mensaes
dos empregados administrativos
das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado

Designação	Vencimento		Número	
	Categoria	Exercício	Milho e Douro	Sul e Sueste
Chefe de secretaria	45\$000	15\$000	1	1
Chefes dos serviços de contabilidade, de fiscalização e estatística, do tráfego e do movimento	50\$000	20\$000	4	4
Chefe do serviço de saúde	35\$000	15\$000	1	1
Sub chefe do serviço de saúde	32\$000	8\$000	1	1
Medico chefe da secção principal	28\$000	7\$000	1	1
Chefes de secção de contabilidade, de fiscalização, de estatística e de tráfego e chefes de expediente do movimento e dos armazens geraes	35\$000	15\$000	7	7
Inspectores:				
De fiscalização e tráfego	35\$000	15\$000	2	2
Do movimento e tráfego	35\$000	15\$000	4	3
Dos telegraphos	35\$000	15\$000	1	1
Sub-inspectores do movimento e tráfego	35\$000	7\$000	4	2
Comprador-despachante	25\$000	10\$000	1	-
Escriturários:				
De 1.ª classe	25\$000	5\$000	16	18
De 2.ª classe	20\$000	5\$000	32	36
De 3.ª classe	15\$000	5\$000	20	19
Fabricante de bilhetes	20\$000	5\$000	1	1
Fieis de bilhetes	20\$000	5\$000	1	1
Fiel de armazens geraes	25\$000	5\$000	1	1
Continuo-porteiro	17\$500	5\$000	1	1
Continuos	14\$000	4\$000	3	3
Chefes de estação:				
De 1.ª classe	28\$000	7\$000	9	8
De 2.ª classe	25\$000	5\$000	11	12
De 3.ª classe	21\$000	5\$000	12	12
De 4.ª classe	18\$000	5\$000	32	27
Fieis:				
De 1.ª classe	16\$000	5\$000	22	23
De 2.ª classe	14\$000	5\$000	22	23
Bilheteiros:				
De 1.ª classe	25\$000	5\$000	1	2
De 2.ª classe	20\$000	5\$000	1	3
De 3.ª classe	15\$000	5\$000	1	1
Telegraphistas:				
De 1.ª classe	14\$000	4\$000	14	8
De 2.ª classe	12\$000	4\$000	14	8
Factores:				
De 1.ª classe	12\$000	4\$000	40	40
De 2.ª classe	11\$000	4\$000	40	40
De 3.ª classe	9\$000	3\$000	30	30
Condutores de comboio:				
De 1.ª classe	19\$000	5\$000	12	13
De 2.ª classe	15\$000	5\$000	12	13
Revisores de bilhetes:				
De 1.ª classe	15\$000	5\$000	7	10
De 2.ª classe	14\$000	4\$000	7	10
Chefes:				
De machinistas	35\$000	10\$000	1	1
De officinas	36\$000	12\$000	1	1

Abonos por deslocações

Chefe do movimento: 1\$500 réis por dia, até dez dias por mês.

Inspectores de fiscalização: 1\$000 réis por dia, até dez dias por mês.

Inspectores e sub-inspectores do movimento e inspectores do telegrapho: 5 réis por kilometro, até 10\$000 réis por mês.

Empregados do movimento, fazendo temporariamente serviço, até trinta dias, fora da residencia habitual: 200 réis por dia.

Empregados da fiscalização, em serviço de balanço: 1\$000 réis por dia.

Revisores de bilhetes e condutores de comboio: 2 réis por kilometro.

Chefes de machinistas e de officinas: a participação dos abonos a machinistas, por percursos, horas de serviço e economias, que for fixada em instruções especiaes.

Os vencimentos e ajudas de custo dos thesoureiros e pagadores serão regulados pelo decreto de 24 de outubro de 1901.

Aos chefes das estações de superior importância serão abonadas gratificações não superiores a 60\$000 réis annaaes, devidamente incluidas no orçamento.

Paço, em 24 de dezembro de 1903. — Conde de Paço-Vieira.

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Trabalho Industrial

Convindo para a execução uniforme da regia portaria de 17 de julho de 1903, regular o modo por que devam executar-se as provas dos ascensores, iças-cargas, guindastes, pontes-guindastes e mais apparelhos de elevar pesos na industria e bem assim as dos respectivos freios, travões e pára-quedas; manda Sua Majestade El-Rei que uma comissão composta dos engenheiros chefes de 1.ª classe Adriano Augusto da Silva Monteiro, chefe da 4.ª circunscrição dos serviços technicos da industria, que servirá de presidente, Luis Feliciano Marrecas Ferreira, lente da Escola do Exercito, do engenheiro chefe de 2.ª classe José Bernardo Lopes de Andrade, chefe da 3.ª circunscrição dos serviços technicos da industria, do engenheiro chefe da Repartição do Trabalho Industrial José Maria de Oliveira Simões e do engenheiro subalterno de 2.ª classe da secção de minas Antonio Maria da Silva que servirá de secretario, formule o projecto de regulamento para a execução d'este serviço, tanto na parte technica como na parte administrativa.

Paço, em 5 de janeiro de 1904. — Conde de Paço-Vieira.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de construção de um desvio da estrada de Beja a Bailezão, para aproveitamento da passagem superior da linha ferrea do sueste, junto da estação de Beja, seja declarada a urgencia da expropriação de tres parcelas de terreno, sendo uma pertencente á viuva de José Maria Chibra, medindo 284^{m²},60 de superficie, outra pertencente a D. Luis Maldonato Infante Pessanha, medindo 1:526 metros quadrados, e a terceira pertencente aos filhos do Conde de Trancoso, cuja herança está em liquidação, medindo 706 metros quadrados, todas situadas na freguesia de Santa Maria da Feira, concelho de Beja;

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 31 de dezembro findo, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações dos mencionados terrenos, marcados na planta parcelar da referida obra, que baixa com o presente decreto assinado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 7 de janeiro de 1904. — REI. — Conde de Paço-Vieira.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem aprovar o regulamento da concessão de passes e bonus dos caminhos de ferro do Estado, o qual fazendo parte integrante d'este decreto baixa assinado pelo referido Ministro e Secretario de Estado.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 7 de janeiro de 1904.—REI.—*Conde de Paçô-Vieira.*

Regulamento da concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro do Estado

CAPITULO I

Passes

Artigo 1.^º Os passes são bilhetes que dão direito á passagem gratuita nos caminhos de ferro nelles designados, e podem ser:

- 1.^º Annuas;
- 2.^º De tempo limitado;
- 3.^º Diarias.

Art. 2.^º Os passes são, em regra, pessoaes e intransmisiveis. Podem, porem, ser concedidos, nos casos previstos no presente regulamento passes impessoaes a determinadas entidades, sendo obrigatorio para os portadores d'esses passes a apresentação de um documento ou bilhete pessoal de identidade, que comprove o direito a fazerem uso dos passes, sempre que lhes for exigido pelos empregados respectivos do caminho de ferro.

Art. 2.^º Consideram se passes annuas os que concedem transito gratuito em todas as linhas do Estado ou em parte d'ellas, em carruagens de todas as classes, e são renovados no principio de cada anno. O direito ao seu uso cessa com as funcções que lhe deram origem.

Art. 3.^º Teem direito a passe annual:

- 1.^º Os Ministros e Secretarios de Estado effectivos;
- 2.^º Os bispos e os seus secretarios, os generaes commandantes das divisões e os governadores civis, nos caminhos de ferro que cortem as respectivas dioceses, divisões ou districtos;

3.^º O presidente e vogaes do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

4.^º Os directores geraes do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, o inspector geral dos telegraphos e o director geral das alfandegas e contribuições indirectas;

5.^º Os directores das alfandegas de Lisboa e Porto nas linhas da respectiva região;

6.^º Os directores e sub-directores dos caminhos de ferro do Estado e o director fiscal da exploração de caminhos de ferro administrados por companhias;

7.^º Os directores das obras publicas e os de obras especiaes de categoria igual á das direcções, nas linhas que atravessem as respectivas direcções ou zonas;

8.^º Os inspectores dependentes do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, os directores do Mercado Central de Productos Agricolas e os engenheiros da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas, que servirem nas repartições da mesma direcção geral, nos caminhos de ferro do Estado, na direcção fiscal, nas circunscrições sanitarias e na commissão de pontes;

9.^º Os funcionarios graduados dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

10.^º Os chefes de secretaria, de serviço e de secção, e os thesoureiros pagadores dos caminhos de ferro do Estado;

11.^º Os medicos em serviço effectivo, os inspectores, os pagadores, os chefes de machinistas e de officinas dos caminhos de ferro do Estado nas linhas da direcção em que servem;

12.^º Os vogaes dos Conselhos Superiores de Agricultura e do Commercio e Industria;

13.^º Os presidentes dos Conselhos dos Melhoramentos Sanitarios, dos Monumentos Nacionaes e da Cultura do Tabaco no Douro;

14.^º O chefe e sub-chefes da secção de ambulancias postaes;

15.^º O juiz de instrucção criminal, o commissario e os dois chefes de policia especial de emigração;

16.^º Os agronomos, veterinarios e silvicultores, os chefes e engenheiros das circunscrições industriaes, os chefes de secção e os pagadores de obras publicas, na parte da linha comprehendida no respectivo districto, circunscrição ou secção.

17.^º Os funcionários a quem hajam sido concedidos passes por decreto e portarias de 28 de dezembro de 1899;

18.^º Os funcionários das administrações dos caminhos de ferro do Estado explorados por companhias, nos termos dos convenios que vigorarem.

§ unico. A presente lista só poderá ser alterada por decreto, ouvido o Conselho de Administração, ou sobre proposta justificada do mesmo conselho.

Art. 4.^º Serão postos annualmente á disposição dos presidentes dos Conselhos dos Melhoramentos Sanitarios, dos Monumentos Nacionaes e da Cultura do Tabaco no Douro, respectivamente, dois, tres e cinco passes impessoaes, estes ultimos na linha do Douro, para serem utilizados no serviço das referidas corporações, nos termos do artigo 2.^º do presente decreto.

Art. 5.^º Os passes de tempo limitado concedem transito gratuito, em todas ou em parte das linhas da respectiva direcção e na classe nelles indicadas, por mais de um dia, durante determinado periodo, dentro do anno civil.

Art. 6.^º Poderão ser concedidos passes de tempo limitado, mediante despacho ministerial, a vogaes de commissões interparlamentares encarregados de estudos que demandem a visita das regiões servidas pelas linhas do Estado.

Art. 7.^º Poderão ser igualmente concedidos passes de tempo limitado aos empregados ou operarios dos caminhos de ferro do Estado, incumbidos de serviços, que os obliguem a deslocações, e bem assim a engenheiros estrangeiros, que visitem o país, a jornalistas estrangeiros, apresentados pelos respectivos consules, e a alumnos de escolas de applicação e institutos industriaes em missão de estudo nas linhas do Estado.

§ 1.^º Poderão ser concedidos, mediante requisição da autoridade respectiva, até quatro passes impessoaes, podendo ser um de 1.^a classe e os restantes de 2.^a ou 3.^a, a agentes policiaes de Lisboa e a outros tantos do Porto, e bem assim a agentes da guarda fiscal, da policia especial de emigração, e até dez, podendo ser dois de 1.^a classe em cada uma das linhas do Estado, a agentes da policia judiciaria. Os portadores d'esses passes são obrigados a apresentar, quando lhes seja exigido, documento comprovativo das suas funcções.

§ 2.^º Aos empregados da direcção fiscal, servindo em linhas affluentes das do Estado, poderão ser igualmente concedidos passes nestas linhas, mediante requisição do respectivo director fiscal.

Art. 6.^º Poderão os directores conceder passes temporarios a filhos menores dos empregados dos caminhos de ferro do Estado, que tenham de frequentar aulas em localidades diferentes d'aquelle em que residem, mediante pedido justificado e informação favoravel do chefe de serviço.

Art. 8.^º Os passes diarios concedem transito gratuito em uma só viagem, simples ou de ida e volta, e são concedidos pelo conselho, e ainda pelos respectivos directores ou pelos chefes de serviço, para isso autorizados pelo director, ao pessoal seu subordinado.

§ unico. Dos passes diarios deve constar o motivo da concessão.

Art. 9.^º Os passes diarios podem ser concedidos aos empregados dos caminhos de ferro, em alguns dos seguintes casos:

- 1.^º Quando viajem em serviço;

2.º Por motivo de transferencia;

3.º Quando por doença devidamente atestada tenham de ser transportados para ponto mais adequado ao tratamento;

4.º Quando sejam despedidos do serviço;

5.º Quando lhes seja concedida licença, e o director entender que o empregado, pelo seu bom serviço, se torna merecedor d'essa concessão.

§ unico. O Director Geral das Obras Publicas e Minas poderá, por exceção, conceder, nos casos do n.º 5.º d'este artigo, a empregados da sua direcção geral, passes diarios nas classes correspondentes ás suas categorias, mediante pedido, devidamente justificado, e informação favorável do chefe respectivo.

Art. 10.º Nos casos do artigo anterior, ou por falecimento do empregado, poderá igualmente ser concedido passe diario ás familias dos empregados dos caminhos de ferro, e transporte gratuito das suas bagagens.

Art. 11.º Cada um dos directores poderá conceder passe, nas linhas que administra, aos empregados da outra direcção e ás familias, no caso do n.º 5.º do artigo 7.º, mediante solicitação do respectivo director.

Art. 12.º Os passes diarios serão extraídos de livros talonados, do modelo adoptado, e distribuidos aos chefes de serviço, que d'elles passarão recibo, sendo os talões remetidos á direcção logo que tenham sido preenchidos todos os passes que elles contenham, ou quando o director os exigir.

§ unico. Quando for urgente mandar qualquer empregado ou grupo de empregados ou operários em serviço da linha, e não houver possibilidade, sem inconveniente para o serviço, de se lhes fornecer o passe regulamentar, servirá de passe o boletim em que se determinar a marcha, escruturado em modelo apropriado.

Art. 13.º Os passes diarios e os boletins são considerados bilhetes, sendo lhes applicáveis todas as disposições relativas a revisão e recepção de bilhetes.

§ unico. Nenhum passe diario nem boletim será válido sem ter sido previamente apresentado ao chefe da estação de partida, que lhe imporá o carimbo da estação.

Art. 14.º Quando ao empregado for concedido fazer-se acompanhar por sua família, deve no passe indicar-se o numero de pessoas e o respectivo grau de parentesco; iguaes declarações deverão ser exaradas quando a familia viajar desacompanhada do empregado, mencionando-se o nome d'este.

§ unico. O empregado a que haja sido concedido passe para a familia e que apresentar, nesta qualidade, pessoa fora das circunstancias formuladas no artigo 8.º, pagará a importancia da respectiva passagem e será punido disciplinarmente.

Art. 15.º Aos indigentes que saiam com alta dos hospitais civis para a terra da sua naturalidade, ou para localidade onde devia ser continuado o tratamento, poderá ser dada passagem gratuita, mediante a apresentação de guia passada pelo respectivo provedor ou director do hospital, que atestarão a pobreza.

§ unico. Poderá ser igualmente concedida passagem gratuita ás crianças que vão ser tratadas nos sanatorios e ás pessoas que as tratem ou acompanharem.

Art. 16.º Poderá ser concedida por despacho ministerial passagem gratuita para viagem de ida e volta a grupos de asylados com os respectivos professores ou prefeitos, em excursões de instrucción e recreio.

CAPITULO II

Bonus

Art. 17.º *Bonus* são bilhetes pessoais e intransmissíveis, que concedem o transito a preços reduzidos em relação ás tarifas geraes, para uma viagem simples ou de ida e volta, nos termos d'este regulamento.

Art. 18.º É autorizada a concessão, mediante despacho ministerial, de *bonus*, com a redução de 75 por cento, a individuos que tenham de tomar parte em congressos convocados para fins de reconhecida utilidade publica.

§ unico. As formalidades a observar para o uso d'esta concessão serão fixadas mediante acordo previo da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e da corporação promotora do congresso.

Art. 19.º Os directores geraes do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e o chefe da 9.ª Repartição de Contabilidade poderão, nos casos do artigo 8.º, requisitar ao Conselho de Administração *bonus* com redução de 50 por cento a favor de pessoas de familia — mulher, filhos menores e filhas solteiras — de funcionários dependentes da respectiva direcção geral, mediante pedido devidamente justificado, com o visto do chefe respectivo.

Art. 20.º Os directores poderão conceder *bonus*, com redução de 50 por cento, aos empregados do respectivo caminho de ferro, e bem assim ás suas familias.

§ unico. Estes *bonus* serão pedidos por escrito pelos empregados ao director por intermedio dos chefes dos respectivos serviços, que informarão acerca do pedido, quando o director não haja delegado nelles a faculdade de conceder *bonus*.

Art. 21.º O Director Geral das Obras Publicas e Minas poderá requisitar ao conselho *bonus*, com a redução estipulada no artigo antecedente, tão somente para os empregados dependentes da sua direcção geral.

Art. 22.º Os directores poderão conceder aos empregados de outras administrações de caminhos de ferro e suas familias os mesmos benefícios que gozam os seus empregados, sempre que haja acordo para a reciprocidade, celebrado com as respectivas administrações.

§ unico. A troca de *bonus* entre as duas direcções dos caminhos de ferro do Estado não carece de acordo previo, sendo concedidos mediante solicitação do respectivo director.

Art. 23.º Os directores poderão conceder *bonus*, com a redução de 75 por cento, a indigentes assim reconhecidos, sendo obrigatoria a apresentação de atestados da autoridade administrativa e do parocho da freguesia onde tenham residido nos ultimos tres meses, declarando explicitamente que a passagem é para o indigente regressar á terra da sua naturalidade ou para tratamento de enfermidade em lugar adequado. Deverão, neste caso, aquelles documentos vir acompanhados de atestado medico.

§ unico. Os directores usarão dos meios que julgarem convenientes para evitar fraudes pela simulação da indigencia ou pela venda dos *bonus* a outros individuos.

Art. 24.º Os directores poderão igualmente conceder, mediante pedido devidamente autenticado, *bonus* com a redução de 75 por cento a senhoras ao serviço de institutos de ensino ou caridade.

Art. 25.º O producto de todos os *bonus* concedidos em virtude das prescrições do presente capitulo constitue receita da Caixa de Aposentações e Socorros, criada por decreto de 31 de janeiro de 1901.

CAPITULO III

Bilhetes de identidade

Art. 26.º A apresentação, em qualquer bilheteira das linhas do Estado, de bilhetes de identidade, dá, aos individuos a quem foram concedidos, direito a comprar bilhetes ordinarios, da classe designada naquelles, com a redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

§ unico. Aos empregados dos caminhos de ferro do Estado, e da direcção fiscal de exploração e ás pessoas de sua familia com direito a *bonus* poderão ser concedidos bilhetes de identidade, dando jus á compra de bilhetes com redução igual á que corresponde aos *bonus*.

Art. 27.^º Serão concedidos bilhetes de identidade aos officiaes, combatentes e não combatentes, do exercito e da armada, aos empregados civis com graduações de officiaes, e aos funcionários dependentes do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Art. 28.^º Os bilhetes de identidade, pessoaes e intransmissíveis, serão autenticados com a assinatura do director geral que os concedeu, e com o sello respectivo, devendo constar d'elles o nome do funcionario, a sua categoria e a classe em que tem direito a viajar, e conter o retrato e assinatura para verificação da identidade.

Art. 29.^º Os portadores de bilhetes de identidade são obrigados a apresentá-los aos empregados encarregados da revisão.

§ unico. O bilhete que for encontrado em poder de passageiro, que não seja o individuo a favor do qual foi passado, será apprehendido, procedendo-se para com o portador nos termos regulamentares, e participando a direcção o facto á autoridade que concedera o bilhete.

CAPITULO IV

Bilhetes especiaes de assinatura

Art. 30.^º Os directores poderão conceder bilhetes temporarios de assinatura aos empregados dos caminhos de ferro, residentes nas proximidades da linha e fora da localidade em que exercem as suas funções. Estes bilhetes terão o preço mensal que for determinado pelo conselho conforme a classe respectiva.

Art. 31.^º Em casos excepcionaes poderá o conselho autorizar a concessão de bilhetes de assinatura, para frequencia de aulas, a filhos menores de funcionários do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, que possam, pela natureza das suas funções, prestar auxilio ao serviço dos caminhos de ferro do Estado, mediante pedido justificado e informação favoravel do respectivo director.

CAPITULO V

Contratos de publicidade

Art. 32.^º A administração ou as direcções poderão celebrar contratos com as publicações periodicas, concedendo, em troca do serviço de publicação de annuncios e comunicados que interessem á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, um certo numero de viagens gratuitas ou com a redução de 50 por cento, o transporte gratuito dos maços de jornaes e, bem assim, proporcionando os meios indispensaveis para a venda avulso nas estações.

§ 1.^º As condições d'estes contratos e as normas a seguir farão objecto de instruções especiaes.

§ 2.^º O transporte gratuito dos maços de jornaes e a venda avulso nas estações só serão concedidos mediante pagamento adeantado em cada anno de quantia não inferior a 40\$000 réis em relação ás linhas de uma direcção e 60\$000 réis ás das duas, revertendo essas quantias a favor da Caixa de Aposentações e Socorros.

CAPITULO VI

Disposições geraes

Art. 33.^º Qualquer passe annual ou temporario poderá ser retirado pela entidade que o concedeu, antes de terminar o prazo da sua validade, quando para isso haja motivo suficiente, dando-se conhecimento ao interessado.

Art. 34.^º Os passes e bonus devem ter numero de ordem e designar o nome dos individuos a que são concedidos, a sua categoria ou emprego, o percurso a que dão direito, e o prazo de validade, conforme o modelo adoptado.

Art. 35.^º Os passes e bonus são validos só para o trajecto nos mesmos indicado, e caducam se não forem utilizados nos prazos devidos.

Art. 36.^º O portador de um passe ou bonus caducado, ou que seja encontrado numa parte da linha não compreendida na concessão, será considerado passageiro sem bilhete.

Art. 37.^º O passe ou bonus encontrado em mão estranha será immediatamente apprehendido, e o passageiro em cuja posse estiver ficará sujeito ás penalidades previstas no artigo 76.^º do regulamento de polícia e exploração de caminhos de ferro de 11 de abril de 1868.

Art. 38.^º O empregado que houver cedido ou vendido o passe ou bonus será punido disciplinarmente. Será igualmente punido o empregado que tenha feito viajar nos comboios ou vapores, consigo ou isoladamente, como seus parentes, pessoas diversas d'aquelle a que o passe ou bonus for concedido.

§ unico. Se o empregado for estranho ao serviço dos caminhos de ferro do Estado, será comunicada a infracção dos preceitos d'este regulamento, por elle praticada, á direcção a que pertencer, para os devidos efeitos disciplinares.

Art. 39.^º Os passes e bonus dão direito ao transporte gratuito de bagagem até o peso de 30 kilogrammas.

Art. 40.^º A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado fixará as classes em que compete viajar ás diversas categorias de empregados de caminhos de ferro.

Art. 41.^º Fora dos casos preceituados nos artigos anteriores, é expressamente proibida a concessão de quaisquer passes ou bonus nos caminhos de ferro do Estado, e os funcionários que os autorizem ou concedam, em contrario ou alem do disposto nos mesmos artigos, ficam pessoalmente responsaveis pelas suas respectivas importâncias.

Art. 42.^º O Conselho de Administração regulará, em instruções especiaes, o modo de serem applicadas as disposições dos artigos 8.^º, 10.^º, 18.^º e 28.^º

CAPITULO VII

Disposições transitorias

Art. 43.^º Aos medicos do serviço dos caminhos de ferro do Estado, que não tiverem cabimento nos respectivos quadros, será concedido bilhete de identidade para a redução de 50 por cento.

Art. 44.^º Fica revogado e substituido pelo presente o regulamento de 28 de dezembro de 1899.

Paço, em 5 de janeiro de 1904.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o programma do concurso para a construção e exploração das linhas ferreas do Alto Minho—Braga a Monção, de Braga a Guimarães e do Valle do Lima—Vianna a Ponte da Barca, e as respectivas condições e cadernos de encargos, elaborados pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 24 d'á dezembro ultimo: ha por bem aprovar o referido programma e caderno de encargos.

Paço, em 5 de janeiro de 1904.—Conde de Paçô-Vieira.

Programma do concurso para a construção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima

1.^º

Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 24 de dezembro de 1903, concurso público para a construção e exploração, por noventa e nove annos, das seguintes linhas:

1.^a Linha do Alto Minho—Braga a Monção;

2.^a Linha de Braga a Guimarães;

3.^a Linha do Valle do Lima—Vianna a Ponte da Barca.

2.^o

A base de licitação é o maximo, de 20:000\$000 réis por kilometro, do capital com garantia de juro.

3.^o

No dia 28 de março proximo futuro, ao meio dia, serão recebidas e abertas por uma commissão, constituída nos termos do artigo 10.^o das instrucções approvedas por partaria de 10 de novembro de 1899, as propostas em carta fechada, assinadas pelos licitantes.

4.^o

As propostas serão redigidas em português, nos termos seguintes: O abaixo assinado F.... (nome, profissão e residencia) obriga-se a construir e explorar as linhas a que se refere o decreto de 24 de dezembro ultimo e o annuncio do Conselho de Administração de ..., publicado no *Diario do Governo* de ..., em conformidade com o respectivo caderno de encargos, fixando em ... (o numero por extenso) o capital kilometrico, base da garantia. (Data e assinatura por extenso).

5.^o

As propostas deverão abranger as tres linhas indicadas no artigo 1.^o

6.^o

Cada proposta deverá ser acompanhada dos seguintes documentos:

1.^o Certificado do deposito na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Conselho de Administração, da quantia de 4:000\$000 réis.

2.^o Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia, documento autentico que mostre que essa sociedade ou companhia existe legalmente e que lhe conferiu poderes especiaes para a licitação.

3.^o Se o licitante representar algum individuo, procuração bastante com poderes especiaes para aquelle acto.

4.^o Referencias que abonem a idoneidade technica e financeira da proposta.

7.^o

Os documentos exigidos no artigo anterior devem estar incluidos num sobreescrito e a proposta a que se refere o artigo 4.^o, com a designação exterior de «Proposta», noutro, e contidos ambos num envolvelo que tenha por fora a designação exterior «Proposta para as linhas do Minho feita por ... (nome do concorrente).

8.^o

Todas as propostas serão abertas pela commissão, tomando-se nota da falta das formalidades que porventura nalguma se encontre e aceitando-se quaisquer protestos ou aclaracões que no acto do concurso sejam apresentados pelos proponentes, para subirem á apreciação do Governo.

9.^o

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguaes e que sejam as mais favoraveis, proceder-se-há á licitação verbal sobre o capital kilometrico garantido, segundo o artigo 22.^o das instrucções de 10 de novembro de 1898, não podendo a diferença entre cada lanço ser inferior a 15000 réis.

10.^o

Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, com excepção d'aquelle a quem for feita a adjudicação, logo que esta se effectue.

11.^o

A adjudicação que o Governo resolva fazer não poderá tornar-se efectiva sem autorização do poder legislativo.

12.^o

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado, e de

escolher a proposta que for julgada mais vantajosa e idonea, pelas garantias technicas e financeiras da sua execução, embora não seja a que estipule menor base para a garantia de juro.

13.^o

O concorrente a quem for feita a adjudicação reforçará o deposito provisório no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhe for notificada a adjudicação, elevando-o á quantia de 8:000\$000 réis por cada uma das tres linhas adjudicadas, sob pena de perder o referido deposito e de ser a adjudicação feita ao concorrente cuja proposta for immediata á sua em vantagens offerecidas.

14.^o

O Conselho de Administração tornará patentes as declarações dos subsidios com que as camaras municipaes contribuem para a construcção das linhas.

15.^o

Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes na Secretaria do Conselho de Administração os projectos e ante-projectos das linhas a que se refere o concurso, embora elaborados em condições technicas diversas das prescritas no caderno de encargos junto, para que d'elles possam colher os concorrentes os esclarecimentos que julgarem uteis.

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 5 de janeiro de 1904.— O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Caderno de encargos da construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima

CAPITULO I

Obrigações que contraem as empresas.

Condições relativas á construção dos caminhos de ferro
e ao respectivo material fixo e circulante.

Direitos do Estado e das empresas sobre as diversas construções
e material fornecido

Artigo 1.^o A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no prazo estipulados nestas condições:

1.^o A construção dos seguintes caminhos de ferro completos em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessarias para o completo acabamento das linhas ferreas;

a) Um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas de Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) Um caminho de ferro, chamado do Alto Minho, que, partindo da estação de Braga, em prolongamento da anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monção;

c) Um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até as proximidades de Lanhazes, e, atravessando ahi o rio, vá por Ponte de Lima ligar-se em Ponte da Barca com a linha antecedente.

§ 1.^o A palavra *empresa*, sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionario primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle traspasse, na conformidade das leis e com autorização

previa do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por ella elaborados e aprovados pelo Governo, com as modificações e variantes que forem julgadas convenientes e que forem aprovadas pelo Governo.

§ 3.º A empresa efectuará os estudos necessários e organizará nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º O numero e classe das estações e suas dependências serão determinados nos projectos definitivos. As ampliações e melhoramentos que forem reclamados pelo desenvolvimento do tráfego das novas linhas e para facilidade das baldeações serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicataria, devendo haver accommodações precisas para passageiros, mercadorias, habitação de empregados; officinas no local mais conveniente, máquinas e apparelhos para a feitura e concerto do material de exploração; depósitos para arrecadação de locomotivas, tenders, carruagens e vagões; fossos para picar o fogo; apparelhos e reservatórios para a alimentação de máquinas e todas as mais instalações não designadas e exigidas por uma exploração regular.

§ 5.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; uma das cópias será entregue à empresa e a outra à fiscalização.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as officinas, plataformas giratorias, reservatórios e apparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.º O estabelecimento de um telegrapho eléctrico ao lado da linha ferrea e a conservação e renovação dos materiais e apparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

4.º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um anno, fará á sua custa, com assistência do engenheiro delegado do Governo, a demarcação kilometrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma cópia d'esta planta devidamente autenticada.

§ unico. Se a empresa não der, em devido tempo, cumprimento ao que neste número é preceituado, o Governo fará executar, por conta da empresa e por pessoal nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos á medição, marcação kilometrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

Art. 2.º A linha ferrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, á exceção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

Art. 3.º Quaesquer alterações ou modificações que a empresa tenha por conveniente propor serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem previa autorização do Governo.

Art. 4.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial á saúde pública.

Art. 5.º A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris.

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em aterro,

quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfiles transversais tipos, adoptados nos projectos.

A distância, ou distância entre duas vias, será pelo menos de 2 metros entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 75 metros nas linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 60 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervallo entre os pontos de tangencia de duas curvas consecutivas em sentido contrário não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionais e devidamente justificados.

Art. 7.º O limite máximo das inclinações será de 25 milímetros, salvo no troço compreendido entre os Arcos e Monção, em que poderão atingir 30 milímetros.

Art. 8.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 23 kilogrammas por metro corrente.

Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com previa aprovação do Governo.

Art. 9.º As travessas a empregar nas linhas serão metálicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

Art. 10.º As linhas serão fechadas por meio de muros, ou grades de madeira, que as separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da empresa e ouvida a fiscalização, entenda que ella é desnecessária para a segurança do público e da exploração.

Art. 11.º A empresa deverá estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha ferrea, paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

Art. 12.º A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras deve dar passagem.

§ unico. A ponte sobre o Lima, nas proximidades de Lanhezes, será construída em condições de poder servir tanto para a viação ordinária como para a acelerada, ficando de conta do Governo a construção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas.

Art. 13.º Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipais ou vicinais, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo o exigir, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, guarda encarregado d'esse serviço.

Art. 14.º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6^m,60; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da abóboda acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 3^m,5; a altura dos parapeitos será de 0^m,70, pelo menos.

Art. 15.º Quando o caminho de ferro passar por baixo

de uma estrada de 1.^a classe, a largura do viaducto será de 6^m,60; sendo districtal, 6 metros, e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4^m,5, comprehendidos os fossos.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5 metros.

Art. 16.^º Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituido.

O Governo, sobre proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30°.

Art. 17.^º A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4^m,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até o intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de 5^m,50.

A empresa fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ unico. O Governo, sob proposta da empresa, poderá reduzir as dimensões dos subterraneos a que se refere este artigo.

Art. 18.^º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as neccssarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19.^º A empresa estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

Art. 20.^º A empresa deverá empregar na construcção das obras materiaes de boa qualidade.

Os paramentos das abobadas, os cunhaes, os socos e os coroamentos serão, quanto possivel, de pedra apparelhada, de boa qualidade; onde não a houver será tolerado o tejolo.

Art. 21.^º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guardecidas de assentos. Havê-las-ha de duas classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.^a classe terão assentos estofados e as de 2.^a classe assentos de madeira.

As carruagens deverão preencher, alem do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança publica.

Os vagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construcção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo, e será do typo mais aperfeiçoado, previamente submetido á approvação do Governo.

Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico.

Art. 22.^º O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaequer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os mesmo effeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porem, de que o material circulante não poderá ser alienado, senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico, e o mesmo succederá com o carvão, coke e quaequer outros aprovisionamentos enquanto forem importados livres de direitos.

CAPITULO II

Concessões que o Estado faz á empresa

Art. 23.^º Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si pelo respectivo contrato, concede-lhe o Governo, por noventa e nove annos, a contar da data da assinatura do contrato definitivo, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições nelle estipuladas.

Art. 24.^º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porem, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, for destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

Art. 25.^º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra, e de outros quaequer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

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

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

2.^º Os auxilios que as camaras municipaes interessadas declararam conceder;

3.^º A facultade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas de via reduzida;

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

5.^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 país.

§ 1.^º Para a aquisição de quaequer materiaes serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do país 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 effeito da isenção de direitos considera-se

nos termos do artigo 43.^o do regulamento de 2 de novembro de 1899:

1.^o *Material fixo.*— Os elementos da superstructura, tales como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, apparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.^o *Material circulante.*— As locomotivas, tenders, carruagens, vagões, guindastes moveis; os objectos manufaturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, tales como eixos, rodados ou aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, folha, varões ou tubos, máquinas ferramentas com destino à feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

Art. 27.^o O Governo garante ao adjudicatário o complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento do capital resultante do concurso, por cada quilómetro que se construir, não podendo porém o desembolso efectivo do Estado exceder 3 por cento do mesmo capital.

§ 1.^o A extensão total das linhas é fixada, para os efeitos de garantia de juro, em 150 quilómetros.

§ 2.^o As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do rendimento bruto kilométrico, com exclusão dos impostos de transito e seu adicional e do selo, fixando-se todavia o mínimo de 700\$000 réis e o máximo de 1:200\$000 réis.

§ 3.^o A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

§ 4.^o A garantia de juro será paga em relação a cada troço, de extensão não inferior a 10 quilómetros, aprovado e aberto à exploração, desde o começo da mesma exploração.

Art. 28.^o Logo que o rendimento líquido exceder 5 por cento ao ano do capital garantido, metade do mesmo pertencerá ao Estado até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro de que trata a base antecedente, bem como do juro das mesmas na razão de 5 por cento anual, revertendo esse reembolso para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 29.^o Em qualquer época, depois de terminados os primeiros vinte anos, contados da data do contrato, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se-há o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva efectuar-se; deduzir-se-há d'esta somma o produto líquido que corresponder aos dois anos menos productivos, e tirar-se-há a media dos outros anos, a qual constituirá a importância de uma annuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Esta annuidade nunca será porém inferior ao produto líquido do ultimo dos sete anos, tomados para base d'este cálculo, nem a 5 por cento do capital garantido.

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

Art. 30.^o A empresa concessionária terá apenas o direito de opção em relação às linhas paralelas ás que explora, a distância de menos de 40 quilómetros, ou que nelas venham entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Art. 31.^o Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro, quer esses caminhos sejam paralelos ás linhas concedidas, quer as atravessem ou nelas venham entroncar, ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os tra-

lhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito ao pagamento de qualquer despesa com as obras a que derem lugar nas suas linhas.

Art. 32.^o Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo á circulação d'estas, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

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

Art. 34.^o As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas que fazem objecto d'estas condições terão a faculdade de fazer circular nela as suas carruagens, vagões e máquinas, 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 fixada pelo Governo. Essa faculdade será recíproca para todas as linhas.

Art. 35.^o Quaisquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras dos caminhos de ferro serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas tanto gerais, como especiais dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar as empresas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquelas que venham a promulgar-se, para facilitar estas operações.

Art. 36.^o Concede, enfim, o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção das linhas ferreas assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade pública, que lhe deverão ser aplicadas, e sujeitar-se á previa aprovação do Governo.

CAPITULO III

Condições relativas à exploração

Art. 37.^o As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos á aprovação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 38.^o São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

Art. 39.^o Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao público, pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

Art. 40.^o As despesas accessórias não incluídas nas tarifas, tales como as de depósito, armazéns e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art. 41.^o A recepção das taxas terá lugar por quilómetros: assim, 1 quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se d'esta regra toda a distância percorrida inferior a 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim, todo o peso compreendido entre 0 e 10 kilogrammas pagará como 10 kilogrammas, entre 10 e 20 pagará como 20 kilogrammas, e assim sucessivamente, salvo exceção designada em tarifas especiais com aprovação do Governo.

Art. 42.^o O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisíveis de peso superior a 5:000 kilogrammas, não será obrigatório para as empresas. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre elas e os expedidores.

Feito, porem, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante tres meses, pelo menos, com todos que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.^º 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.

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

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

Art. 46.^º 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 quaes tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, e submetida á aprovação do Governo.

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

Art. 45.^º Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas não terá a pagar pelo respectivo transporte aumento algum de preço, alem da quantia que dever pagar pelo seu logar.

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

Art. 47.^º 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 transitar nella sem pagar quantia alguma.

Art. 48. A empresa será obrigada a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de trasnporte estabelecidos para a exploração dos caminhos de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pelas linhas ferreas.

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

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

2.^º Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postaes, de um compartimento de carruagem de 2.^a classe para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.^º Transporte do material dos correios e Telegraphos;

4.^º Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.^º Transporte de empregados da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, em serviço de inspecção e fiscalização;

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

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

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

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

Art. 52.^º O uso do telegrapho electrico será gratuita-

mente permittido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

Art. 53.^º A empresa cobrará, durante trinta annos, pelo transito na parte da ponte de Lanhezes destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem autorizadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro na pé.....	5005
Passageiro a cavallo:	
Em cavalgadura maior.....	5020
Em cavalgadura menor.....	5010
Carga:	
Em cavalgadura maior.....	5020
Em cavalgadura menor.....	5010
Carros:	
De um boi ou besta.....	5040
De dois bois ou bestas.....	5050
De quatro bois ou bestas.....	5060
De seis ou mais bois ou besta.....	5080
Sege ou carrinho de duas rodas:	
Com uma besta.....	5110
Com duas bestas.....	5120
Com mudas.....	5140
Carruagem de quatro rodas:	
Com duas bestas.....	5160
Com duas bestas ou mudas.....	5290
Com quatro bestas.....	5290
Com quatro bestas ou mudas.....	5330
Diligencias.....	5170
Manadas de gado vacum, cavallar ou muar, por cabeça.....	5004

§ unico. O Governo reserva-se o direito de suprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por forma analoga á prescrita no artigo 29.^º para o resgate da concessão e entregue ao concessionario até que finde o periodo da concessão.

CAPITULO IV

Condições relativas ao deposito, prazo para os estudos e construções, penas convencionaes, legislação applicavel e outras estipulações

Art. 54.^º O deposito definitivo de 8:000\$000 réis por cada linha será effectuado pela empresa adjudicataria antes da assinatura do respectivo contrato, como garantia da sua execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito obras de valor equivalente ao triplo do seu deposito, passando essas obras a servir de caução.

§ unico. O adjudicatario que effectuar o deposito definitivo em titulos de dívida publica terá direito a receber os juros d'esses titulos; se o effectuar em dinheiro, ser-lhe-ha abonado o juro de 2 por cento ao anno.

Art. 55.^º Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço da linha do Alto Minho, comprehendido entre Braga e os Arcos de Valle de Vez e da linha de Valle do Lima, serão apresentados á aprovação do Governo no prazo maximo de doze meses, contados da data do diploma que approvar o contrato de concessão.

Esse prazo será elevado a dois annos para a secção comprehendida entre os Arcos e Monção.

A construcção deverá começar no prazo maximo de tres meses, contados da data da notificação á empresa da aprovação do projecto e estar concluida no prazo de tres annos para a linha de Braga a Guimarães e para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha de Valle do Lima, e no de sete para o troço dos Arcos a Monção.

§ unico. A construcção das linhas que teem a sua origem em Braga e Vianna deverá começar a partir d'aquelas cidades.

Art. 56º Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas, e a linha ferrea respectiva em estado de exploração, pagará a companhia adjudicataria, por cada mês de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvida a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que não excederá a réis 2:000\$000 para cada secção.

Art. 57º Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 56º), se não cumprir as outras clausulas estipuladas no contracto, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contracto.

§ 1º Neste caso a construcção do caminho com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada á empresa que maior lance offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito.

Se dentro d'estes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contracto rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2º A rescisão do contracto será feita por meio de decreto.

§ 3º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no imprerogavel prazo de um mês, a contar do dia em que fôr publicado na Folha Official.

§ 4º O governo muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ 5º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas foram contrahidas, nem garante nem caucionia contractos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que a empresa faça.

§ 6º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Portuguez, não só em razão do dominio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferencia sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa em todos os contractos que fizer relativamente á linha ferrea, a respeitar os direitos do estado.

Art. 58º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes, os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59º Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para esse fim, á sua custa todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 24º, ou se fôr remissa em satisfazer as intimações que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria auctoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

Art. 60º No caso de interrupção total ou parcial da exploração dos caminhos de ferro, o Governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa; e intimál-a-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1º Se tres meses depois de intimada na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração das linhas ferreas, nos termos do contracto, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe forem feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnização alguma.

§ 2º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 61º Quando o Governo tomar conta dos caminhos de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessarias para os pôr em bom estado de serviço, pelo valor de material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos ultimos cinco annos, de hypotheca especial a esta obrigação.

Art. 62º A execução de todas as obras dos caminhos de ferro concedidos pelo contracto, o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 63º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberta ao transito publico enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar meuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção e lavrará um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança das vias ferreas,

interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não tal linha ferrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submetido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 64º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas ferreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 65º A empresa fica sujeita :

1º As leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a polícia e segurança de pessoas e coisas, tanto em relação ás construções, como aos serviços da exploração;

2º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrapho-postal;

3º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de transito e sellos.

Art. 66º A empresa adjudicataria será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art. 67º As contestações que se suscitarem entre a a empresa e o Estado serão decididas por arbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto arbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo.

§ 2º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem á aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem obrigaçāo de construir as linhas ferreas indicadas nestas condições.

Art. 68º Ficam sujeitos á aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicataria.

Art. 69º A empresa é auctorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submettendo-os á aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obligatórios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

Art. 70º A empresa poderá trespassar, com prévia auctorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraidas por contracto, a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 5 de janeiro de 1904.—O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Pelo presente annuncio se faz publico que perante o conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado se acha aberto concurso publico para a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho; Braga a Monção, e do Valle do Lima, Vianna a Ponte da Barca, nos termos do decreto de 24 de dezembro ultimo e do programma e caderno de encargos approved por portaria de 5 do corrente mez, devendo effectuar-se a entrega e abertura das propostas no dia 28 de marzo proximo futuro, ao meio dia, na sala das sessões do conselho de administração.

Na secretaria do mesmo conselho se acham patentes os documentos a que se refere o programma mencionado, e que ahí poderão ser consultados todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 12 de janeiro de 1904.—O Vogal Secretario, *José Fernando de Sousa*.

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação datada de 12 do corrente da comissão de engenheiros nomeada para examinar a linha ferrea de Vendas Novas á estação de Setil, na linha de leste, ha por bem ordenar que se auctorize a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a abrir provisoriamente á circulação publica a referida linha.

O que se communica ao Director Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro para os efeitos devidos.

Paço, em 13 de janeiro de 1904.—*Conde de Paçó-Vieira*.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho d'Administração

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar, nos termos do artigo 6º do decreto de 6 de outubro de 1898, que pela Direccão dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se proceda, desde já, á elaboração do projecto da 1ª secção da linha do Guadiana, classificada por decreto de 27 de novembro de 1902, comprehendida entre Evora e Reguengos, devendo o estudo ser feito para via larga em condições economicas.

Paço, em 19 de janeiro de 1904.—*Conde de Paçó-Vieira*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 1 Gr. vel. do Minho e Douro. — Dêmos com o numero passado esta tarifa que se aplica ao transporte de recovagens e generos frescos e é igual á de igual numero e applicação no Sul e Sueste, que dêmos com o n.º 384, tendo apenas a suppressão da tabella de preços para o transporte de ostras, que é trasego que não se produz no norte do paiz.

Combinação Norte-Sul. — Publicamos na secção dos *Avisos* o que se refere ao serviço combinado entre a administração do Sul e Sueste e a Companhia Real, em vista da abertura da nova linha de Vendas Novas.

NOTAS DE VIAGEM

XIII

Ainda os chinezes em Pekim — Um estimavel guia — A revolta dos boxers — Ironias da imperatriz — Curiosidades a ver — O preço d'uma audiencia — O celebre almoço — Outras celebreiras chinezas.

Já se vê que á falta de livros, cartas, descrições que nos sirvam de guia, sabendo apenas, sobre a capital do celeste imperio essas generalidades que se relacionam com o viver chinez, o viajante precisa socorrer-se de guias falantes para o elucidarem sobre o que ha a vér, para o encaminharem aos pontos de interesse.

Ahi cahimos noutra dificuldade. Alguns homens que servem de guia, apenas falam um inglez tão arrevesado que é preciso um interprete para os entender.

Depois, o sistema de viação, por meio de carros para uma só pessoa, como o de que vae aqui a gravura, as



Um chinez em jinrickscha

enormes distancias que não nos permitem andar a pé, nem tal podíamos fazer não só porque não é costume como porque o piso das ruas e as sujidades que as cobrem o impedem — tudo isto torna muito difícil percorrer-se a cidade facilmente, e ver o que ella encerra de apreciavel e curioso — que é muito.

Tomando guia, este vae adiante, no seu carro; o guia do segue-o em outro, sempre correndo os dois. Passa este por sitios de que quereria saber o nome, vê coisas de que necessita a explicação, mas não pôde interrogar o guia, que lá vae adeante, distante dez e mais metros.

Assim, o viajante que não tiver tempo para uma demora de mais de uma semana em Pekim, ficará apenas com uma ideia muito superficial, insufficientissima da enorme capital, se não tiver um bondoso cyreneu que o auxilie naquelle dedalo de ruas e o esclareça sobre tantas coisas que se lhe deparam misteriosas.

Foi por isso um enorme serviço o que me prestou o nosso então unico representante diplomatico junto da corte amarella, o sr. Gabriel d'Almeida Santos, secretario particular do nosso ministro em Pekim, que, montado no seu cavallo e acompanhado, já se vê, pelo seu boy, (inseparavel porque, tendo já o sr. Santos a gradação de mandarim, não pôde andar em publico sem ser seguido de um creado, pelo menos, levando no cha-

peu o botão distintivo da qualidade de seu amo) manguiou a ver alguns dos principaes pontos de interesse da cidade.

São estes o palacio ou templo do sol, vastissima construcção onde os governantes vão inspirar-se na memoria dos seus antepassados para a sua orientação na governação do paiz.

Não dirá a historia jámais se a actual imperatriz ahi foi buscar inspiração quando ha tres annos, de concurso com o principe Tuan, aconselhou e instigou a revolta contra os estrangeiros, que tão cara sahiu a estes, e depois aos *boxers*, e se não á propria imperatriz foi porque as potencias entenderam que lhe deviam poupar a vida... para evitar complicações.

Nessa tremenda hecatombe houve actos de heroismo e actos de atrocidade que raro a historia repetirá.

Lá me fez notar o meu amabilissimo guia a praça onde os *sikhs*, policias indianos de uma bravura extraordinaria, certaram num só dia milhares de cabeças, e a tal ponto que no pavimento corria enxurrada de sangue como a agua em dia da mais forte chuva.

O observatorio era tambem noutro tempo uma das curiosidades do Pekim, mas depois da revolta, os seus mais notaveis apparelhos foram tomados pelos vencedores que os exportaram para os respectivos paizes.

O mesmo foi feito ás enormes preciosidades que se amontoavam no palacio imperial, que ficou vazio, por completo.

A este respeito não posso furtar-me, porque são coisas que não estão ainda escriptas, a reproduzir duas phrases que se atribuem á imperatriz e que a serem verdadeiras dão uma ideia d'um grande espirito manejando a ironia com finura.

Conta-se que, ao regressar aos seus despojados apartamentos ella disse:—agora é que eu vejo como este palacio é grande e as paredes são bonitas.

E tendo depois, á custa de enorme cheque, dado no erario imperial, repovoado de mobilia as suas salas, ella, mostrando-as a um diplomata estrangeiro, explicava com figurada ingenuidade:

—Isto não tem comparação com as riquezas que antigamente aqui havia; mas vieram ahi uns vandals... e não se sabe para onde levaram tudo.

Os vandals eram justamente, alguns, compatriotas do illustre ministro.

Outras curiosidades são os templos de Confucio e do grande Lama, de Buddha, o grandioso tumulo de Buddha.

São estas as religiões que existem na China, se religião se pôde chamar á ficção que elles adoram sob mil variadas fórmas. Os instruidos inspiram-se nas maximas philosophicas e moraes professadas por Confucio, mas na sua veneração não ha espirito religioso, como nós o consideramos.

Assim, nos templos que, á entrada, por um largo pato em que nos aparecem de pequenas habitações dos dois lados os sacerdotes buddhicos, os *bonzos*, nos parecem conventos da religião christã, são, no interior, bastante diferentes d'estes... até no pestilencial cheiro que a custo se supporta.

Os chins não tem pelos seus symbolos sagrados o culto e respeito dos outros povos, ou o seu respeito e culto se manifestam d'outro modo. Certo é que entram nos templos sem reverencia, e consentem que os brancos ahi fúnem, conservem os chapeos, falem alto, riem ou chacoteem d'elles e dos seus grandes bonecos sobre altares, cobertos de poeira, de trapos velhos, de paipes mastigados e outras sugidades.

Outra coisa que se deve ver é o grande sino que é o primeiro do mundo, tendo 4 metros e meio de altura, 10^o.20 de circumferencia na base e 23 centimetros de espessura, pesando 55 toneladas.

Fóra da cidade chineza está o grande parque de uma extensão enorme como duas vezes a area das tres cidades que constituem a capital. Porque são, com effeito tres partes distintas as que constituem a unidade chamada Pekim: a cidade tartara, onde o caminho de ferro penetra, a cidade chineza, separada d'aquella por um grande fosso e grossa muralha com portas que se fecham á noite, e a chamada cidade amarella, toda con-

sagrada á residencia imperial, igualmente ou ainda mais fortemente guardada por fossos, pontes levadiças, e grossas muralhas, cujas portas ninguem pôde transpor senão os grandes senhores e raras vezes o corpo diplomatico estrangeiro em dias de audiencia.

Os proprios *mandarins*, autoridades superiores dos districtos, de grande poder absoluto sobre os seus subditos que elles tratam de *esfolar* quanto pôdem, só a muito custo são recebidos na residencia imperial, e quando mesmo obteem uma audiencia custa-lhes isso tão caro que ficariam arruinados, se não tivessem, como tem, a faculdade de exigir aos seus administrados o que pagaram para chegar até o throno imperial.

Porque ha que pagar, e pagar forte para o conseguir: O *mandarim* chegado á primeira porta apresenta a altura superior á cabeça o decreto amarelo (tudo que é imperial tem a cór amarella) pelo qual lhe é permittida a entrada.

— Sim, responde-lhe o porteiro, mas eu não te deixo passar sem me dares tantos *tacis*. (Na China todos se tratam por tu).

O *mandarim*, que já vae prevenido entrega-lhe uma barrinha de ouro, do valor requerido e segue. Na 2.^a na 3.^a porta succede-lhe o mesmo, mais aggravado porque as exigencias sobem com a importancia do logar.

Foi ainda por convite do nosso estimavel compatriota que eu apreciei outra singularidade d'aquelle povo:— os seus restaurantes e as suas comidas.

O almoço funambulesco, composto de uns 50 pratos entre os quaes figuravam ovos podres, sopa d'azas de peixe, de orelhas brancas, e de ninhos d'andorinhas, pasteis de painço, guizados de bambu, foi celebrado em todos os jornaes e fiz a minha popularidade. Uns me admiram a coragem de atravessar o Baikal sob uma tempestade, muitos mais louvam a herocidade do meu estomago por ter ingerido aquelles mirabolantes acepipes.

Esse almoço foi no restaurante Yü Yuan, que quer dizer jardim de jada, pedra muito apreciada na China.

A casa é dentro de um jardim e este consta mais de montões de pedras que de arvores e flores. Porque o chinez só dá valor a um jardim quando tem muita pedra. Flores, são coisa vulgar que nasce por toda a parte, dizem.

Devo ainda notar que os acepipes d'aquelle almoço, que tanto fizeram a risota dos meus compatriotas, são

e fechar completamente todas as portas, não tendo que se preocupar com janellas porque, como disse, não as ha senão na rua das Legações.

E' nesse trecho da Europa que se encontram os bancos e outras casas commerciaes europeas. E na avenida



Pekim — Trecho da Ch'ien-Meun Ta-Tchié (rua principal)

que corre por detraz da legação da Austria tambem algumas casas ha com primeiro andar.

Uma d'essas, a principal, é a ocupada hoje pelo Grande Hotel, incontestavelmente o melhor da cidade, onde o viajante encontra um rasoavel conforto, creados falando o frances, o allemão e o inglez, aceito e boa comida. O proprietario é muito amavel e a diaria bem modica, uns 5 dollars equivalentes a uns 25500 réis por pessoa.

Aqui termino as notas sobre Pekim, incompletas, por certo, porque impossivel se torna ocupar maior espaço.

Por isso muito fica por dizer, apesar de que, pela maneira porque se vive em Pekim eu não trouxe de lá o menor apontamento escripto, e o leitor bem aprociará a dificuldade que tenho vencido para me recordar de tanta coisa, sem o auxilio, sequer, de um mappa, um album de vistas, ou qualquer descrição que me guiasse.

Orçamento da Companhia Real, para 1904

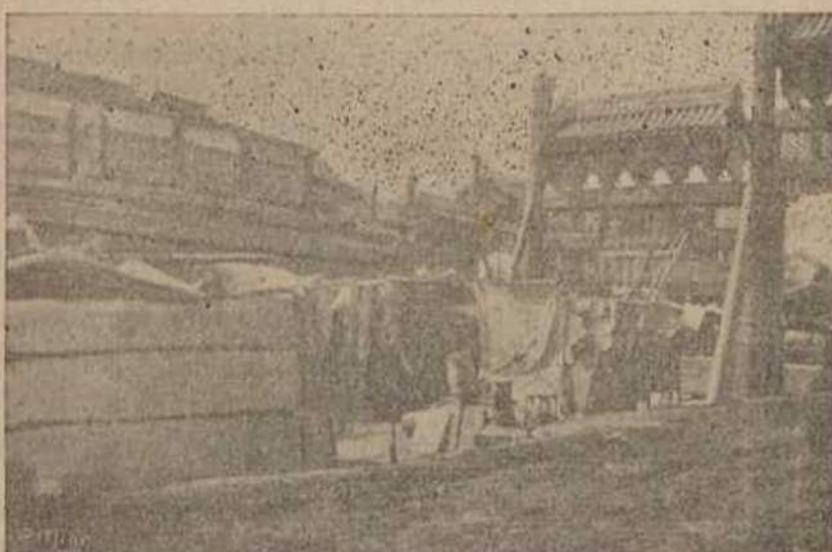
O relatorio do sr. director geral d'esta Companhia que foi presente e aprovado numa das ultimas sessões do conselho de administração do anno passado, tratando do orçamento para 1904 funda-se em dados tão prudentemente estabelecidos que calcula o excesso de receitas de 1903 em 150 contos, quando, já nessa data elle tinha ultrapassado essa cifra, e hoje, pelo boletim das receitas approximadas, que vae neste numero, se vê que o excedente se elevou a 233 contos.

Calculando a diminuição da garantia de juro, uns 30 contos, sufficientemente compensada pelo beneficio nos cambios, o relatorio estima que, pelo menos, o beneficio disponivel será superior ao do anno anterior em um total de 50 a 100 contos.

Como base principal da exploração suppõe a Direcção para o anno actual um percurso de 5.800.000 kilometros-trens ou seja mais 550.000 do que em 1903, sendo 350.000 para a rede antiga e 200.000 para a linha de Vendas Novas o que dará 8 comboios por dia, muito bastante visto que hoje se faz já com 6 exploração regular.

Antes de entrar no capitulo das propostas, o sr. director geral louva todo o pessoal, sem distincções de classe, a cujo esforços, zelo e dedicação reconhece se devem os bons resultados obtidos.

E, ainda no capitulo das previsões, o relator nota que outros motivos ha para prever um notavel accreescimo do producto liquido, tendo em vista a exploração da nova linha de Vendas Novas, o achar-se completa a verba de 200 contos da reserva especial, bem como feito o pagamento dos vagons e fourgons encommendados no estrangeiro.



Pekim — Rua que conduz ao templo dos Lamas

os mais finos e os mais caros que se pôdem offerecer numa refeição. Foi, pois um almoço distinto e elegante como o amphitrião que o offereceu.

O que não consegue nenhum visitante de Pekim é avisar, sequer, o palacio real nem mesmo exteriormente.

Apenas subindo a uma alta muralha se consegue avisar, muito ao longe, os telhados amarellos dos edificios e os ramos mais altos das arvores dos jardins.

Vér o imperador, é impossivel. Mesmo quando elle sae da sua cidade ninguem pôde vel-o. Considerado como delegado do poder divino seria um desacato que alguém o fitasse. Para o evitar, em dia do cortejo imperial sahir, um bando de batedores (verdadeiros batedores) percorre as ruas uma hora antes da passagem, e á força de cacetada faz afastar para tres ruas distantes toda a gente,

Nesta situação desafogada prevê justificadamente o relatorio que, mesmo que se desse o caso de uma insuficiencia de receitas, não faltariam recursos para se manter ás obrigações do 2.º grau a mesma repartição do anno findo.

Nas despesas ordinarias prevê-se um aumento de dotação do Serviço Central de Exploração, de 2.832.500 resultante do aumento de pessoal e melhoria de vencimentos; no do Movimento o aumento é de 42 contos que será applicado:

Aos vencimentos do pessoal da nova linha de Vendas Novas;

Ao aumento do numero de carregadores, e á melhoria do salario d'estes em 50 réis quando completem 5 annos sem nota, e de 100 réis quando presfaçam 10 annos;

A' criação de alguns lugares de bilheteiros, nas estações em que o serviço o faz reconhecer necessário;

A' melhoria da illuminação das estações e dos comboios.

No serviço do Trafego haverá uma economia de 20 contos em virtude do orçamento anterior prever os gastos de publicação das novas tarifas.

Na Via e Obras melhora-se o orçamento em 33 contos, na maior parte attendendo aos gastos da nova linha.

Aos 60 contos previstos no anno passado para renovação da via são adicionados mais 10, o que proverá á substituição de carris de 30 pelos de 40 kilogrammas no tunnel do Rocio, e á conclusão da renovação da via até Algés.

O orçamento da Tracção tambem foi beneficiado em 39 contos applicados ao aumento de percurso dos comboios.

Nota-se que esta cifra vai progredindo de anno para anno, pelo crescente aumento do trafego e melhoria da exploração.

Em quanto que, em 1902, o percurso foi de 5.216.718 kilometros, em 1903 tendo-se previsto já 5.250.000, foi o percurso efectivo de cerca de 5.500.000 e para 1904 calcula-se seja 5.800.000.

Tambem se propõem 34 contos mais para conservação do material circulante e 8 para melhorar vencimentos e premios do pessoal de machinas e officinas, mantendo-se a um certo numero d'operarios o aumento de 50 e 100 réis por dia.

Nas despesas extraordinarias, a que é mantida a dotação de 400 contos, prevê-se a de 60 contos para a prestação final das locomotivas compradas á companhia Fives-Lille: 30 contos para parte de construção de 150 novos vagons tumbras; 48 contos para a de carroagens de 3.ª classe; 32 para 4 carroagens automoveis systemia Purrey; 60 para conclusão da estação de Setil; 15 para trabalhos na estação de Gaia; 20 para substituição do motor das officinas, instalação da luz electrica em Gaia, melhoramento das de Lisboa R. e Entroncamento, etc., 15 para renovação de pontes; 10 para renovação da via, 11 para alargamento de instalações em Alfarelos; 9 para Campolide; uns 42 para diversos trabalhos em varias estações; 4 para modificações dos escriptorios em Lisboa P.; 14 para aquisição de varios apparelhos, por diversos serviços, e 4 para imprevistos.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

São avisados os possuidores de titulos provisórios de accções d'esta Companhia de que a partir do dia 1 de fevereiro das 11 horas da manhã até as 2 horas da tarde em todos os dias uteis até o dia 29 do mesmo mez, e só as quartas-feiras d'ahi em deante, se procederá á troca d'esses titulos por titulos definitivos no escriptorio da Companhia em Lisboa, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º

Lisboa, 23 de janeiro de 1904.—O Director de Serviço, *Antonio José Gomes Lima*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1904

Entraram em discussão as propostas de fazenda, não só no parlamento como é costume, mas *em todo o paiz*, porque foi realmente com uma desagradável surpresa que elas foram recebidas por toda a parte, levantando protestos que vemos se vão tornando mais sérios do que os simples brados da oposição política contra qualquer medida do governo.

E' que d'essas propostas resulta, por todos os lados e sob todas as formas um tal agravamento de impostos que bem nos parece que o sr. ministro da Fazenda não logrará ver o seu edificio de pé senão no desenho que d'ele fez e que foi o bastante para horrificar toda a gente.

Realmente passando em revista o sumario d'essas propostas vê-se que, á excepção das que se referem á reforma do contracto com o Banco de Portugal (que já passou na camara electiva), á da remissão das Lezirias e a das estradas, todas as mais 14 propostas agravam, por uma forma impossivel de ser admittida, as condições da tributação, e ninguem ignora que a antiga phrase fontista «o povo pôde e deve pagar mais» está completamente voltada ao inverso em «o povo nada mais pôde nem deve pagar».

E' não pôde porque as condições de vida no paiz estão já tão difíceis que não pôdem peorar, e não deve enquanto na administração publica não vir implantada a economia e rigor nas despesas que elle tem que adoptar na sua casa para acudir aos tão elevados encargos que o tesouro lhe impõe.

Contra as novas propostas levantam-se protestos que revestem a maior seriedade porque são as principaes forças do paiz que protestam e porque se vê que todos tem rasão.

E o povo, o grande numero do que mais infimas receitas tem, o que mais difícil vê a vida cada dia, será por fim o que dirá a ultima palavra. E esse será o peior momento.

Não nos cabe no espaço a analyse d'essas propostas, mas no proximo numero viremos ainda a tempo para falar sobre algumas d'ellas, especialmente as que se referem á amoedação, direitos de importação em ouro e modificação da lei do sello, uma verdadeira rede de arrastar de que não escapam os mais insignificantes peixes, as miseraveis passagens de vintem nos caminhos de ferro, tremvias e pôdras diligencias da província! Podemos assegurar que só em Portugal se exigirá (se chegar a exigir-se) imposto sobre uma cobrança de 10 centimos de franco!

*

Mercado muito fraco, fazendo-se poucas transacções.

Em valores do estado só ha a notar a baixa muito sensivel no externo, 1.ª série, devido não só á grande melhoria do cambio como t-mbem á continuação da baixa nas praças estrangeiras.

Entretanto é este o valor mais procurado pelos capitalistas e por isso as tran-acções foram, de todos os valores de credito, as que tiveram maior vulto.

Em accões de Bancos, foram as do Banco Ultramarino que mereceram a attenção da nossa Praça, por causa da enorme baixa, devida ao dividendo a distribuir, que segundo se diz, será só 3 1/2 % quando se esperava 5 %.

As accões do Gaz conservam-se bastante firmes e em operações a prazo o movimento foi muito.

As accões dos Tabacos tiveram uma pequena melhoria de preços e fecharam ainda firmes.

Em accões da Companhia de Moçambique e Zambezia, o movimento, a dinheiro, foi muito pequeno, mas a prazo foi muito grande, sempre com tendencias de baixa.

Em obrigações temos apenas a notar a grande baixa nas obrigações Atraves Africa, devido ainda ao relatorio de fazenda, que aterrorizando os possuidores de titulos, acarretou ao mercado tão grande quantidade de papel que foi impossivel segurar os preços. Esta consequencia das propostas de fazenda é já bem palpável. Fecham ainda com vendedores.

Em valores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, o movimento foi muito, cahindo bastante os preços.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v	43 7/8	43 3/4	Desconto no Banco
" cheque.	43 5/8	43 9/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v	650	651	No mercado.....
" cheque.	655	657	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v	264	265	res.....
" cheque...	268	269	Cambio do Brazil
Francfort 90 d/v	264 1/2	265 1/2	Premio da libra...
" cheque.	268 1/2	269 1/2	e
Madrid cheque ..	795	805	1.7010

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscrições de assent.	38,15	38,15	38,15	38,15	38,10	-	38,90	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	-
" coupon	38,10	38,10	38,10	38,10	38,10	-	38,45	38,10	38,10	-	-	38,10	38,10	-
Obrig. 4 0/0 1883.....	20.200	20.250	20.300	20.300	20.300	-	20.300	20.300	20.300	20.300	20.350	-	20.350	-
" 4 0/0 1890 assent....	-	-	48.700	-	-	-	48.400	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon ...	-	48.700	-	-	-	-	-	57.000	56.800	-	57.000	-	56.800	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	56.700	-	-	-	-	56.800	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int....	56.700	-	56.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	111.900	-	-	-	-	112.000
Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	166.500	-	166.500	-	166.500	-	-	166.500	-	-	-	166.500	-	-
" " Commercial....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	118.000	-	-	-	-	-	113.500	113.000	112.200	-	-	110.000	108.000	-
" Lisboa & Açores.	125.000	-	125.000	125.000	-	-	125.000	125.000	125.000	125.000	-	-	125.000	-
" Tabacos coupon ...	142.000	-	142.000	142.500	142.500	-	-	-	143.100	-	-	143.500	-	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	74.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Real....	43.200	43.250	43.250	42.950	-	-	42.700	-	42.800	42.400	42.700	42.600	42.500	-
Obrig prediaes 6 0/0	93.000	92.800	-	-	-	-	-	-	93.000	93.000	-	-	-	-
" 5 0/0	89.700	89.850	89.700	89.850	89.950	-	90.000	-	89.900	90.050	-	89.900	89.900	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 3 0/0 2.º grau	42.500	45.200	45.200	-	45.000	-	45.600	44.800	44.800	44.600	-	44.400	44.400	-
" C. Nacional	-	71.000	-	-	-	-	-	-	70.900	-	-	-	-	-
" Atravez Africa....	-	89.500	89.500	89.300	89.000	-	88.400	88.000	88.000	87.000	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez 1.ª serie	62,80	62,70	62,70	62,35	62,37	62,50	62,35	62,12	62	-	61,95	61,47	-	-
Acções Companhia Real....	196	196	-	196	197	195,50	-	195	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	40	40,50	40,75	40,25	40	40	-	40,25	40,50	40	40	40	-	-
" Norte de Hespanha..	186,50	185	185	182	185	184	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	314	313	313	311,50	314	313,50	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	155	157	158	156	156	156,50	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	365	365	364,50	364,25	365	365	365	366	365	366	-	-	-	-
" " " 2.º grau	204,50	205	204,75	205	204	204,75	204	202	202	203	203	203	-	-
" C. Beira Alta.....	121	122	123	122	123	123	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	-	137	138	137,25	-	137,25	-	136,50	135	130	131,25	131	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	352	352	350	350	350	349,50	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez	62,75	62,75	62,75	62,25	62,25	62,25	-	62,25	62	62,12	62	61,75	-	-
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Afric....	-	82,75	82,75	-	82	-	81,50	-	-	79,50	79	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	1904-903		1903-902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Total	Kilom.	Total	Kilom.	1904-903	1903-902	Kilos
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida....	24 31 Dez	693	99.445 000	143 999	693	78.161 288	112.786	4.582.144 000	4.399 228.024
Nova rede garantida.....	24 31 Dez	380	13.978 000	36 784	380	11.462 712	30.165	670.342.000	619 852.976
Sul e Sueste.....	21 30 Nov	518	34 618 360	66.830	494	34 877.338	70 601	1.299.128.095	1.142.632.627
Miudo e Douro.....	1 10 Dez	"	37 569.150	72 527	"	30 452.225	61.644	1.336.697.245	1.173.084.852
Beira Alta.....	17 23 Dez	253	8 493.601	33.571	253	8.128.275	32.127	416.205 126	398.741.004
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	10 16 Dez	105	1.766.325	16.822	105	1.938.588	18.462	94.933.555	90.623.615
Guimarães	1 10 Jan.	"	1.832.931	17.456	"	2.268.378	21.603	96.766.486	92.891.993
Porto à P. e Famalicão	1 30 Nov.	64	10.281.857	160 654	64	9.035.706	141.182	123.958 513	123.896.577
Norte de Hespanha ..	1 7 Jan.	"	2.917.472 Ps.	797 3656	Ps	2.822.624 Ps.	772 Ps.	115 052.630	111.305.084 Ps.
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	1 7 Jan.	3650	1.512.586	414 3650		1.553.438	425	1.512.586	1.553.438
Andaluzes.....	24 31 Dez	1067	466.650	437 1067		468.804	439	21.412.950	22 001.414
Madrid — Caceres.....	1 7 Jan.	429	65.388	152 429		84.302	196	65.388	84.302
Zafra a Huelva.....	1 7 Jan.	180	29.673	164 180		39.722	220	29.673	39.722
8 14 "	"	52.989	294 "	40.609		225	82.662	80.331	2.331
15 21 "	"	49.400	274 "	39.668		220	132 062	119.998	12.064

ENTRE O MONDEGO E O TEJO

Plano da rede complementar do centro

Como é sabido o decreto de 6 de outubro de 1898 prescreveu que nenhum caminho de ferro seja construído sem prévia classificação baseada num inquérito administrativo de utilidade pública.

Encarregou o mesmo decreto duas comissões técnicas de elaborarem e submeterem a inquérito os planos das redes complementares ao norte do Mondego e ao sul do Tejo.

Após o exame das estações consultivas foram esses planos decretados em 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902.

Equal providencia se tornava necessária em relação à região central do país, compreendida entre o Mondego e o Tejo.

O decreto de 27 de setembro de 1899 confiou a uma comissão técnica o delineamento do plano e o respectivo inquérito.

Circunstâncias que é ocioso referir obstaram ao cumprimento do decreto.

Surgiram entretanto, para a construção de novas linhas na região do centro, alvitres e pretensões desencontradas, comprovando a indispensabilidade de um plano methodico e sujeito ao exame dos interesses regionais e à critica das estações competentes.

O actual ministro das obras públicas, cuja infatigável actividade tão vivo impulso tem imprimido à viação acelerada, suscitou, pois, o cumprimento do decreto de 1899.

Acha-se correndo o inquérito, sendo pois opportuna notícia acerca do plano delineado pela comissão.

Comprende este as seguintes linhas de via larga:

Cacem a Caxias. — A ligação da linha de Cintra com a de Cascaes justifica-se plenamente. Demais, acha-se já autorizada pela alínea c) da condição 1.ª do alvará de 9 de abril de 1887, que concedeu à Companhia Real o ramal de Cascaes.

Alverca à Ericeira por Mafra. — É por assim dizer uma linha de serviço da defesa concentrada de Lisboa, ligando a linha de Oeste com a de Leste.

Carregado ás proximidades de Torres Vedras. — Substitui em parte o ramal da Merciana e constitue uma ligação curta e útil das linhas de Leste e Oeste.

Setil pelo Cartaxo, Rio Maior a Obidos e Peniche. — É o prolongamento da linha de Sant'Anna e assegura as relações diretas do Alemtejo com a região servida pela linha de Oeste.

O seu prolongamento entre esta e Peniche tem algum valor sob o ponto de vista militar, embora seja pouco importante pelo que respeita a tráfego.

De via reduzida:

Thomar foi escolhido para centro de irradiação de uma rede secundária; cujos elementos vamos enumerar rapidamente.

Thomar à Louzã. — Esta linha segue a foz de Alge a entrar na linha de Arganil, servindo uma região rica e populosa.

Louzã por Ceia e Gouveia á linha da Beira Alta. — Limitada a via larga ao troço de Coimbra à Louzã, a linha antecedente seguirá por Arganil, Ceia e Gouveia, servindo a vertente norte da serra da Estrela e os importantes centros que nela demoram, indo ligar-se à linha da Beira Alta no local conveniente aquém de Fornos.

Linha do Valle do Zêzere. — Sae da precedente e seguindo pelo Zêzere vae encontrar a linha da Beira Baixa em Caria, prolongando-se até Penamacor e dando uma bifurcação por Belmonte até Manteigas. Deve ser difícil a sua construção.

Linha de Dornes por Castello Branco á fronteira. — Serve a Certã e Proença a Nova, dirigindo-se á fronteira com o objectivo de servir os jazigos de phosphorite de Zarza.

Linha de Thomar a Nazareth. — É o tronco commun de que derivam as três linhas antecedentes e que as liga com um porto de mar, servindo ao mesmo tempo Ourem, Porto de Mós e Alco baça.

Thomar a Rio Maior. — Por Torres Novas, Alcanena e Alcanede para vir encontrar a transversal da via larga. Dá nas alturas de Torres Novas um ramal para a Gollegã.

Tal é o plano proposto que oportunamente analizaremos, sendo preferível aguardar os elementos de apreciação subministrados pelo inquérito.

Tracção tangencial

Já aqui nos referimos a este novo invento destinado, a fazer uma transformação importantíssima nos transportes em tremvias eléctricos.

O invento deve-se principalmente a Kosenfeld e Zeleynay, engenheiros da companhia eléctrica e hidráulica de Charleroi, na Bélgica.

Baseia-se na aplicação de correntes alternadas poly-

phasicas, e é caracterizado por dispensar nas carruagens qualquer motor de rotação ou qualquer meio de toma de corrente, obtendo-se o movimento do veículo sómente sob a influência do seu campo magnético de tracção, obtido dum modo muito original.

E' sabido que nos motores polyfásicos não existe em geral ligação eléctrica entre a parte girante ou *rotor*, e a parte fixa ou *stator*.

Sabe-se também que em virtude das correntes polyfásicas do stator se produz um campo magnético rotatório, que pelas reacções originadas no rotor lhe imprime um movimento circular.

Se se collocar sobre um plano o inductor e se suspender sobre elle o induzido, o movimento de rotação transforma-se em translacão.

Aplicado o princípio aos veículos, vê-se que se hão-de mover ao longo dos carris logo que passe uma corrente polyfásica pela parte fixa do sistema ou no stator; pois se forma um campo magnético de tracção.

A dificuldade que havia na redução da distância entre o rotor e o stator venceu-se. Venceu-se igualmente a dificuldade proveniente da necessidade de estabelecer o stator entre os carris durante toda a extensão da traçado, dividindo-o em secções e alimentando estas secções separadamente. Fazem-se de 500 m.

Venceu-se ainda outra dificuldade qual era a de se conseguir que o consumo d'energia fosse constante em todos os pontos da linha, tanto em rampa como em patamar, fazendo-se variar a distância entre os polos do motor triphasico, o que influe imediatamente na velocidade do motor.

D'este modo se conseguiu:

1.º empregar directamente caracteres de alta tensão sem necessidade de transformação nem de contactos exteriores;

2.º tornar a tracção independente da adherência, o que dispensa o emprego intencional de veículos pesados para que possam subir nas rampas fortes;

3.º a tracção efectua-se sem transformações mecanicas do movimento;

4.º são cortados todos os movimentos perturbadores;

5.º são reduzidas notavelmente as despesas de conservação do material circulante e fixo, por se dispensarem os órgãos de transmissão mecanica e do movimento.

O electricista Eugenio Aignoy fez dois projectos para tremvias numa linha de 50 km., empregando num d'elles o sistema de toma lateral de corrente e no outro o sistema de tracção tangencial.

Concluiu do orçamento que a despesa na instalação era proximamente a mesma, mas o rendimento industrial ficava muito diferente. Sendo este de 32 por cento pelo antigo sistema, subia a 60 por cento no novo sistema.

Quanto maior fôr a extensão da linha, mais predominam as vantagens da tracção tangencial que será seguramente o sistema do futuro.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Hespanha

Foi feita a concessão da linha de Lerida a Puigcerdá, com motor eléctrico, utilizando as estradas de Madrid a França pela Jurquera e de Lerida a Puigcerdá por Leode Urgel.

Foram igualmente concedidas as linhas de tracção eléctrica de Roquetas a San Carlos de la Rapita na província de Tarragona, a da praça do Bispo em Orense até o balneario de San Lazaro na villa de Verin; e a de Madrid a Arganda.

Vae ser adjudicada em hasta pública no dia 12 de fevereiro a concessão do tremvia com motor eléctrico de Mondariz a Porriño na província de Pontevedra. Esta concessão foi pedida pela companhia Iberia concessionaria, que tem o direito de opção.

Illuminação eléctrica dos tremvias

Todos conhecem a impressão desagradável que se experimenta quando estando dentro d'uma carruagem de tremvia profusamente iluminada por lampadas de incandescência eléctrica,

subitamente se apagam por se desprender o rolador ou trolley do fio aéreo que lhe dava a corrente.

Tratou-se de dar remedio a este inconveniente e hoje pôde dizer-se eliminado. Adoptou-se para tal a seguinte disposição: As lampadas ordinarias da carruagem estão montadas em série com uma bateria e um commutador electro-magnético que mantém aberto o circuito normalmente. Em circunstâncias ordinarias a corrente vai do rolador ás lampadas, á bateria, ao motor, ás rodas e aos carris. Interrompendo-se porém o circuito ordinário, funciona o commutador fechando-se o circuito da bateria de socorro que continua a dar o potencial necessário ao funcionamento das lampadas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Algarve. — Foram a Villa Real de Santo Antonio os srs. Justino Teixeira, Fernando de Sousa e Figueiredo e Silva, estudar o local em que deve ser construída a estação, mas não se pôde ainda fixar, sem novos estudos, esse local.

Carroagens directas. — As Companhias Real e Beira Alta acabam de resolver o estabelecimento de um serviço diário de carroagens directas entre as suas linhas, para serviço de passageiros.

Estas carroagens seguirão de Lisboa no comboio correio n.º 15 ás 9 e meia da noite, da Companhia Real, continuando desde a Pampilhosa nos comboios n.ºs 1 e 3 da Beira Alta, e regressando no comboio n.º 4 d'aquela linha e no também n.º 4 da Companhia Real.

Thomar e algures — Disse o *Seculo* que o sr. dr. Vieira Guimarães, um thomarense muito defensor da sua terra, tivera uma demorada conferencia com o sr. Fernando de Sousa, deprehendendo-se que foram muito importantes as discussões e muito adeantou com elas a cidade de Thomar.

Isto apenas differe do exacto em que tal conferencia não existiu, mas uma simples conversa, sem o menor carácter oficial, em que o sr. Guimarães mais uma vez insistiu na sua teoria que tão prejudicial tem sido aos interesses de Thomar — a ligação com o Entroncamento.

Realmente, tendo a Companhia Real absoluta garantia de uma zona de protecção de 40 kilómetros, querer construir dentro d'essa zona uma linha paralela é uma teimosia que não se explica.

A linha ferrea de Thomar tem sido objecto de tantas boas vontades que, quando o espaço nol-o permittir, talvez contemos a historia.

O que é certo é que há muitos annos que Thomar podia ter a sua linha, se certas influencias locaes não fizessem oposição aos que tanto para isso trabalharam. Mas não se perde em esperar uns tempos que não serão longos para quem há 17 annos luta contra as más vontades, até dos que mais lucrariam com esse melhoreamento.

Coisas nossas, mais singulares que as *cosas de Espanha!*

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

As receitas das rôdes principais do vizinho reino foram as seguintes no anno de 1903:

A companhia dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha, 3.656 km., 115.052.630,71 pesetas, ou mais 1.747.542,82 do que no anno anterior.

Companhia Madrid-Zaragoza-Alicante, 3.650 km., 103.059.465,53 ou mais 1.718.213,67.

Caminhos de ferro Andaluzes, 1.067 km., 22.412.950,68, ou menos 588.494,24.

Madrid-Cáceres-Portugal, 429 km., 4.787.949,72, ou mais 147.315,85.

Plasencia, Astorga (Oeste), 348 km., 3.074.449,00, ou mais 3.680,56.

Medina-Zamora-Orense-Vigo, 299 km., 3.907.934 ou mais 555.192.

Róbla a Valmaseda y Luchano, 284 km., 2.075.053,37 ou mais 66.557,82.

Linares a Almeria (Sul), 246 km., 4.232.787,89, ou mais 386.999,35.

Zafra a Huelva, 180 km., 2.347.983,29, ou mais 200.450,31. Medina del Campo a Salamanca, 77 km., 1.142.004, ou mais 4.570.

Portanto, houve excedente nas receitas em todas menos na das caminhos de ferro Andaluzes.

ITALIA

Foi apresentado ao parlamento um projecto de lei autorizando a despesa de 5.000.000 de liras para a construção do troço da linha ferrea que ligue a estação de *Trastevere* com a linha *Roma-Pisa* e com a estação central *Tervirno*, por conta da es-tado.

INGLATERRA

Foram apresentados ao parlamento inglez varios projectos ferroviários e de tremvias importantes.

A *Great Northern* pretende ampliar a linha *High Barnet* até *Finsbury Park* e *Finchley*.

A *London and North Western* projecta construir uma linha a *Park Royal*.

A *Midland Ry.* ampliará a linha *Plesley* enlaçando-a com *Derbyshire, Lancashire and East Coast Ry.* e construirá a linha *Hope and Castleton*.

A *Great Western Ry.* propõe uma grande quantidade de novas linhas locaes.

A *Lancashire Lines Committee* amplia as suas linhas de *Manchester* a *Liverpool*.

A *Leeds Corporation* projecta uma linha de *Masham* a *Colsterdale*.

RUSSIA

A estatística dos caminhos de ferro russos em 1903 dá um deficit de 7 milhões de rublos na exploração das linhas do estado. As receitas atingiram 414 milhões e as despesas 421 milhões.

TURQUIA

Affirma-se que o sultão, cedendo aos desejos da Austria-Hungria, estava decidido a emprehender a construção dos caminhos de ferro da *Macedonia*, *Velha Servia*, e *Albania* ligando Constantinopla com o Adriatico e o mar Egeo, pelo golfo de Salónica, com Viena.

EGYPTO

Sr. Elder Gorst deu consentimento para que no orçamento khedivial se inclua a verba de 1.700.000 libras destinadas á construção d'uma linha do valle do *Nilo* ao mar *Vermelho*, partindo de *Berbera* e chegando a *Suakin*.

Esta linha de grande interesse commercial e que deve ser um poderoso elemento para a prosperidade do Soldão, vai começar-se brevemente.

INDO-CHINA

Foi inaugurada a linha ferrea de *Thang-Hoa*, que serve uma das mais bellas regiões de Tonkim. Esta linha deve mais tarde prolongar-se até *Vinh*.

ESTADOS-UNIDOS

D'uma estatística oficial baseada em informações colhidas de 849 empresas de viação acelerada, e a que faltaram só os dados relativas a 22, resultam as seguintes cifras.

A extensão das vias ferreas em exploração é de 22.590 milhas ou 36.354 kilómetros de via simples.

O movimento de passageiros durante o anno de 1902 foi de 4.809.554.438.

Como a população é de 76.000.000 segue-se que os tremvias transportaram 63 vezes a população total ou, o que vale o mesmo, cada habitante viajou 63 vezes no anno.

As receitas de passageiros foram de 247.553.999, receitas diversas 2.950.628.

Os lucros da exploração foram 95.113.131.

O capital em acções é de 350.945.016.

O numero de carroagens em serviço era de 66.784.

A tarifa média é de cinco centecimos ouro por viagem.

O rendimento do capital regula por 8 1/4 por cento.

D'aqui se pôde concluir o extraordinario desenvolvimento dos tremvias de tracção mechanica e electrica neste extraordinario paiz.

Notas varias

Circulação em Londres. — A grande metropole que abriga 5 milhões de habitantes é servida por vias ferreas de 25 linhas, cuja extensão total atinge 365 kilómetros, nas quais ha nada menos do que 273 estações,

As linhas de tremvias medem 184 kilómetros, 115 dos quais no condado de Londres propriamente.

Nas vias ferreas em 1900 transitaram 400 milhões de passageiros, nos *omnibus* 500 milhões, nos tremvias 300

milhões, nas carroagens e em barcos a vapor 73 milhões, o que dá um numero approximado de 1.273 milhões em transito.

Multador automatico. — Nos tremvias electricos ingleses está-se usando um apparelho que tem grande conveniencia para o publico e pôde ser causa de diminuirem muitos desastres devido a velocidades exageradas das carroagens.

Um multador automatico accusa as velocidades do veiculo logo que ultrapassam o limite estabelecido.

Lido, á chegada por um agente, applica-se a multa.

Os apparelhos ficam a bom trecho de graça á compa-
nhia.

A maior locomotora electrica. — Pesa 180 toneladas a locomotora construida pela «General Electric Company» para o tunnel de *Baltimore* na via ferrea *Baltimore-Ohio* com comboios de 1.500 toneladas e rampas de 1 por 66.

Attinge 2.000 c. v. de potencia.

Compõe-se de duas unidades que pôdem conjugar-se de diversos modos.

Cada unidade tem rodas motrizes de 42 polegadas, havendo ao todo 16 rodas motrizes na locomotora.

A hulha liquida — Segundo a *Revista minera* o engenheiro D. Mannel Lombardo projectou uma fonte hydro-electrica com agua do rio *Guadiana* entre as estações de *Cortes de la Frontera* e *San Pablo* na via ferrea de *Robadilla* a *Algeciras*.

Aproveitou-se uma queda em *Buitreras* com a altura de 124^m,4 e o caudal de 1.400 litros por segundo, que dará 1.860 ev., outra em *Corchado* de 127^m,7 de altura e 1.600 litros de caudal que dará 2.180 c. v.

A corrente electrica será transportada a 45 kilm. até Gibraltar e a 70 kilm. até Cadiz.

Deslocação d'uma ponte — O passadiço provisorio de Passy da exposição de 1878 vae ser deslocado para ali se collocar a nova ponte do Metropolitano. O trabalho da mudança de duzentas toneladas de metal executa-se da seguinte maneira:

Duas barcaças com 5^m de largura e 38 de comprimento sustentando cavalletes, collocam-se sob os troços dos tramos. Recebem um lastro de areia de modo a mergulharem na agua 1^m,6 abaixo do nível normal.

Alliviam-se para subirem em virtude da impulsão da agua. Levantam então o peso da ponte. São rebocadas para o novo local.

Repete-se varias vezes esta operação. Este methodo não é novo. Foi já empregado no Egypto. Era assim que se deslocavam, através de canaes abertos expressamente, os enormes obeliscos de Scrostris.

Companhia Àtravés d'Africa

Relatorio do conselho d'administração e parecer do conselho fiscal

Apresentados á assemblea geral de 11 de novembro de 1903
(Continuado do n.º 386)

Exploração

Segundo o costume dos relatorios, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890	17:000\$000	1896-1897	207:000\$000
1890-1891	35:000\$000	1897-1898	177:000\$000
1891-1892	62:000\$000	1898-1899	216:000\$000
1892-1893	97:000\$000	1899-1900	306:000\$000
1893-1894	120:000\$000	1900-1901	288:000\$000
1894-1895	164:000\$000	1901-1902	308:000\$000
1895-1896	201:000\$000	1902-1903	299:000\$000

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos treze ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891	254\$270	1897-1898	591\$320
1891-1892	332\$836	1898-1899	674\$236
1892-1893	432\$009	1899-1900	846\$003
1893-1894	476\$678	1900-1901	793\$827
1894-1895	577\$972	1901-1902	846\$685
1895-1896	670\$021	1902-1903	820\$159
1896-1897	691\$033		

e que neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 3,13 %.

O aumento de tarifas rendeu, desde julho de 1902 a junho de 1903, 108:00 \$000 réis.

A applicação d'este aumento produziu em média 57,47 %, quando devia produzir 75 segundo a lei.

Comparando este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 9:000\$000 réis para menos. A diminuição proveniente na redução da tarifa do café foi de 12:000\$000 réis. Se juntarmos esta verba ao rendimento acima, vê-se que o rendimento geral da linha seria de 310:000\$000 réis se não se fizesse essa redução.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

	2.º semestre de 1901	1.º semestre de 1902
1.ª classe	76 ou 2,69 %	73 ou 3,22 %
2.ª "	214 " 7,59 "	136 " 5,99 "
3.ª "	2.537 " 89,72 "	2.065 " 99,79 "

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior, na 3.ª classe, notando-se um aumento na 1.ª e uma diminuição na 2.ª classe, havendo porém, na totalidade, uma diminuição de 7,18 % na quantidade e de 14,72 % no rendimento.

Mercadorias

Transitaram:

	Grande velocidade	Pequena velocidade
De 1901-1902	284 toneladas	15.565 toneladas
De 1902-1903	368 "	14.262 "
Diferença: mais	24 " mais	1.303 "

Houve, pois, em mercadorias, uma diminuição de 8,07% no peso e um aumento de 0,29% no rendimento, o que se explica pela pequena quantidade de pedra transportada, neste exercicio, que representava no anterior um peso muito elevado mas com um pequeno rendimento.

Senhores accionistas:

Sendo o rendimento d'uma linha ferrea a base de apreciação da prosperidade da respectiva empresa e a progressão d'esse rendimento um signal evidente da sua importancia futura, um rapido exame aos nossos relatorios transactos faz vêr imediatamente que, se não fossem circunstancias absolutamente extraordinarias e de sobrejo explicadas, a prosperidade da nossa Companhia e o seu desenvolvimento relativos eram factos incontrovertidos.

Para justificar o primeiro d'estes factos, basta vêr a conta de Lucros e Perdas, cujo saldo, ainda mesmo que se lhe reduzam encargos provaveis, provenientes do contracto do aumento de tarifas, é animador, logo que a Companhia seja alliviada do pagamento de juros e diferenças cambiais. Effectivamente, em um paiz onde a iniciativa individual é completamente embarçada e annullada por toda a casta de tropeços, é já caso muito para admirar a prosperidade d'uma empresa, com acção no continente. E, se assim é, como poderá prosperar uma empresa, cuja actividade é exercida em um paiz longíquo, relativamente atrasado e onde começa agora a estudar-se o que ao Estado compete fazer para elle se poder desenvolver?

O segundo facto justifica-se pela progressão do rendimento que em treze annos subiu de 17 a 300 contos e com o facto ainda mais significativo d'essa progressão depois da linha concluída, em 1899, subindo o rendimento em tres annos de 200 para 300 contos.

O triste estado a que tem chegado o commercio de Loanda não podia deixar de reflectir-se na nossa linha, que é por assim dizer o indicador d'esse commercio, especialmente entre o litoral e o interior. Afectado todo o sistema economico da colonia, o nosso rendimento foi afectado tambem, descendo, em relação ao anno anterior, 9:000\$000 réis, diferença a que não é estranha, em parte, a redução das tarifas do café e a diminuição do consumo d'este em virtude do seu baixo preço. Está mais que provado que a redução nas tarifas do café em nada favorece a sua exportação e a prova é o seu pequeno consumo, apesar do preço reduzido a que chegou.

Tem esta Companhia objectado sempre á redução das tarifas do café e, combatendo-a, não defende egoisticamente os seus interesses, visto que essa redução tem caracter transitorio e só poderia prejudicar a Companhia quando o rendimento da linha fosse superior á importancia da garantia de juro paga pelo governo. Combatendo-a, defende os interesses do Estado, porque é o Estado e mais ninguem que paga essa diferença, visto que ella faz baixar o rendimento da linha e, consequentemente, aumentar a importancia que o governo paga para a completar aquella garantia. Na parte em que afecta o rendimento pelo augmento de tarifas, é ainda o Estado quem paga a diferença, attendendo á applicação dada ao producto d'esse augmento pelas disposições do respectivo contracto.

E' conveniente, portanto, que fique bem estabelecido que a Companhia, sob este ponto de vista, trata apenas da defesa dos interesses do Estado.

Precisamente neste caso se encontra a redução feita nos transportes de material para a construcção do caminho de ferro de Malange.

A Companhia, aceitando as tarifas que o governo propôz para o transporte do material para o prolongamento da linha de Ambaca a Malange, nada sofre; é o Estado quem suporta essa redução, que vem diminuir a parte do rendimento a encontrar na garantia de juro, sem ter ao menos a vantagem de baratear a construção d'aquele prolongamento, visto que o que o Estado dá a menos nos transportes, dá-o a mais na liquidação d'aquele garantia.

Já no relatório anterior vos fizemos notar o aumento que se notava no transporte da borracha pela nossa linha e de novo chamamos a vossa atenção para esse aumento.

Os mappas desenvolvidos do rendimento da nossa linha vos darão a indicação sobre essa e outras alterações.

Assim, no café, tivemos uma diminuição de 966 toneladas correspondendo a 29.079\$300 réis.

Os aumentos principaes foram nas seguintes mercadorias em relação ao exercício anterior:

Borracha	397 ton.	rendendo 17.429\$320 ou	86 %
Cera	25 "	1.168\$030 "	86 %
Fazendas	131 "	7.801\$460 "	49 %
Ferragens	22 "	741\$070 "	65 %
Fuba	155 "	1.394\$610 "	30 %
Milho	496 "	2.202\$000 "	101 %
Polvora	76 "	4.118\$260 "	125 %
Ranchoj	52 "	2.613\$760 "	19 %
Sal	23 "	777\$920 "	6 %

E' para notar principalmente a borracha, producto rico, cujo transporte deriva, como vêdes, para a nossa linha e que mais se accentuará á medida do avanço da linha para Malange.

Como tereis visto, aumenta a dívida da Companhia ao Estado, subindo paralelamente a cifra das reclamações, que a Companhia se julga com direito a fazer ao Estado, propondo, até hoje sem resultado, que essas reclamações sejam submettidas a um tribunal arbitral, como está previsto no contrato de concessão.

Em quanto esse tribunal não dê a sua sentença, a Companhia continuará a levar o resultado da exploração á conta de Lucros Suspensos, que mostra o saldo de 667.363\$468 réis.

Ainda não está concluída a ponte sobre o Lucala, que muito deve facilitar o tráfego, e receiamos que seja adiada para muito tarde a construção da linha até Malange, cujos efeitos no aumento do rendimento da exploração escusamos encarecer, efeitos que só por si justificam por parte da Companhia a rescisão do contrato de 1897.

Ha muito que o conselho de administração, de harmonia com a auctorização concedida pelo artigo 67º do estatuto, creou em Loanda uma caixa de socorros para o pessoal d'ali, instituição que funciona regularmente e tem prestado bons serviços.

Agora, em virtude do disposto no art.º 68º do mesmo estatuto e a pedido do pessoal superior, resolveu crear uma caixa de apostas para todos os empregados da Companhia em África e na Europa, tratando-se activamente da organização do respectivo regulamento e devendo começar a funcionar no princípio do proximo anno.

Não pôde a Companhia prestar grande auxilio a essa instituição na occasião presente; mas pôde indirectamente fazê-lo por alguma forma até que circunstancias futuras lhe permittam prestar-lhe um auxilio directo.

A criação d'esta caixa representa uma justica prestada a empregados antigos e zelosos, alguns do tempo da organização da Companhia, e um incentivo efficaz para os novos.

(Continua).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Comboios tramways

Ampliação da tarifa especial L n.º 1 de grande velocidade em vigor desde 1 de fevereiro de 1904

Preços por bilhete

De Lisboa (Caes dos Soldados) ás estações e apeadeiros seguintes ou vice-versa. Braco de Prata, Cabo Ruivo e Olivaes, 1.ª classe 60 réis, 2.ª classe 50 réis, 3.ª classe 40 réis. Sacavem, 1.ª classe 170 réis, 2.ª classe 100 réis, 3.ª classe 70 réis Santa Iria e Povoa, 1.ª classe 330 réis, 2.ª classe 220 réis, 3.ª classe 150 réis. Alverca, 1.ª classe 400 réis, 2.ª classe 250 réis, 3.ª classe 170 réis. Alhandra, 1.ª classe 450 réis, 2.ª classe 280 réis, 3.ª classe 190 réis. Villa Franca, 1.ª classe 500 réis, 2.ª classe 300 réis, 3.ª classe 200 réis.

Estes bilhetes são validos, tão sómente, para os comboios tramways que os horários annunciem e que partam de ou cheguem a Lisboa (Caes dos Soldados), ficando os passageiros sujeitos ao trasbordo em Braco de Prata.

As condições da tarifa L n.º 1 de grande velocidade regulam este serviço.

Lisboa, 21 de janeiro de 1904.

Serviço directo combinado com os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste desde 1 de fevereiro de 1904

Faz-se publico que serão vendidos bilhetes directos de todas as classes entre as estações das linhas do Sul e Sueste e as da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, quer pela via Barreiro-Lisboa, que pela via Vendas Novas-Setil.

Serão igualmente aceites expedições de toda a especie, das linhas do Sul e Sueste para as da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e demais linhas do paiz, e vice-versa, por qualquer das duas citadas vias, pelos preços das tarifas applicaveis a cada percurso.

Não se transportará pela via Barreiro-Lisboa: cães, veículos em grande velocidade, transportes fúnebres, touros, animais não domesticos, material circulante, retorno de taras vasias, mercadorias a granel, volumes de peso não superior a 10 kilos expedidos pelas tarifas n.º 8 de grande velocidade de ambas as administrações e quaisquer expedições de ou para o ramal de Cascaes.

Os transportes pela via Barreiro-Lisboa ficam sujeitos ás taxas de camionagem em conformidade com a respectiva tarifa do Sul e Sueste.

Por excepção, os transportes pela via Vendas Novas-Setil, procedentes de, ou destinados ás estações do Sul e Sueste desde Cabrela até Estremoz, Moura, Faro, Portimão e futuros prolongamentos das respectivas linhas ou ramaes, terão os seus preços regulados como segue:

1.º—Quando o tráfego proceder de, ou se destinar aos trajetos nas linhas da Companhia Real compreendidos entre Vidalgal e Muge e desde Torres Novas até Cascaes, Cintra ou Obidos (via Braco de Prata), os preços do transporte nos percursos do Sul e Sueste, até ou desde Vendas Novas, terão, como limite maximo, os mais favoraveis applicaveis á estação do Barreiro.

2.º—Quando o tráfego proceder de, ou se destinar ás demais estações da Companhia Real, o limite maximo dos preços do transporte do Sul e Sueste, até ou desde Vendas Novas, será o preço mais favoravel correspondente á estação do Barreiro, menos 500 réis por tonelada, não podendo, porém, descer, em caso algum, abaixo do que corresponder ao minimo de percurso previsto na tarifa respectiva.

Em qualquer d'estes casos (alíneas 1.º e 2.º) as condições de applicação serão as que correspondem, nas tarifas, ao preço aplicado.

Além do preço do transporte serão cobradas despesas accessórias nos termos da competente tarifa salvo as excepções que consignar a tarifa especial applicada, sendo, portanto, as isenções relativas aos preços de ou para Barreiro, extensivas a Vendas Novas, quando a esta estação forem applicados os preços do Barreiro nas condições das alíneas 1.º e 2.º

Para os efeitos do que dispõe a alínea 2.º os preços por vagon serão considerados como correspondentes a 10 toneladas, salvo se a tarifa applicada fixar outro peso minimo para o carregamento dos vagons sendo, então, determinado por esse peso o preço correspondente á tonelada. Outrosim serão considerados equivalentes a uma tonelada: 3 cabeças de gado bovino adulto, 4 cabeças de gado cavallar ou muar, 10 cabeças de gado suino, 30 cabeças de gado lanígero ou caprino, 12 cabeças de gado azinino e de crias de gado bovino ou garrafas, 2 carros ou carruagens.

Aos carregamentos de gado por vagon completo será atribuido o peso de 3 toneladas; aos de toneis armados, o peso de 1 tonelada.

O presente annulla e substitue, para todos os efeitos, o Aviso ao Publico B 1.294 de 13 de janeiro de 1904.

Lisboa, 27 de janeiro de 1904.

Festas do Carnaval em Lisboa

Para os efeitos da condição 1.º da tarifa especial n.º 7 de grande velocidade são equiparados aos dias santificados, para os bilhetes que sejam vendidos para Lisboa, os dias 13, 15, 16 e 17 de fevereiro proximo (sabbado gordo, segunda e terça feira de entrudo e quarta feira de cinzas) tendo, assim, validade até o dia 18 (quinta feira) inclusivé, os bilhetes tomados desde 12 (sexta feira) e cujo prazo ordinario expirar antes de 18.

Lisboa, 23 de janeiro de 1904.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 8 de fevereiro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art.º 108.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-há á venda em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 8 de dezembro de 1903 bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 6 de fevereiro de 1904 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 21 de janeiro de 1904.

1 caixa com vinho, 41 k. de Gaia a Estarreja, a Manoel da Costa Oliveira, — 1 grade de caixilhos, 55 k. de Vianna a Lisboa R., a Augusto Carlos Villas, — 7 barricas de louça de ferro, fundição ordinaria, 1500 k. de Gaya a Lisboa P., a Julio Felner; — 8 caixas com vinho, 327 k. de Mogofores a Portalegre, a Joaquim Tavares Fernandes; — 3 volumes com saccos vazios, 87 k. de Payalvo a Lisboa P., a J. A. Brazil; — 6 volumes com saccos vazios, 142 k. de Payalvo a Figueira da Foz, a União Commercial; — 2 caixas com conservas, 61 k. de Alcantara T. a Figueira da Foz, a Adriano Rodrigues Lucas; — 1 caixa de stearina, 12 k. de Porto-Alfandega a Villa Franca, a J. P. Faria Bravo; — 1 caixa com dois contadores, 55 k. de Abrantes a Lisboa P., a Pinto Bastos; — 1 caixa com açafrão, 2 k. de Murcia a Crato, a Basar; — 4 saccas com pimentão, 381 k. de Ciudad Rodrigo a Fundão, a Cesar Dori; — 1 mala de roupa, 52 k. de Porto a Coimbra; — 200 travessas; — 1 porção de taboados, 940 k.

Venda de sucata

No dia 29 de fevereiro, 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 da seguinte sucata:

Carris d'aco 4.000.000 kilogrammas, carris de ferro 50.000, ferro forjado 1.400.000, ferro de pontes 140.000, ferro fundido 80.000, molas d'aco 7.500, rodas d'aco 140.000, aros d'aco 100.000, eixos d'aco 16.000, aços diversos 270.000, latão 12.000, bronze 300, cobre 2.500, tubos d'aco 85.000, limalha de bronze 5.000, limalha de cobre 1.000, limalha de latão 500, limalha de metal branco 1.300, limalhas diversas (misturadas) 33.000, zinco 600, aparas de ferro 20.000.

A sucata pode ser examinada na estação de Alcântara Terra.

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

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

Lisboa, 25 de janeiro de 1904.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Construção da estação de Contomil

Pelo presente se faz publico que no dia 12 do mês 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 público para a arrematação da empreitada de construção das seguintes obras:

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

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

c) Construção de diversos aquedutos, siphões e muros de suporte.

O deposito provisório, que poderá ser feito nas tesourarias de qualquer das estações 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 tesouraria onde o houver sido o provisório, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada directamente á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro até as 11 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, podem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 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.

Construção de estradas

Pelo presente se faz publico que no dia 5 de fevereiro proximo, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sede d'esta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para a adjudicação de duas tarefas de construção completa de estradas de acesso ás estações em harmonia com a portaria de 28 de outubro ultimo, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo da referida direcção, a saber:

Tarefa n.º 1 — Entre perfis 0 a 109, estrada real n.º 34, de Casaes Novos a Barca de Alva, ramal para a estação de Aregos.

Tarefa n.º 2 — Entre perfis 1 a 38, estrada real n.º 34, ramal da estrada real á estação da Ermida.

As bases de licitação, serão:

Para a primeira tarefa 7:220\$000 réis.

Para a segunda tarefa 3:500\$000 réis.

Para a admissão ao concurso é necessário fazer préviamente os depósitos de 181\$000 réis para a primeira tarefa e de 88\$000 para a segunda.

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

Os projectos, caderno de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria do serviço da construção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, Rua da Estação, 106, todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 22 de janeiro de 1904

Construção do taboleiro metálico da passagem superior de Luzares

Pelo presente se faz publico que no dia 22 do proximo mês de fevereiro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro na estação de Campanhã, ao concurso público para a arrematação da empreitada da construção do taboleiro metálico da passagem superior de Luzares.

O depósito provisório, que poderá ser feito nas tesourarias 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 31\$000 réis e o definitivo que terá de ser feito na mesma tesouraria onde o houver sido o provisório, será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada, directamente, á direcção 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 da arrematação, o caderno dos encargos, bem como o respectivo projecto das obras, podem 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 em Campanhã.

Porto, 25 de janeiro de 1904.

APPARELHOS PNEUMATICOS

DE

SIGNAES PARA CAMINHOS DE FERRO

Deseja se vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos privilégios de invenção concedidos para aperfeiçoamentos nos mencionados apparelhos a Frank Lemont Dogson, pelas patentes n.ºs 3.792, 3.793, 3.796 e 3.798; e a Murray Corrington e a Frank Lemont Dogson pela patente n.º 3.795.

Para tratar e informações, J. A. da Cunha Ferreira, agente oficial de marcas e patentes, rua de El-Rei, 178, Lisboa.

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

AGUAS CHLORETTADAS 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 escrofuleose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammaciones de quaisquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemia e chlorose.

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de fevereiro de 1904

COMPANHIA REAL			Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio				Lisboa V. Alcantara Lisboa				Mangualde Guarda Mangualde				
C. Sobré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	6-25 m.	7-27 m.	5-10 m.	6-8 m.	6-20 m.	6-30 t.	5-23 t.	5-8 m.	k 8-50 m.	11-55 m.	k 3-15 t.	6-10 t.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	7-20 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-15 m.	—	8-15 m.	4-29 t.	—	—	—	—
6-45 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.	7-24 m.	8-24 m.	4-14 t.	4-0 t.	7-11 m.	7-43 m.	8-44 m.	6-18 t.	2-30 n.	—	6-18 t.	—
6-35 m.	6-49 m.	7-5 m.	7-45 m.	4-14 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 L.	7-14 m.	7-45 m.	9-55 m.	—	—	—	—	—
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	5-40 t.	6-43 t.	5-0 t.	6-3 t.	7-14 m.	7-40 t.	6-0 t.	6-39 t.	7-20 m.	7-53 m.	8-8 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	6-39 t.	7-45 m.	7-40 t.	7-0 t.	7-59 t.	7-45 m.	8-4 m.	8-33 m.	8-4 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-48 m.	8-33 m.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	7-59 t.	8-20 m.	8-35 m.	10-40 n.	9-0 n.	8-30 m.	9-3 m.	9-59 n.	8-5 m.
8-5 m.	8-20 m.	a 8-35 m.	8-47 m.	10-35 m.	11-40 n.	9-0 n.	9-59 n.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.	4-22 n.	10-35 m.	11-55 m.	41-55 n.	8-50 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.	11-20 n.	12-22 n.	10-35 n.	11-55 m.	9-50 m.	—	—	—	—	—	—	9-45 m.
8-50 m.	9-4 m.	a 9-23 m.	9-38 m.	9-45 m.	10-0 m.	10-24 m.	10-0 m.	9-45 m.	9-45 m.	10-0 m.	10-0 m.	9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	9-45 m.
9-45 m.	9-31 m.	9-45 m.	10-0 m.	10-49 m.	10-5 m.	10-45 m.	10-30 m.	10-0 m.	10-30 m.	10-14 m.	10-14 m.	10-0 m.	10-14 m.	10-14 m.	10-0 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-24 m.	10-8 m.	10-53 m.	11-8 m.	11-25 m.	12-9 t.	12-30 t.	14-14 t.	10-20 m.	10-34 m.	11-10 m.	10-20 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.	11-25 m.	11-13 m.	11-30 m.	11-14 m.	11-19 m.	11-34 m.	11-34 m.	12-25 t.	11-30 m.	11-44 m.	11-14 m.	11-44 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-13 m.	11-30 m.	11-25 t.	12-9 t.	14-49 t.	14-49 t.	11-35 m.	12-14 t.	2-14 t.	2-50 t.	11-35 m.	11-44 m.	12-0 t.	11-35 m.
11-35 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-34 m.	11-35 m.	12-14 t.	3-30 t.	3-34 t.	11-44 m.	3-47 t.	4-31 t.	6-0 t.	11-44 m.	12-4 t.	3-47 t.	12-25 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-23 t.	12-38 t.	12-25 t.	1-0 t.	7-44 t.	7-55 t.	12-38 t.	7-0 t.	7-44 t.	8-39 n.	12-25 t.	12-35 t.	7-55 t.	12-35 t.
12-15 t.	12-33 t.	12-45 t.	1-0 t.	1-23 t.	1-23 t.	8-0 n.	8-44 n.	9-25 n.	10-9 n.	10-40 n.	11-24 n.	12-25 t.	12-45 t.	8-0 n.	12-25 t.
12-35 t.	1-0 t.	1-14 t.	1-30 t.	1-45 t.	2-8 t.	3-34 t.	3-45 t.	1-45 t.	2-30 t.	2-35 t.	2-50 t.	1-45 t.	1-45 t.	2-30 t.	2-50 t.
1-45 t.	1-45 t.	2-4 t.	2-45 t.	2-30 t.	2-35 t.	2-54 t.	2-54 t.	2-30 t.	2-35 t.	2-35 t.	2-54 t.	1-45 t.	1-45 t.	2-35 t.	2-54 t.
2-5 t.	2-5 t.	2-49 t.	2-35 t.	2-35 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-15 t.	2-33 t.	3-31 t.	4-25 t.	5-23 t.	2-5 t.	2-5 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-30 t.	2-34 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-23 t.	3-38 t.	4-0 t.	4-0 t.	2-33 t.	3-31 t.	4-25 t.	5-23 t.	2-30 t.	2-34 t.	3-0 t.	3-38 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	4-0 t.	4-0 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	4-0 t.	2-35 t.	2-35 t.	3-4 t.	3-4 t.
3-15 t.	3-34 t.	3-34 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	4-0 t.	4-0 t.	3-34 t.	3-34 t.	3-34 t.	4-0 t.	3-34 t.	3-34 t.	3-34 t.	3-34 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-5 t.	4-5 t.	4-5 t.	4-5 t.	4-5 t.	4-5 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	3-49 t.	3-49 t.	4-5 t.	4-5 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-30 t.	4-45 t.	4-45 t.	5-8 t.	5-8 t.	5-8 t.	4-0 t.	4-36 t.	6-0 t.	5-25 m.	6-48 m.	4-20 t.	4-36 t.	5-8 t.
4-20 t.	4-31 t.	4-53 t.	5-8 t.	5-50 t.	7-14 t.	6-10 t.	7-38 t.	5-50 t.	7-14 t.	6-10 t.	7-38 t.	5-50 t.	7-14 t.	4-20 t.	4-31 t.
4-45 t.	5-4 t.	5-15 t.	5-39 t.	5-50 t.	7-14 t.	6-10 t.	7-38 t.	5-50 t.	12-19 n.	8-0 n.	9-23 n.	10-56 n.	4-23 t.	5-50 t.	5-50 t.
5-5 t.	5-19 t.	5-35 t.	5-54 t.	5-50 t.	6-0 t.	6-45 t.	6-45 t.	5-50 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-38 t.	6-50 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-0 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-45 t.	6-23 t.	6-38 t.	7-0 t.	7-45 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-23 t.	7-45 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-0 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.	6-23 t.	7-0 t.	7-45 t.	7-45 t.	6-23 t.	7-0 t.	7-45 t.	7-45 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-23 t.	6-0 t.
6-15 t.	6-34 t.	7-5 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	6-34 t.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.	12-27 n.	3-0 n.	7-13 m.	7-24 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-5 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	6-49 t.	10-0 m.	10-58 m.	11-15 m.	12-27 n.	3-0 n.	10-0 m.	10-58 m.
7-0 t.	7-14 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-0 t.	2-33 t.	3-31 t.	4-25 t.	12-27 n.	3-0 n.	2-33 t.	7-24 t.
7-20 t.	7-34 t.	7-53 t.	8-8 t.	8-45 t.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.	7-34 t.	4-33 m.	6-26 m.	7-20 m.	12-27 n.	3-0 n.	7-34 t.	8-30 n.
7-45 t.	8-4 t.	8-45 t.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.	8-30 n.	7-45 t.	9-4 m.	10-50 m.	12-20 m.	12-27 n.	3-0 n.	9-4 m.	12-27 n.
8-5 t.	8-19 n.	8-35 n.	8-54 n.	8-35 n.	8-35 n.	8-35 n.	8-35 n.	8-5 t.	5-37 t.	7-10 t.	7-40 t.	9-27 n.	3-0 n.	8-5 t.	9-27 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-23 n.	9-33 n.	9-33 n.	9-33 n.	9-33 n.	9-33 n.	8-30 n.	9-4 m.	10-50 m.	12-20 m.	12-27 n.	3-0 n.	8-30 n.	9-27 n.
8-50 n.	9-4 m.	9-23 n.	9-33 n.	9-33 n.	9-33 n.	9-33 n.	9-33 n.	8-50 n.	5-37 t.	7-10 t.	7-40 t.	9-27 n.	3-0 n.	8-50 n.	9-27 n.
9-45 n.	9-34 n.	9-45 n.	10-0 n.	10-0 n.	10-0 n.	10-0 n.	10-0 n.	9-45 n.	12-17 n.	9-55 t.	10-32 m.	10-45 n.	3-0 n.	9-45 n.	10-45 n.
9-35 n.															



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 1 de Fevereiro sahirá o paquete **Danube** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, 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.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait, Rumey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Bonn**. Sahirá a 2 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Barcelona. Cette e Marselha, vapor frances **Saint Philippe**. Sahirá a 6 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus. vapor frances **Atlantique**. Sahirá a 10 de janeiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha. La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravie**. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar. Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Congo**. Sahirá a 8 de fevereiro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Anvers, vapor frances **Saint Mathieu**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Karthago**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Maderense**. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Londres. vapor inglez **Lusitania**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Maceió. Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Rosario**. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Madeira. S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambroz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 7 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El Rei, 85.



Madeira. S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 15 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 1, 1.^o



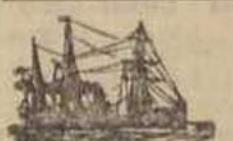
Nova York (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá na 1.^a quinzena de fevereiro. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Patagonia**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pará, Maranhão, Ceará, Parnahyba e Tullova (via Madeira), vap. alemão **Argentina**. Sahirá a 13 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pernambuco e Maceió, vap. ingl. **Orion**. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



S. Vicente, S. Thiago, Ilhas menores de Cabo Verde, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a 5 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Montevideo, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oruba**. Sahirá a 10 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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