Com a qual são distribuidas todas as tarifas de transporte das linhas ferreas

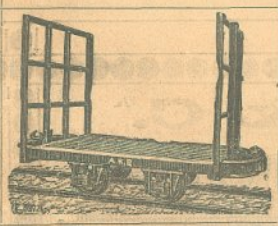
POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECÇÕES

ASSIGNATURA—PORTUGAL: anno 2$500; semestre 1$400.
HESPANHA: anno 17 pesetas.—UNIÃO POSTAL: anno 18 fr.—AFRICA e BRAZIL: 4$000 réis—Avulso, 120 réis

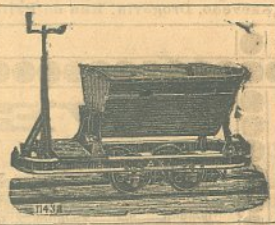
PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:
ANTUERPIA, 1894—Medalha de Bronze
PORTO, 1897—Medalha de Prata
BRUXELLAS, 1897—Medalha de Prata
LISBOA, 1898—Grande diploma d'honra

REDACÇÃO— RUA NOVA DA TRINDADE, 48, 1.º—LISBOA
Telephone, 27
End. tel.: CAMIFERRO

23.º do 15.º anno — 1 de Dezembro de 1902 — Numero 359

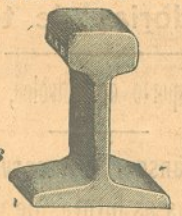


FABRICA
DE
CAMINHOS DE FERRO
PORTATEIS E FIXOS
MOVIDOS POR
VAPOR, ELECTRICIDADE, ETC.



ARTHUR KOPPEL
BERLIM-C. W.

Agentes para Portugal
F. Street & C.ia
156, Rua do Poço dos Negros
LISBOA



Agentes para as Colonias
Roberto Pegado
Rua dos Capellistas, 77 a 81
LISBOA

C. MAHONY & AMARAL
ESCRIPTORIO—RUA AUGUSTA, 70, 2.º—Lisboa

Metaes em bruto e em obra.—Vigamentos de ferro em T I U L e todos os mais para construcções.—Chapas galvanizadas, lisas e onduladas.—Tubos e arame de ferro, cobre e latão.—Folha de Flandres.—Material fixo e circulante para caminhos de ferro.—Locomotivas, carruagens, vagons, tenders etc., etc.—Vias portateis.—Rails d'aço de diversos perfis e pesos.—Chapas tubolares para caldeiras.—Ascensores hydraulicos e electricos, Monte-charges, unicos agentes de Edoux & C.ª, de Paris.—Motores, caldeiras.—Machinas—ferramentas, etc., etc.—Pontes e todas as construcções metallicas.—Espelhos, vidros polidos, foscos e de phantasia.—Lages de vidro (dalles).—Cimento Candlot (deposito em Lisboa) unicos importadores.

Endereço telegraphico-MAHONY-Lisboa — Numero telephonico 586

M. HERRMANN

TELEGRAPHIA E TELEPHONES

LUZ ELECTRICA

Por meio de machinas, pilhas e accumuladores

TRANSMISSÃO DE FORÇA A DISTANCIA

Barcos movidos pela electricidade

CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 E 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 E 8
LISBOA

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

WEGMANN & C.ª

CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM:

Vagons para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

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

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

Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle de Campoamor, 12 — MADRID

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo, e que são: Distancia até 1.000 metros, casas do commercio, 75$000 réis residencias particulares e medicos, 55$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subscripção é annual. Accrescenta-se a taxa de installação de 15$000 réis, que paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 metros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centraes em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

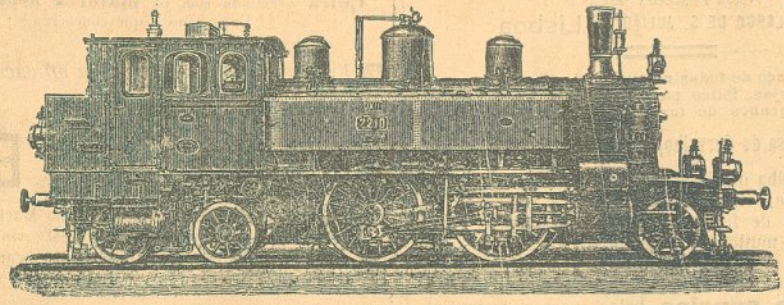
VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos somais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

KRAUSS & C.IA, SOCIEDADE ANONYMA

Fabrica de Locomotivas

MUNICH—ALLEMANHA



Os estabelecimentos produzem

LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

De todas as potencias, para vias largas e estreitas

ESPECIALIDADE

LOCOMOTIVAS-TENDER, SYSTEMA **KRAUSS**

O systema mais util de locomotivas-tender para vias principaes e secundarias, tremvias, construcções de edificios, minas e industrias.

Estabelecimentos fundados em 1866—2.000 operarios

4.400—NUMERO DE LOCOMOTIVAS FORNECIDAS ATÉ FIM DE 1900—4.400

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

A fabrica de bombas mais importante e de maior producção na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades

40.000 BOMBAS FORNECIDAS

BOMBA DE VAPOR DUPLEX

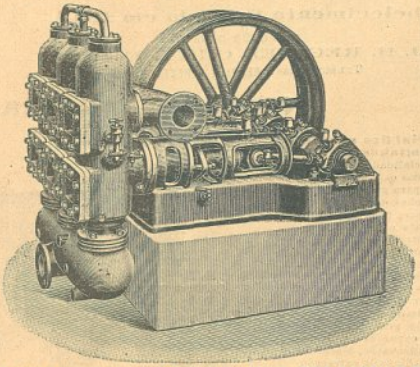
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple e quadrupla expansão

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX-BILBAO

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSORES DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19 — LARGO DE S. JULIÃO — Lisboa

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

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

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

Sulphato de cobre inglez, especial para o tratamento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira,** exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea «Eclair»** de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes **Pulverizadores «Eclair»,** de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores «Excelsior»,** de Vermorel para applicar o sulfureto de carbone. **Flôr de enxofre de Brandram. Enxofre moído, Nitrato de sodio,** poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphato de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante «Amor»,** para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17

Fóra do concurso — A maior distincção — Exposição de 1883

Companhia Portugueza Hygiene

ANTIGA CASA ESTACIO & C.ª

Unica premiada com os **maiores premios** nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinaud).

Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

Anemia, Debilidade, etc.

Vinho de hemoglobina—composto organico azotado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e efficaz, não constipando o ventre, etc.

Protoxalato de ferro—precioso composto ferruginoso, que não produz a constipação do ventre, antes facilita o trabalho da defecação.

Director technico — E. ESTACIO

MEMBRO DO JURY DA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

Diploma de Merito NA EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO—ROCIO 60 a 63 — LISBOA

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES

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

Estaleiro no GINJAL

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

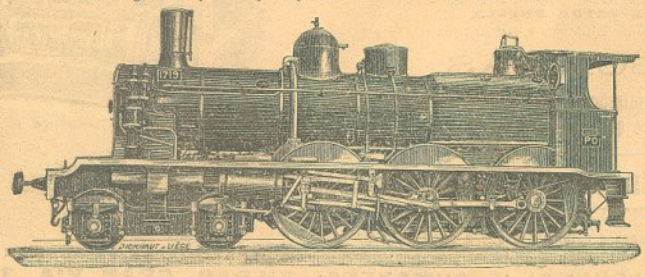
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

Séde Social: Rua St. Léonard, 1, Liége
Officinas » » » 1 »
» » Hayeneux, 69, Herstal

CONSTRUCÇÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel para caminhos de ferro.—Especialidade em locomotivas de todos os systemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a installação e construcção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Typos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção, cabrestantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores «meio fixo», locomotivas.



Installações electricas, motores especiaes para illuminação, transmissão de força e de tracção.

Installações de officinas de construcção e reparação.

Motores a gaz de 4 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refinações de assucar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moinhos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.—Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numerosos typos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

Fundição de ferro para todos os productos de moldagem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de todas as dimensões, condensadores, volantes, etc.

Observação. — Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de typos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.

23.º DO 15.º ANNO — LISBOA, 1 DE DEZEMBRO DE 1902 — NUMERO 359

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO — Proprietario-director-editor L. DE MENDONÇA E COSTA — REDACTOR J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO — T. do Sacramento ao Carmo, 7 | Redacção e administração 48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48 LISBOA | TELEPHONE N.º 27 — End. telegraphico CAMIFERRO

PLANO GERAL DA RÊDE FERRO-VIARIA AO SUL DO TEJO

Escala 1 : 1.333.333

AVISO IMPORTANTE

Este numero tem 24 paginas.

ANNEXOS.—Tarifas especiaes L. 1, L. 2 e L. 3 de grande velocidade da Companhia Real, bilhetes nos comboios de Cintura, Cintra e Cascaes.

SUMMARIO

	Paginas
A REDE FERRO-VIARIA AO SUL DO TEJO, por J. Fernando de Sousa (illustrado)	353
CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS	356
PARTE OFFICIAL — Relatorio e decretos de 10 e 18 de outubro, 13, 15 e 27 de novembro e aviso de 25 de novembro do Ministerio das Obras Publicas	357 a 361
TARIFAS DE TRANSPORTE	361
AS EXTRA-VELOCIDADES por R. da Trindade (illustrado)	361
COMMERCIO E NAVEGAÇÃO, por O. S.	362
NOTAS DE VIAGEM — VI — Enganos d'um viajante — Giessbach — Rothorn — Reichenbach — O Brunig	365
ELECTRICIDADE NO TUNNEL	366
OLHÃO A' FUZETA	366
LINHAS FRANCEZAS	366
TRACÇÃO ELECTRICA	367
APEDREJAMENTOS DE COMBOIOS	367
PARTE FINANCEIRA —Boletim da Praça de Lisboa, por L. R.— Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	368 e 369
LINHAS PORTUGUEZAS — Extremoz a Villa Viçosa — Leça a Villa do Conde — Cintra á Praia das Maçãs — Mirandella — Estação de Gaia — Sul e Sueste — Regoa a Chaves — Mormugão — Locomotivas compound — Estação de S. Bento — Bom exemplo	370
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Suissa — Belgica — Estados Unidos — Australia	371
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA— Relatorio do Conselho de Administração	371
ARREMATAÇÕES	372
ANNUNCIOS	373
AGENDA DO VIAJANTE	374
HORARIO EM 1 DE DEZEMBRO DE 1902	375
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	376

A rêde ferro-viaria
AO SUL DO TEJO

A data de 6 de outubro de 1898 deveria ser inscripta em letras de ouro nos fastos da viação accelerada em Portugal, por coincidir com a promulgação de um decreto notabilissimo, que foi o inicio de profunda e salutar transformação no regime administrativo dos caminhos de ferro do Estado, e veiu abrir vasto campo á iniciativa particular e official, pelo que respeita á construcção de novas linhas, paralysada quasi por completo durante largo periodo.

Foi esse decreto o germe da lei de 14 de julho de 1899, provocando o demorado e consciencioso estudo, confiado a uma commissão, das normas por que convinha pautar a administração das linhas do Estado e do plano que devia ser seguido, a fim de não faltarem recursos para a construcção de novas linhas.

A creação do fundo especial, alimentado pelos accrescimos de rendimento das linhas do Estado, desmentiu as previsões pessimistas dos que a combateram, pela importancia dos recursos obtidos ao fim de curto periodo.

A despeito de se não ter até hoje recorrido ao credito, com as receitas do fundo especial a proverem aos respectivos encargos, a construcção, directa pelo Estado, de algumas dezenas de kilometros, a realização de obras complementares, a acquisição de material circulante e a proxima construcção de linhas subsidiadas com a garantia de juro, votada em plena discussão do convenio, são já resultados de primeira ordem, animador precedente e inicio de uma era de actividade.

Importa porem não esquecer outra benefica disposição do decreto de 6 de outubro de 1898, que pela vez primeira tomou, para base da construcção de novas linhas, o consenso geral dos interessados, chamados a dizerem de sua justiça em vasto inquerito de utilidade publica, sujeito nos seus resultados á critica das competentes corporações technicas.

Até então a idéa da construcção d'esta ou de aquella linha surgia no espirito do ministro, ou se tornava o alvo do empenho de um ou outro concessionario que a requeria, sem plano e sem audiencia da região servida.

Em 7 de fevereiro de 1879 foi apresentada ás camaras uma proposta, que não chegou a ser convertida em lei, que abrangia a classificação geral das linhas ferreas de primeira e de segunda ordem do paiz, construidas e a construir, na extensão total de 3 530 kilometros.

Essa classificação, reflexo da interessante e demorada discussão travada no seio da Associação dos engenheiros civis, não chegou a ser sanccionada pelo parlamento.

Tal foi, que me lembre, a unica tentativa official de um plano methodico da viação accelerada, ao qual faltou porem a consagração do inquerito de utilidade publica.

O decreto de 1898, confiando a duas commissões technicas o delineamento da rêde ferro-viaria ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, e o respectivo inquerito, visava a preparar as bases para o methodico aproveitamento dos recursos do fundo especial, cuja creação deixava adivinhar.

Ia porém mais longe, estabelecendo o salutar preceito de que nenhum caminho de ferro poderia, para o deante, ser concedido ou decretado sem previo inquerito de utilidade publica, para garantia de que seriam respeitados todos os interesses legitimos, subordinados ao ponto de vista superior do bem geral.

*

As duas commissões desempenharam-se conscienciosamente do difficil encargo que lhes fôra commettido, publicando em relatorios documentados o resultado do seu estudo.

O plano da rêde ao norte do Mondego obteve em curto prazo a approvação do governo, depois de retocado pela Commissão superior de guerra e pelo Conselho technico de obras publicas, pois foi approvado por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

O das linhas ao sul do Tejo, apresentado pela commissão technica, de que tive a honra de ser relator, e datado de 15 de maio de 1899, foi menos feliz; pois que, tanto na Commissão superior de guerra como no Conselho superior de obras publicas e especialmente na primeira, estacionou largo tempo, graças ás reformas soffridas por essas duas corporações consultivas.

Demais, o assumpto era complexo sob o ponto de vista, quer militar, quer technico e economico. Não admira que em materia tão contingente surgissem numerosos alvitres e se manifestassem multiplices divergencias de opinião. Na sua passagem de uma para outra corporação transitou o processo tambem pelo Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, que não podia deixar de ser ouvido acêrca das linhas complementares ou tributarias das que administra.

Em junho do corrente anno chegava finalmente ás mãos do ministro, instruido com tão numerosos documentos e aquilatado pela critica dos competentes, e não podia cair em melhores mãos.

Filho do Alemtejo, conhecedor da sua economia, distinctissimo engenheiro de caminhos de ferro, antigo chefe de exploração da linha do Sul e Sueste, possuia todos os requisitos e o cabedal d'experiencia necessario para tornar fructuosa a critica exercida pela sua lucida intelligencia e bom criterio administrativo sobre o plano da rêde do Sul.

A' synthese dos trabalhos que lhe foram apresentados imprimiu o cunho da unidade, caracteristica do seu espirito esclarecido e sabedor, consubstanciando-a no plano annexo ao decreto de 27 do corrente.

Honra lhe seja por o haver elaborado e promulgado. Não é indifferente para futuros progressos que lhes seja traçada previamente senda methodica. Não tardará que d'esse acto governativo se vejam os fructos.

Prestando ao Conselheiro Manuel Francisco de Vargas (que entre outros titulos de benemerencia conta o mais efficaz esforço empenhado até hoje para a restauração da nossa economia florestal) a merecida homenagem, nem me cega a amizade, como de irmãos, que data de longe, nem me apavora o epitheto de lisonjeiro, que não se adapta á minha modalidade moral. Mais alto do que eu, e a justificarem o acto de justiça que assim pratico, falam os factos.

*

Analysemos rapidamente a rêde classificada e que o mappa da 1.ª pagina representa em esboço.

A cada linha é methodicamente dado o nome que naturalmente lhe cabe, caracteristico, euphonico e curto, como convém para ser pratico.

Entram no plano geral as linhas existentes e as futuras, enumerando-se os trocos por construir.

A região limitada ao Norte e Oeste pela linha da Leste tem por arteria principal a linha de Cacilhas a Villa Real de Santo Antonio, denominada já hoje *linha do Sul*, a despeito das variações da sua orientação, por servir o sul do paiz.

Os troços extremos, de Cacilhas ao Barreiro e de Faro a Villa Real, estão em construcção, ambos importantes e rendosos, o primeiro por transformar as condições da rêde, dando-lhe *terminus* conveniente e por ter certo intensissimo trafego; o segundo pela barateza do custo e pela grande extensão da linha a que traz o seu tributo.

Sigamos essa arteria principal, descrevendo e aquilatando rapidamente as ramificações que se nos vão deparando.

Encontramos logo *a linha de Cezimbra*, partindo do Seixal ou do Barreiro, verdadeiro *tramway*, de trafego certo e rendoso de grande velocidade. A iniciativa particular está prompta a tomar sobre si a sua construcção; conveniente é entregar-lhe o emprehendimento.

Segue-se a *linha do Sado*, Pinhal Novo a Garvão, no prolongamento do ramal de Setubal, se a passagem do esteiro de Marateca não offerecer difficuldades economicamente insuperaveis. E' esta, a meu ver, a primeira linha a construir, depois da conclusão dos prolongamentos principaes. Tão rico e susceptivel de desenvolvimento é o valle de Sado—larga, extensa e fertil região, em que escasseiam os transportes baratos, quer para adubos e productos agricolas, quer para os minerios, tão abundantes e variados na serra de Grandola—que são certos os elementos de trafego. Accresce a circumstancia de se abrir para o Algarve mais curto e favoravel caminho, dando-se á linha do Sul a segunda via, assim dispensada porventura alem do Pinhal Novo.

Dando a precedencia ao seu estudo por uma portaria de hontem, mostrou o ministro a clara comprehensão da sua importancia.

A acção de fomento d'esta linha é completada pelo *ramal de Sines*, cujo ponto de bifurcação depende do estudo do terreno e cuja justificação está em servir um porto de mar de certo movimento, que é tambem centro fabril.

Em Vendas Novas destaca-se a *linha de Sant'Anna*, que devia fazer parte da rêde do Estado, evitando assim a funcção parasitaria de desvio do trafego sobre Lisboa, que uma empresa concorrente póde tentar attribuir lhe. Encontra-se concedida a uma Companhia e arrendada por 99 annos á Companhia Real, que a está construindo com louvavel actividade. E' ocioso encarecer a importancia militar d'essa linha e o beneficio que vae trazer ás relações entre o Norte e o Sul do paiz.

Na Casa Branca separa-se a *linha de Evora*, Casa Branca a Elvas, que serve o principal centro da provincia e põe o medio e baixo Alemtejo em relações faceis com a Extremadura hespanhola. Vae ser construido, e ainda bem, o troço de Extremoz a Villa Viçosa de que noutro artigo me occuparei, pois merece estudo especial.

Ha quem veja no prolongamento até Elvas um perigo para a defesa do paiz, que outros julgam favorecida por essa ligação, pondo-lhe por condição prévia a boa organização defensiva da praça e circumvizinhanças. Foi, acertadamente, este ultimo parecer o que vingou.

Em Evora destaca-se para o Norte a *linha de Ponte de Sor*, que assegura, no ponto mais conveniente, a ligação do Sul com o Norte e com o Alto Alemtejo. Evora é, com effeito, o centro da provincia e ponto de convergencia de linhas ferreas, muito proximo da Casa Branca. Ponte de Sor é o ponto mais proximo da linha de Leste, sito entre os entroncamentos do ramal de Caceres, das linhas da Beira Baixa e do Norte. O itinerario é o mais directo e satisfaz aos requisitos de ordem militar, o que não succederia a uma ligação que tivesse Extremoz por origem, a qual ficaria quasi toda na zona tributaria da linha de Leste e é reprovada pelos competentes sob o ponto de vista militar.

A linha de Ponte de Sor deve ser de facil construcção, e vae dar a uma vasta região o que lhe falta quasi por completo: communicações faceis.

Tanto esta linha, como a do Sado, obtiveram o voto favoravel de todas as corporações ouvidas acerca do plano.

Justificada é a precedencia para o seu estudo.

Para o nascente de Evora destaca-se a *linha do Guadiana*, inflectindo-se em Reguengos ou Mourão para o Sul. Seria uma boa linha internacional, prolongada até Zafra, se não inspirasse fundadas apprehensões sob o ponto de vista militar e se não fosse assás eloquente a lição da experiencia acerca da sonhada importancia d'essas ligações.

Caminhemos, quando muito, até Mourão, seguindo depois em direcção a Moura, Guadiana abaixo, e até Pomarão, porto interior, cujo accesso deve ser facilitado aos minerios e productos agricolas da região.

A *linha do Sueste*, Beja a Moura, está construida, e o seu ultimo troço, Serpa ou Pias a Moura, é commum á linha do Guadiana. Não preciso de outra menção especial, que não seja um louvor ao bello exemplo dado pela Camara de Moura, que contribuiu com o melhor de 20:000$000 de réis para a sua conclusão, exemplo que vae ser seguido pelas de Extremoz, Borba e Villa Viçosa.

Oxalá que taes exemplos fossem meditados pelos nossos compatriotas do Norte do paiz.

Pelas alturas de Casevel ou Garvão nasce da linha do Sul a *linha do Baixo Alemtejo*, como aspiração difficil de realizar, pois não é boa de construir, nem será rica de trafego. Póde porem desenvolver uma vasta região sem communicações e pôr em relação com um porto interior e com a rêde ferroviaria as suas minas.

Temos, finalmente, o *ramal de Portimão*, ao qual falta apenas o lanço de Portimão a Lagos para ficar concluido.

*

Tal é o plano decretado, que não deixa sem communicações reciprocas e com o resto do paiz um só cen-

tro importante ou um porto digno de menção. Basta o exame attento da carta para o demonstrar.

Abrange 1280 kilometros proximamente, 516 dos quaes já construidos, 78 em construcção e 36 kilometros do *tramway* de Cezimbra. Ficam pois 650 kilometros a construir pelo Estado, pois que a rêde do Sul exige administração uniforme e acção de fomento inspirada pelo interesse geral.

«E' demais!» dirão os timidos, que esquecem que um plano de linhas é programma de trabalhos para periodo largo, devendo pois abranger o conjuncto das principaes relações que teem de ser asseguradas.

Ao tacto governativo incumbe a sua realização gradual, prudentemente pautada pelos recursos disponiveis, que são mais do que se julga, mórmente quando se trata de dotar uma rêde em exploração com os seus complementos, que a enriquecem, trazendo-lhe trafego. *Vires acquirit eundo.*

Tudo está na sequencia de vistas e na perseverança, virtudes que infelizmente não soem ser praticadas assás na vida publica em Portugal. Não estanquem a seiva ao fundo especial, nem deixem o escalracho da politica e da rotina burocratica invadir de novo a administração das linhas do Estado, e verão quanto póde ser feito em dez annos.

«E' pouco!» reclamarão os exigentes, que aspiram ao goso esthetico da contemplação, *no papel*, de uma rêde de apertadas malhas. Esquecem todavia que é mais facil traçar linhas na carta que construil-as no terreno; que a vez das linhas menos importantes chegará tarde, podendo bem ser que a evolução economica da região e o systema de communicações estabelecidas leve a condemnar o que antes parecera preferivel.

Deixemos algo para outra geração, que, ao rever o plano, se dará por contente, se achar mais que duplicada a extensão das linhas hoje existentes ao Sul do Tejo.

Bem avisado andou pois o ministro ao eliminar do plano linhas, uteis e recommendaveis sem duvida, como as de Extremoz a Coruche e a Portalegre, e de Lagos a São Thiago, suppridas porém por largo tempo, na sua acção, pela viação ordinaria no interior das grandes malhas da rêde traçada.

Tambem não sanccionou aspirações (para não dizer devaneios) de ordem militar, cuja realização exigiria milhares de contos, mais bem applicados, quando o possam ser, a outros elementos da defesa do paiz.

*

Larguras de via, não são indicadas no plano decretado, deixando-se a sua fixação dependente do estudo de cada linha e das circunstancias. Seja-me licito expor o meu modo de ver, muito pessoal.

A não ser a linha de Cezimbra, a do Baixo Alemtejo e porventura parte da do Guadiana, todas me parece deverem ser de via larga, embora construidas algumas com a maxima economia.

Que deva ser de via larga a ligação de Evora com a a linha de Leste, ou de Setubal com Garvão, ninguem contestará; basta attentar na funcção d'essa linha e nas vantagens da uniformidade.

Devem o ser, por maioria de razão, os prolongamentos, como o de Extremoz a Elvas; não falo nos do Algarve, pois já teem projectos approvados.

O ramal de Sines deve ter a largura da linha em que entronca.

A linha do Guadiana até Reguengos é tão facil que a via larga merece preferencia.

De Reguengos até Mourão os estudos dirão o que mais convem. E se a via larga fôr ininterrupta de Evora até Pias, assim póde seguir até o Pomarão por encontrar terreno facil.

A linha do Baixo Alemtejo, quando seja construida, deve satisfazer de tal modo ao requisito da economia, mormente em terreno irregularissimo, que a via reduzida se justifica plenamente.

Vê-se, pois, que a indeterminação paira apenas sobre os troços menos importantes, havendo tempo de sobra para procurar a melhor solução.

*

Está decretada a rêde. Importa agora estudar as linhas de que não haja projecto, a começar pelas mais importantes, o que aliás está prescripto no decreto de 1898.

Haja projectos estudados e approvados, para se não perder, por falta d'elles, o ensejo propicio da sua realização. Sirva d'exemplo o que succedeu com o ramal de Portimão e o troço do Barreiro a Cacilhas.

Construiu-se o primeiro, porque havia projecto em 1896.

Não está já construido o segundo, porque não existia projecto.

Depois dos projectos, o dinheiro para os executar.

Haja ensejo propicio de recorrer methodicamente ao credito, que os recursos para satisfazer os encargos respectivos não faltarão. Virão uns das novas linhas e os outros do augmento de receita das antigas. O fundo especial crescerá ao mesmo tempo que crescem os seus encargos.

Não me arreceio de prophetizar que esse crescimento excederá para muitos toda a espectativa, como é já hoje esperança promettedora.

Tudo está, como disse, na perseverança em bem administrar sem pruridos de reformas radicaes, nem docilidade ás tentações da politiquice, ou ás sugestões da cubiça, para a qual as linhas do Estado seriam riquissima preza.

O decreto de 6 de outubro de 1898 foi o solido alicerce da edificação que teve por arcabouço a lei de 14 de julho de 1899, completada e aperfeiçoada pela série de decretos organicos publicados desde 1899 até o presente.

O coroamento do edificio é a classificação da rêde do Sul.

Formulados os planos, escolhidas as linhas, preparados os recursos, aperfeiçoado o mecanismo administrativo, creados os orgãos necessarios do seu funccionamento, facil tarefa é continuar a obra começada, em que ambos os partidos de rotação collaboraram, podendo assim proclamar cada um d'elles com justa razão e ufania:

Exegi monumentum!

29—11—902

J. Fernando de Sousa.

Caminhos de ferro ultramarinos

Foram assignados na quinta-feira, 27, dois decretos importantissimos sobre linhas ferreas ultramarinas.

O primeiro concede por 99 annos ao sr. Roberto Williams, ou á companhia que elle organizar, o direito de construir e explorar um caminho de ferro que, partindo da bahia do Lobito no districto de Benguella, siga até a fronteira leste da provincia de Angola, approximando-se no seu *terminus* na fronteira, do parallelo 12.º de latitude.

A companhia será organizada segundo as leis portu-

guezas, sujeita ás leis e aos tribunaes portuguezes, terá a sua séde em Lisboa, devendo ser portuguezes o seu principal gerente em Lisboa e o seu representante em Africa.

Do seu conselho de administração farão sempre parte tres administradores livremente nomeados pelo Governo, pagos pela companhia, e junto da mesma haverá um commissario do governo por ella tambem pago.

A companhia entregará ao Estado em acções liberadas 10 por cento da totalidade das acções que emittir, com o respectivo direito de representação nas assembléas geraes; reger-se-ha pelas leis portuguezas e pelos seus estatutos organicos, que serão elaborados em conformidade com as leis de Portugal e indeclinavelmente sujeitos á approvação do Governo, sem a qual não será reconhecida para qualquer effeito a sua validade.

Esta companhia deverá estar organizada e deverá ter submettido os seus estatutos á approvação do Governo dentro do prazo de seis mezes, e de contrario a concessão será considerada nulla para todos os effeitos e reverterá em favor do Estado o deposito que já foi effectuado na sexta-feira e se eleva a 560 contos de réis.

O capital não será inferior a dois milhões de libras.

Se em 1 de março de 1903 a companhia não estiver constituida, o concessionario começará, nesse dia, a construcção, que tem os seguintes prazos:

a) os primeiros 60 kilometros, 18 mezes;

b) os primeiros 200 kilometros, 36 mezes;

c) por cada anno que se seguir a 31 de dezembro de 1905, 200 kilometros, até a fronteira,

Fica regulado o resgate do caminho de ferro, passados 20 annos.

Em compensação, o governo concede as isenções de direitos que são do costume em concessões de caminhos de ferro, e o direito, de durante dez annos, pesquizar e explorar todas as minas, em uma area de 120 kilometros para cada lado da linha, sujeitando-se o concessionario a todas as disposições do regulamento sobre pesquizas e lavras de minas no ultramar, e a todos os impostos de manifesto, demarcação, exploração e exportação dos minerios.

O outro decreto transfere para a dotação da linha de Ambaca a Malange o saldo existente no fundo do caminho de ferro de Benguella (e que em 30 de junho era já de 826:814$026 réis) e toda a receita que para aquelle fim se cobrar nos termos da lei de 17 d'agosto de 1889, sendo reduzida de 6 a 3 por cento a sobretaxa sobre a exportação da borracha.

Tendo-se dado a assignatura d'estes importantissimos decretos e respectivo contracto quando o nosso jornal já se achava cheio com assumptos, tambem da maior importancia, respeitantes ao ministerio das Obras Publicas, temos que nos limitar, por hoje, á parte puramente noticiosa sobre o assumpto, reservando-nos para mais larga referencia no proximo numero.

PARTE OFFICIAL

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor. — A importancia crescente do trafego nas linhas do Estado, cujo rendimento vae augmentando de anno para anno, exige o mais cuidadoso aproveitamento dos recursos de material e pessoal, para uma regular exploração.

É imprescindivel a acção dirigente e fiscal de empregados graduados, que possam superintender em todos os serviços do movimento; tanto mais que nas linhas do Sul e Sueste vão ser abertos 26 kilometros á exploração, aos quaes se seguirão em curto prazo varios troços na extensão de 80 kilometros.

Propôz com esse fim acertadamente o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado uma nova divisão das linhas em secções de inspecção do movimento, creando-se os logares de sub inspectores para auxiliarem os inspectores das secções mais extensas e substituirem-os nos seus impedimentos.

Ponderou ainda aquella administração a necessidade de obviar á falta de um chefe de expediente e contabilidade no serviço dos armazens geraes, que até hoje não se tinha feito sentir, por haver em ambas as direcções empregados addidos encarregados d'esse serviço.

A collocação de um d'elles noutro quadro deixou o chefe dos armazens geraes do Sul e Sueste privado de um auxiliar indispensavel, falta que urge remediar.

Esta e outras providencias de menos monta fazem objecto do presente projecto de decreto que tenho a honra de submetter á approvação de Vossa Majestade, nos termos da lei de 14 de julho de 1899 e que tem por fim attender ás exigencias inadiaveis de exploração dos Caminhos de ferro do Estado.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 10 de outubro de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

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 São creados os logares de sub-inspectores do movimento nos caminhos de ferro do Estado, sendo tres na direcção do Sul e Sueste e dois na do Minho e Douro.

Art. 2.º Compete aos sub-inspectores coadjuvar o inspector da respectiva secção e substituil-o nos seus impedimentos.

Art. 3.º Os logares de sub-inspectores do movimento serão providos por concurso de provas praticas entre os chefes de estação de 1.ª classe da direcção em que se dér a vaga.

§ 1.º Não poderão ser admittidos a concurso os chefes que tenham mais de quarenta annos de idade, salvo para o primeiro provimento, em que esse limite é elevado a quarenta e cinco annos.

§ 2.º Para as nomeações de sub-inspectores ter-se-hão particularmente em conta, além dos resultados do concurso a que se refere este artigo, os antecedentes de serviço e as aptidões especiaes nelle reveladas e comprovadas por informação do chefe do serviço.

§ 3.º Na falta de chefes de 1.ª classe nas condições de serem providos, serão admittidos a concurso os chefes de 2.ª classe.

Art. 4.º Os vencimentos dos sub-inspectores serão os seguintes:

Vencimento de categoria.....	35$000
Vencimento de exercicio.....	7$000
	42$000

§ unico. Além do vencimento, os sub-inspectores teem direito ao abono por deslocações, egual ao que recebem os inspectores, e a casa para habitação.

Art. 5.º Os sub-inspectores serão admittidos a concorrer com os chefes de estação de 1.ª classe aos logares de inspectores do movimento da respectiva direcção.

Art. 6.º Em cada secção do movimento o inspector terá sob as suas ordens immediatas, para o coadjuvar no expediente da secção, um factor por elle escolhido, que será substituido no serviço da estação por um praticante remunerado.

Art. 7.º A divisão das linhas em secções será a seguinte:

Direcção do Sul e Sueste

1.ª secção—Lisboa e as estações de Barreiro a Bombel e Setubal, um inspector com a residencia no Barreiro, ao qual incumbe, além do serviço da sua secção, coadjuvar o chefe do movimento e substituil-o nos seus impedimentos.

2.ª secção—Bombel a Estremoz e Casa Branca a Villa Nova inclusivè, um inspector com residencia em Evora e um sub-inspector com residencia em Casa Branca.

3.ª secção—Villa Nova a Moura e Beja a Amoreiras, inclusivè, um inspector e um sub-inspector, ambos com residencia em Beja.

4.ª secção—Amoreiras a Villa Real e Tunes a Portimão, um inspector com a residencia em Faro e um sub-inspector com a residencia em Tunes, podendo mais tarde haver um segundo sub-inspector com a residencia em Tavira ou Villa Real, quando esteja aberta á exploração a linha do sul até esta povoação e as necessidades do serviço assim o exijam.

Direcção do Minho e Douro

1.ª secção—Estação da Alfandega e do Porto a Ermezinde, inclusivè, um inspector com a residencia no Porto.

2.ª *secção*—De Ermezinde, exclusivè, a Valença e Braga, um inspector com residencia em Vianna e um sub inspector com residencia em Braga.

3.ª *secção*—De Ermezinde, exclusivè, a Barca de Alva, um inspector e um sub-inspector, ambos com residencia na Regoa.

Art. 8.º É accrescentado ao quadro do pessoal administrativo das direcções dos caminhos de ferro do Estado o logar de chefe de expediente do serviço dos armazens geraes, ao qual incumbe dirigir, sob as ordens e conforme as instrucções do chefe de serviço, o expediente e a contabilidade respectiva, prestando em todos os assumptos de serviço ao mesmo chefe a necessaria coadjuvação.

Art. 9.º A nomeação de chefe de expediente dos armazens geraes recairá, mediante proposta justificada do chefe do serviço, acceita pelo director e confirmada pelo conselho, em individuo de comprovada competencia, sendo motivo de preferencia os attestados de bom serviço em caminhos de ferro e o conhecimento pratico da especialidade.

§ unico. Emquanto se conservar em serviço o chefe addido dos armazens geraes da direcção do Minho e Douro, não será provido o logar de chefe de expediente do mesmo serviço.

Art. 10.º O vencimento do chefe de expediente dos armazens geraes será egual ao dos funccionarios de egual categoria dos outros serviços.

Art. 11.º Os chefes das secções de via e obras, ás quaes não possa ser distribuido, por deficiencia do quadro, um escripturario para os coadjuvar no respectivo expediente, terão para esse effeito um escrevente, mediante proposta do respectivo chefe de serviço.

Art. 12.º Observar-se-hão, em relação aos vencimentos dos empregados a que se refere o presente decreto, as disposições do artigo 2.º do decreto de 19 de junho de 1902.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 10 de outubro de 1902.—REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Senhora. — No uso da faculdade concedida pelo art. 18.º da carta de lei de 12 de junho de 1901, foi publicado o decreto com força de lei de 24 de dezembro do mesmo anno, pondo as bases para as mais conveniente remodelação dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, cuja necessida de se fazia sobremodo sentir.

Com effeito, a lei de 14 de julho de 1899 prescrevera, nos §§ 3.º e 4.º da sua base 1.ª, para a organização d'esses serviços, regras, cuja inexequibilidade a pratica havia de revelar a breve trecho.

Assim o reconheceu o Governo, preferindo, ao uso d'essa auctorização parlamentar, o de outra, formulada no artigo 16.º da carta de lei de 26 de julho de 1899, e decretando, em 23 de dezembro de 1899, a creação da Secretaria do Conselho de Administração e a especificação dos serviços que tinha de desempenhar.

A despeito do zêlo e boa vontade do pessoal dirigente e dos funccionarios d'essa secretaria, a falta de um quadro e a necessidade de desviar, para o serviço d'ella, pessoal das direcções onde escasseava, impediu o cabal desempenho da sua missão, attendendo-se apenas aos serviços mais urgentes e compativeis com os limitados recursos de pessoal.

Convém com effeito lembrar que, sendo os caminhos de ferro do Estado, administrados por um conselho, sob a auctoridade immediata do Ministro, aos orgãos externos d'essa administração, representados pelas direcções de exploração e construcção, tem de corresponder, na Secretaria de Estado, uma estação interna, pela qual correm os negocios respectivos e são submettidos a despacho do Ministro, visto terem sido transferidas para essa administração central as attribuições que no regime anterior competiam, em relação aos Caminhos de Ferro do Estado, á Direcção Geral de Obras Publicas, á 9.ª Repartição de Contabilidade e ao Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

É preciso pois que a secretaria do conselho esteja devidamente habilitada com os recursos de pessoal necessario para o cabal desempenho dos serviços de expediente e contabilidade geral, que lhe são commettidos, sem ter que o desviar das direcções.

A reorganização prevista no decreto de 24 de dezembro de 1901, foi portanto delineada com sufficiente individuação no decreto de 24 de maio ultimo, ficando a fixação do preenchimento do quadro respectivo dependente de estudo e proposta prévia do conselho de administração.

Depois dos indispensaveis trabalhos preparatorios e em vista de se achar cumprido o disposto no artigo 4.º do ultimo decreto citado, urge, completar a reorganização esboçada, ao que é destinado o projecto de decreto que tenho a honra de submetter á approvação de Vossa Majestade e que dispensa mais demorada justificação, visto ser a consequencia logica e o natural complemento das prescripções anteriormente formuladas.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, em 18 de outubro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, em nome de El Rei, nos termos do decreto com força de lei de 24 de dezembro de 1901, e do decreto de 24 de maio de 1902, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os Serviços Centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, superiormente dirigidos, sob as ordens immediatas da Commissão Executiva do Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro, pelo Vogal Secretario do Conselho, são constituidos por duas secções, a saber:

1.ª Secretaria geral;

2.ª Contabilidade geral.

Art. 2.º A secção da Secretaria geral terá especialmento a seu cargo:

1.º Registo de entrada de toda a correspondencia, officios e diplomas;

2.º Preparação, expedição e registo de saida de toda a correspondencia e officios;

3.º Preparação, registo, expedição, publicação de despachos, relatorios, informações, propostas e consultas;

4.º Cadastro do pessoal do quadro dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

5.º Todos os mais assumptos da sua competencia, não especificados.

Art. 3.º A Secção de Contabilidade geral terá especialmente a seu cargo:

1.º A escripturação commercial de todas as operações da gerencia financeira e economica da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, comprehendendo as contas de receita e despesa de construcção e exploração das rêdes ferro-viarias do Minho e Douro, e Sul e Sueste, e as da exclusiva competencia do Conselho de Administração;

2.º A verificação e conferencia de todos os documentos de despesa;

3.º A expedição das ordens de pagamento auctorizadas pelo Conselho;

4.º A organização dos orçamentos ordinarios e rectificados, que tenham de ser presentes á apreciação ministerial;

5.º O archivo e competente registo da correspondencia relativa á contabilidade geral;

6.º A fiscalização dos serviços de contabilidade e thesouraria das duas direcções;

7.º A elaboração, na epoca e pela fórma prescripta nos respectivos regulamentos, instrucções e ordens de serviço, de notas e mappas, contas e balancetes de onde conste o movimento de fundos, as receitas, despesas effectuadas e devidamente classificadas e a situação financeira da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

8.º A organização annual das contas de exercicio, e a verificação e remessa das contas de gerencia dos thesoureiros ao Tribunal de Contas;

9.º Preparação e execução de todo o expediente relativo a assumptos de contabilidade, e elaboração do processo das despesas do Conselho e dos Serviços Centraes;

10.º Todos os demais serviços da sua competencia não especificados.

Art. 4.º A escripturação dos livros das actas do Conselho de Administração, da Commissão Executiva do mesmo Conselho e da Commissão Administrativa da Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado, da organização dos respectivos indices analyticos, da preparação e registo dos passes annuaes de livre circulação e do expediente da caixa de aposentações, constituirá um serviço especial independente das secções da secretaria geral e contabilidade geral.

Art. 5.º O quadro do pessoal dos Serviços Centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado será o seguinte:

2 primeiros officiaes, chefes das secções da secretaria geral e contabilidade geral;

4 segundos officiaes e 6 amanuenses;

§ 1.º Este pessoal será distribuido pelas duas secções, conforme as suas aptidões e as necessidades do serviço.

Art. 6.º Incumbe aos chefes de secção:

1.º Dirigir o expediente de todos os assumptos dependentes da secção, em harmonia com as instrucções superiores;

2.º Emittir parecer acerca dos negocios da sua secção, quando para isso forem consultados;

3.º Authenticar as copias de diplomas e de quaesquer outros documentos;

4.º Regular os trabalhos da secção pelo modo mais conveniente ao serviço, em harmonia com as leis e regulamentos vigentes e instrucções recebidas;

5.º Instruir todos os processos que necessitem resolução superior;

6.º Propôr em exposição annual, ou extraordinariamente, as modificações de serviço aconselhadas pela experiencia;

7.º Dar conhecimento das faltas que occorrerem no serviço da sua secção;

8.º Requisitar mobilia, objectos de expediente, livros e impres-

sos, e bem assim todo o material que se torne necessario para o regular desempenho do serviço da secção.

Art. 7.º Compete especialmente ao chefe da 1.ª secção:

1.º Organizar o cadastro de todo o pessoal do quadro privativo dos Serviços Centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado;

2.º Conservar, sob a sua guarda, os sellos brancos do Conselho;

3.º Desempenhar as funcções de secretario da commissão administrativa da Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 8.º Compete especialmente ao chefe da 2.ª secção desempenhar as funcções de vogal da commissão administrativa da Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado e proceder á inspecção da contabilidade e thesouraria das direcções.

Art. 9.º Compete aos segundos officiaes coadjuvar o chefe da secção, desempenhando os serviços que lhes forem distribuidos, e verificar os que, sob as suas ordens, forem feitos pelos amanuenses.

§ 1.º A um dos segundos officiaes, á escolha e sob as ordens immediatas do vogal secretario, competirá a execução do serviço a que se refere o artigo 4.º

§ 2.º Em cada secção será especialmente encarregado do archivo um segundo official que desempenhará este serviço cumulativamente com os outros trabalhos da sua competencia.

§ 3.º Compete aos segundos officiaes encarregados do archivo, sob a direcção do chefe da secção:

1.º Registar e classificar todos os documentos entrados na secção;

2.º Guardar e arrumar todos os processos;

3.º Numerar e catalogar nos livros respectivos, e por ordem alphabetica, todos os processos arrumados;

4.º Satisfazer todas as requisições de processos que lhe sejam superiormente exigidos;

5.º Vigiar pelo asseio e conservação do archivo.

Art. 10.º Compete aos amanuenses escripturar os livros, registos, diplomas e officios, e bem assim desempenhar todos os trabalhos que superiormente lhes forem ordenados.

Art. 11.º Os Serviços Centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado são, para todos os effeitos, serviços internos do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, ficando porém as respectivas despesas a cargo do orçamento privativo dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 12.º Os funccionarios dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de que trata o artigo 5.º d'este decreto, são, para todos os effeitos, empregados pertencentes ao quadro da Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

§ unico. As vagas que occorrerem no pessoal dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro serão preenchidas por funccionarios da respectiva categoria do quadro da Secretaria de Estado, provendo-se a vaga aberta neste ultimo quadro, nos termos da lei organica da mesma Secretaria de Estado, salva a excepção prevista no § 2.º do artigo 2.º do decreto de 24 de maio de 1902.

Art. 13.º As funcções de vogaes da commissão administrativa da Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de Ferro do Estado, que nos termos do artigo 12.º do decreto de 31 de janeiro de 1901, incumbiam ao chefe da secretaria do conselho e ao thesoureiro da Direcção do Sul e Sueste, serão desempenhadas pelos chefes de secção dos serviços centraes, ficando porém a thesouraria da caixa a cargo do referido thesoureiro.

Art. 14.º Nenhum funccionario do quadro dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado perceberá, por effeito da sua primeira nomeação, vencimento inferior ao que actualmente lhe compete.

Art. 15.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de outubro de 1902. — RAINHA REGENTE. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Tendo em vista o disposto no artigo 40.º do decreto com força de lei de 24 de outubro de 1901: hei por bem, em nome d'El-Rei, approvar o regulamento para o serviço interno do Conselho de Tarifas, que baixa assignado 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 13 de novembro de 1902.— RAINHA REGENTE.—*Manuel Franciscode Vargas.*

Regulamento interno do Conselho de Tarifas, creado por decreto com força de lei de 24 de outubro de 1901

Artigo 1.º O Conselho de Tarifas terá uma sessão ordinaria na primeira terça-feira de cada mez, pelas duas horas da tarde, e as extraordinarias que o presidente julgar necessario convocar por meio de avisos especiaes, com a antecedencia conveniente. Nestes avisos se indicarão os assumptos de que a commissão tem que tratar.

Art. 2.º Os assumptos submettidos á apreciação do conselho serão préviamente estudados por um dos seus vogaes, ao qual cumpre relatar o respectivo processo e preparar o parecer que lhe diga respeito.

Art. 3.º A distribuição dos processos será feita pela presidencia, não podendo ser encarregado de os relatar o vogal que no exercicio do seu cargo os tenha submettido a resolução superior, ou sobre elles tenha prestado informação.

Art. 4.º Os pareceres serão apresentados e submettidos á discussão, sempre que fôr possivel, na sessão seguinte á data em que os processos respectivos tiverem sido distribuidos, salvo quando para qualquer d'elles tenha sido marcada sessão extraordinaria.

Art. 5.º Os vogaes que tenham de relatar qualquer processo e careçam de esclarecimentos complementares, poderão pedil-os, por intermédio da secretaria, á direcção fiscal dos caminhos de ferro explorados por companhias, ou á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art 6.º Os pareceres comprehenderão um resumo tão completo quanto possivel, das peças essenciaes do processo, por fórma a facilitar a sua apreciação.

Art. 7.º Na elaboração e na discussão dos pareceres terão precedencia as propostas de tarifas e dos contractos de serviço combinado sobre os contractos com particulares e processo relativos a contravenções dos regulamentos ou a reclamações.

Art. 8.º Na discussão de qualquer parecer não poderá cada um dos vogaes usar da palavra por mais de duas vezes, durante dez minutos de cada vez, exceptuando o relator.

Art. 9.º Nenhum vogal presente a uma sessão poderá abster-se de votar, mas poderá assignar vencido com declarações, ou ainda apresentar parecer em separado.

§ unico. As votações serão proclamadas pela presidencia, declarando-se se houve ou não unanimidade e no ultimo caso quantos votos a favor e quantos contra.

Art. 10.º Por determinação do vogal que presidir á sessão, ou por decisão do conselho, a requerimento de algum vogal, poderá qualquer processo, antes da sua discussão, ser submettido na secretaria respectiva ao exame de cada um dos membros do conselho.

§ 1.º Os vogaes teem o direito de propôr emendas ás consultas apresentadas, devendo essas emendas ficar sujeitas á discussão por occasião da reunião do conselho.

§ 2.º Se a consulta, apresentada pelo relator de qualquer processo, não fôr approvada, a presidencia nomeará um vogal de entre os da maioria que votaram contra, para redigir, em harmonia com o parecer d'essa maioria, *nova consulta que será* depois lida, discutida e votada.

Art. 11.º Os processos sobre que tenha havido consulta, serão desde logo entregues pelo secretario do conselho, com o respectivo parecer, ao director geral de obras publicas e minas, ficando archivada uma copia.

Art. 12.º Os pareceres que o conselho seja chamado a emittir sobre a parte commercial da exploração das linhas ferreas e sobre as contravenções dos regulamentos ou ácerca de reclamações formuladas, não prejudicarão a acção e jurisdicção dos tribunaes, a que por lei compita julgar do assumpto, e teem por fim habilitar o Governo a formular as regras e preceitos que sobre esses assumptos convenha promulgar.

Art. 13.º Todos os assumptos submettidos á apreciação do conselho subirão ao Governo em consulta dirigida a Sua Majestade, sendo os pareceres approvados por maioria de votos.

Art. 14.º O conselho poderá tomar a iniciativa de propôr as providencias que julgar conducentes ao aperfeiçoamento da exploração commercial das linhas ferreas; quer no seu regimen interno quer nos serviços combinados. As propostas que nesse sentido forem apresentadas serão pelo presidente confiadas, conforme a sua importancia, ao exame de um dos vogaes ou a uma commissão que sobre ellas dará parecer para servir de base á discussão.

Art. 15.º O conselho poderá funccionar sempre que se acharem presentes metade e mais um do numero dos vogaes nomeados, devendo a votação de um parecer, quando não reuna os votos conformes de metade e mais um dos vogaes nomeados ser adiada para a sessão seguinte. Nesta segunda sessão resolver-se-ha definitivamente pela maioria dos votos presentes.

Art. 16.º De cada sessão será, pelo secretario, lavrada a respectiva acta, que será lida e approvada na sessão seguinte, competindo-lhe alem d'isso ao secretario do conselho assistir aos

sões, receber e fazer expedir a correspondencia, fazer por ordem da presidencia os avisos para as sessões extraordinarias, elaborar todos os annos até 31 de março, um relatorio ou resenha das consultas redigidas pelo conselho no anno anterior, e desempenhar os mais serviços inherentes ao seu cargo, que pela presidencia lhe forem destinados.

Art. 17.º As actas das sessões do conselho, depois de approvadas pelo mesmo conselho, serão escriptas em livro especial, assignado pelo secretario e rubricado pela presidencia.

Art. 18.º Nos casos omissos, ou de duvida sobre a applicação de algum dos artigos d'este regulamento, será essa omissão ou duvida esclarecida pelo conselho, devendo a resolução tomada ser considerada como disposição transitoria, até decisão superior definitiva.

Paço, em 13 de novembro de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, em nome de El-Rei, annullar o concurso effectuado em 5 do corrente mez para a construcção e exploração do caminho de ferro da estação da Regoa por Villa Real e Chaves á fronteira e ordenar que, por prazo não inferior a quinze dias, se abra novo concurso regulado pelo programma do anterior e em harmonia com as respectivas clausulas e condições, nas quaes se introduziram porém as modificações que fazem parte integrante d'este decreto e baixam assignadas pelo mesmo Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de novembro de 1902. — RAINHA REGENTE. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Modificações a introduzir no programma do concurso, effectuado em 5 de novembro de 1902, e nas respectivas clausulas e condições para a construcção e exploração do caminho de ferro da estação da Regoa por Villa Real e Chaves á fronteira.

1.ª O concurso realizar-se ha em 5 de dezembro proximo futuro, perante a commissão nomeada para presidir ao anterior concurso por portaria de 28 de outubro findo.

2.ª O deposito provisorio que os concorrentes devem effectuar será de 50:000$000 réis, que será elevado a 100:000$000 réis, em dinheiro ou titulos da divida publica portugueza, segundo o seu valor no mercado, logo que, nos termos abaixo indicados seja approvado o contracto provisorio.

3.ª É auctorizado o limite minimo de sessenta metros, para os raios das curvas em troços de excepcional difficuldade de execução, mediante prévia approvação do Governo, devendo ser empregado na exploração material circulante do typo mais aperfeiçoado e especialmente adaptado á passagem nas curvas d'esse raio.

4.ª A velocidade commercial dos comboios não será inferior á velocidade actual dos comboios congéneres na linha ferrea do Douro

5.ª O limite minimo do peso dos carris será de 23 kilogrammas.

6.ª A construcção da 5.ª secção será feita até um ponto tão proximo da fronteira quanto o Governo julgue sufficiente para não prejudicar a escolha do ponto de passagem na mesma fronteira.

O projecto d'esta secção será apresentado juntamente com o da 4.ª secção e o prazo para a sua construcção será o mesmo d'esta ultima.

7.ª A adjudicação que houver de ser feita terá o caracter provisorio, carecendo o respectivo contracto de approvação das Côrtes para se tornar definitivo.

8.ª Ao concorrente a quem fôr feita a adjudicação será facultado desistir d'essa adjudicação e levantar o respectivo deposito provisorio se na proxima sessão legislativa não fôr approvado para se tornar definitivo o contracto provisorio, nos termos da condição anterior.

9.ª Fica de nenhum effeito a base de licitação fixada no artigo 2.º do programma do concurso realizado em 5 do corrente mez.

10.ª As propostas de preço serão escriptas em portuguez e redigidas nos seguintes termos: «O abaixo assignado obriga-se a construir e explorar o caminho de ferro da Regoa por Villa Real e Chaves á fronteira, a que se refere a carta de lei de 24 de maio de 1902, em conformidade com as disposições dos decretos de 2 de agosto e 15 de novembro de 1902, fixando em .. réis (por extenso) o preço kilometrico da linha para os fins indicados nos artigos 27.º e 28.º das clausulas e condições annexas ao primeiro dos referidos decretos».

Paço, em 15 de novembro de 1902 — *Manuel Francisco de Vargas.*

Decreto (*)

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario de estado das obras publicas, commercio, e industria hei por bem, em nome do Rei, nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, approvar o plano das linhas ferreas ao Sul do Tejo, que baixa assignado pelo mesmo ministro e secretario de estado.

O ministro e secretario de estado das obras publicas, commercio e industria assim o tenha entendido e o faça executar. Paço, em 27 de novembro de 1902. — RAINHA REGENTE. — *Manuel Francisco de Vargas.*

PLANO GERAL DA REDE FERRO-VIARIA AO SUL DO TEJO

Denominações das linhas	Pontos extremos	Principaes pontos intermedios	Troços por construir
Linha do Sul.	Cacilhas a Villa Real.	Barreiro, Pinhal Novo, Casa Branca, Beja, Tunes, Faro, Tavira.	Cacilhas ao Barreiro (em construcção) — Faro a Villa Real de Santo Antonio (em construcção). Toda a linha. Toda a linha, excepto o ramal de Setubal se a linha fôr continuação d'este. Todo o ramal. Em construcção. Extremoz a Elvas. Toda a linha. Evora a Moura. Pias ou Serpa ao Pomarão — Toda a linha. Portimão a Lagos.
Linha de Cezimbra. Linha do Sado.	Barreiro ou Seixal a Cezimbra. Pinhal Novo ou Poceirão a Setubal.	Azeitão. Setubal, Alcacer, Grandola, Alvalade.	
Ramal de Sines. Linha de Sant'Anna. Linha de Evora. Linha da Ponte de Sôr. Linha da Guadiana. Linha do Sueste. Linha do Baixo Alemtejo. Ramal de Portimão.	Grandola ou Alvalade a Sines. Vendas Novas a Sant'Anna. Casa Branca a Elvas. Evora a Ponte de Sôr. Evora ao Pomarão. Beja a Moura. Casevel ou Garvão a Pomarão. Tunes a Lagos.	São Thiago de Cacem. Coruche. Evora, Extremoz, Borba e Villa Viçosa. Arraiolos, Mora, Montargil. Reguengos, Mourão, Moura, Pias, Serpa ou Aldeia Nova, Mina de S. Dominigos. Serpa e Pias. Ourique, Almodovar ou Castro Verde, proximidades de Mertola. Silves, Portimão.	

Paço em 27 de novembro de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

(*) Por absoluta falta de espaço só no proximo numero daremos o relatorio que precede este decreto.

N. da R.

Por ordem superior é prorogado até 16 de fevereiro de 1903 o prazo do concurso para a construcção e exploração do caminho de ferro da Regoa, por Villa Real e Chaves, á fronteira, annunciado no *Diario do Governo* n.º 260, de 17 do corrente mez.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, em 25 de novembro de 1902.—O Conselheiro Director Geral, *Silverio Augusto Pereira da Silva.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

L. n.º 1, L. n.º 2 e L. n.º 3 *de grande velocidade da Companhia Real.*—Vão appensas a este numero, fazendo parte d'elle, estas tres tarifas bem conhecidas em Lisboa, por serem as que regulam os preços dos bilhetes de passageiros nos comboios das linhas de Cintura, Cintra e Cascaes.

Motiva esta nova edição a remodelação de alguns preços no sentido de os reduzir para evitar a competencia que, ao caminho de ferro possam fazer os carros electricos que servem os mesmos pontos, assim emquanto que estes cobram para o Poço do Bispo 60 réis, o comboio cobra 60 réis em 1.ª classe, 50 em 2.ª e 40 réis em 3.ª

Para os lados de Bemfica custa a viagem em carro electrico 80 réis para S. Domingos e no comboio 50, 40 ou 30 réis; para Bemfica 90 réis no electrico, 60, 50 ou 40 no comboio.

Para Belem 60 réis no electrico e 60, 50 ou 40 no comboio, preço que é extensivo até Algés, emquanto que os electricos fazem pagar 80 réis.

Nas condições não houve alteração.

As extra-velocidades

III

Bruxellas, Novembro, 1902.

Como dissemos anteriormente no n.º 351, o sr. Behr obteve do Parlamento Inglez em 17 d'agosto de 1901 a concessão definitiva para a construcção d'um mono-carril do seu systema, entre Manchester e Liverpool em que devem circular vehiculos com a velocidade de 175 kilometros por hora.

Já anteriormente esta *Gazeta* publicou, no n.º 297 de 1 de maio de 1900, a photographia d'um mono-carril Behr construido entre Listowel e Ballybumon na Irlanda. Esta linha, inaugurada em 1 de março de 1888 e destinada ao serviço de viajantes e mercadorias, tem funccionado regularmente, segundo as informações fornecidas pelo constructor, que não nos indica todavia a velocidade de regimen.

Mais tarde, na Exposição Universal de Bruxellas de 1897, o sr. Behr construiu em Tervueren um mono-carril aperfeiçoado, com o fim de attingir a velocidade de 200 kilometros por hora.

Infelizmente, porém, por uma série de circumstancias a velocidade obtida segundo o relatorio da commissão official nomeada para a realização das experiencias, ás quaes assistimos como curiosos, não excedeu 101 kilometros por hora, apesar de fornecer uma corrente electrica consideravel, e a deformação da via composta de 5 carris, ainda que o systema seja chamado mono-carril, tambem foi grande e muito mais sensivel que nos bi-carris ordinarios.

A carruagem de Tervueren pesava 72 toneladas e continha 100 logares e a velocidade média em plano horizontal era de 85 kilometros por hora, com uma despesa de 600 cavallos-vapor, o que é verdadeiramente exagerado para um systema d'este genero. A despesa com esta experiencia foi de 1.200.000 francos.

O inventor não se tendo desanimado com o insucesso das experiencias de Tervueren, continuou os seus esforços para a construcção d'uma linha, como já dissémos entre Manchester e Liverpool, que, partindo da estação de Deansgale, um dos pontos de mais movimento de Manchester, deverá terminar depois d'um percurso de 55 kilometros junto da Cathedral de Liverpool.

A via será composta d'um carril de supporte, de 4 (quatro) carris guias, percorridos pelos rodizios e de dois carris conductores-electricos o que dá um total de 7 carris dispostos em fórma d'uma sella — Λ — as rampas são de $^1/_{25}$ e de $^1/_{30}$ com grande numero de curvas, sendo a mais apertada de 600 metros de raio.

Ha 3 typos de carruagens approvados, contendo 38

50, e 72 logares e pesando em média 50 toneladas e tendo segundo exigencia estipulada pelo Parlamento o centro de gravidade pelo menos a 12 polegadas abaixo do carril de supporte. A velocidade deve attingir 175 kilometros por hora e os 4 motores de cada vehiculo fornecerão em andamento normal 515 cavallos-vapor e em accelerado cerca de 1.100 cavallos vapor.

A estação central geradora ou a fonte electrica é em Warrington, pouco mais ou menos no meio da linha, que deverá ser percorrida em 20 minutos.

Segundo os calculos dos constructores, as despesas para toda a exploração e conservação do material etc. etc. são de 7 ½ d. por comboio milha com a velocidade de 175 kilometros por hora.

O capital empregado nesta empresa é de £ 2.800.000, que os constructores pretendem facilmente remunerar com um juro de 5 %, conservando-se o actual preço da passagem no caminho de ferro entre estas duas cidades.

As indicações succintas que damos juntas ao exame da photographia a que nos referimos, que reproduzimos de novo, tendo mesmo em consideração que o mono-carril de Manchester a Liverpool offerece certos melhoramentos d'execução sobre os primitivos, teremos uma base para poder fazer uma critica theorica e pratica do systema.

As forças que se apresentam immediatamente ao nosso exame são a força centrifuga e consequentemente as forças d'equilibrio de todo o systema, agentes perturbadores que influenciarão naturalmente na segurança e commodidade do viajante, sobretudo num systema onde uma das suas pretenções é a garantia d'estas ultimas.

Força centrifuga. Da formula $F = \frac{m\,v^2}{R}$ deduzimos $\frac{F}{P} = \frac{v^2}{g\,R.}$ que applicada ao caso considerado $P = 50$ toneladas $V = 175$ kilometros e $R = 600$ metros e traduzindo em linguagem vulgar a fracção $\frac{F}{P}$, vêmos que ella attinge o valor de 42 % ou $F = 42$ % de P — e, bem entendido, seja qual fôr o systema adoptado, o que obrigará o viajante a ser o eixo d'equilibrio sensivelmente desviado da vertical e o que nos obriga a augmentar a *inclinação transversal da via* para permittir ao vehiculo a passagem em velocidade *(devers)*.

Sabemos porém que este desnivel não póde ser exagerado como a pista d'um velodromo, e o inventor diz então que, o systema não tendo senão *um* carril de supporte, a difficuldade está facilmente vencida — mas a isto objectaremos o seguinte, que faz o inventor aos rodizios sobre os carris-guias? — estes carris devem tambem ter um desnivel necessario e sufficiente para impedir que os mesmos rodizios descarrilem, e se já ha difficuldade de traçar uma linha de bi-carril com curvas bem apropriadas á velocidade de regimen tendo por fórma $Y = x \times^3$, mais difficultoso será, cremos nós, o obter uma montagem exacta da fórma geometrica dos carris-guias, e então, em vista das variações da velocidade, a entrada dos rodizios nestes carris será uma causa de choques muito mais sensiveis que num bi-carril ordinario, e por consequencia uma causa de deterioração da structura metallica servindo de via ao mono carril que é, como acabamos de mostrar um poly-carril!

Em que estado ficará a cravação e o cavilamento d'este carril?

Sem querermos ser propheta, não acreditamos no grande futuro do mono-carril Behr, cremos que o futuro das extra-velocidades para um grande trafego será na simples via bi-carril, mas convenientemente montada com um typo de carril como temos por exemplo aqui na Belgica nas linhas internacionaes que já apresentam uma grande resistencia, citaremos mesmo uma experiencia aqui feita ha pouco, para demolir uma via montada com carris de 52 kig. Foi necessario um esforço horizontal de 16.000 kilogrammas por travessa para uma abertura da via de tão poucos millimetros que não teria mesmo occasionado um descarrilamento, tendo de notar-se que a experiencia era feita numa extremidade de um carril e portanto sem apoio nos topos. Se nas experiencias de Zossen-Marienfeld tivessem substituido os carris existentes de 33 kilogrammas por carris de 60 kilogrammas, certamente o resultado que já foi satisfactorio teria sido então concludente!

Antes de terminar, diremos que se o systema Behr, tal qual apresentado, fosse baseado, no que toca ao modo de tracção, no systema da tracção tangencial dos srs. Dulait, Rosenfeld, Zelenay, talvez pudesse ser mais vantajoso, pois, em virtude do principio sobre o qual é baseada a tracção tangencial, o vehiculo é continuadamente attrahido na direcção do seu eixo e parallelamente á via, o que fará desapparecer os movimentos perturbadores da serpentina que são tanto a temer nas locomotivas electricas e a vapôr.

Occupar-nos-hemos da tracção tangencial e seguidamente do exame e critica das extra-velocidades nos bi-carris.

R. da Trindade.

Commercio e Navegação

Continuemos a apresentar summariamente alguns factos recolhidos na publicação estatistica das alfandegas portuguezas e a tirar d'elles algumas conclusões. E' um estudo arido, mas de lição proveitosa.

O quadro VII refere-se ao movimento commercial por alfandegas e abrange os annos de 1897 a 1901, sob as seguintes rubricas: commercio geral, commercio especial, exportação estrangeira e ultramarina.

O movimento total em 1900 foi de 117.053:500$000, sendo menor do que o de 1901, que ascendeu a 122.855:900$000, mas maior do que nos restantes annos.

A importação para consumo e exportação nacional ou nacionalizada foi de 86.104:900$000, tendo portanto o segundo logar, porque em 1900 subira a 90.654:900$000, e fôra mais pequena nos restantes.

A importação só, occupa um logar correspondente, pois foi de 57.823:300$000 contra, 59.724:400$000 em 1900, e cifras inferiores nos demais annos.

Mas a exportação nacional e nacionalizada já não segue a mesma lei. Foi de 28.281:600$000 e portanto inferior á exportação em 1900—30.930:500$000; inferior á de 1899 — 28.803:900$000; inferior á de 1898 — 31.124:100$000.

As alfandegas do continente, por ordem de rendimento, foram em 1901:

A de Lisboa que contribuiu para aquellas cifras com 62.915:400$000; a do Porto, 30.851:300$000; a de Elvas, 3.763:700$000; a do Algarve, 3.708:100$000; a de Valença, 1.339:800$000; a de Villar Formoso, 1.322:700$000; a de Barca d'Alva, 1.101:500$000; a da Beira, 893:700$; a de Setubal, 817:800$000; a da Figueira da Foz, 425:100$000; a de Villa Verde, 366.300$000; a de Vianna do Castello, 342:300$000; a de Bragança, 326:100$00; a de Caminha, 98:800$000, e a de Aveiro 1:900$000.

D'aqui se vê que, fôra as duas alfandegas de Lisboa e Porto e as das raias seccas, o maior numero de alfan-

degas maritimas é insignificante, representando um commercio diminuto: Aveiro com 1:920$900, Vianna com 342:300$000, e Figueira com 425:100$000.

Pouco se tem lucrado com os sacrificios do thesouro em obras dos portos.

Os rendimentos aduaneiros foram de 19.083 contos, isto é, menos 972 do que em 1900 e menos 56 do que em 1899. Naquella cifra entram os direitos de cereaes com 1.377 contos, contra 2.656 em 1900, 2.946 em 1899, e 1.563 em 1897.

Sob este ponto de vista lucrou se: tivémos de comprar menos trigo e aproveitámos melhor a riqueza agricola latente no nosso paiz.

Os direitos de exportação contribuem com 304 contos, tendo sido em 1898 de 434 contos.

O imposto de barreiras deu 2.267 contos, attingindo uma cifra quasi constante nos ultimos 5 annos.

O imposto do pescado attingiu em 1900 a cifra maxima de 223 contos.

Vejam os agora os mappas relativos ás mercadorias importadas.

Logo á frente do rol apparece o avultado numero de 30.306 burros importados!

Póde surprehender uma cifra tão grande, visto que a raça asinina tambem está muito representada em Portugal onde é tão prolifica como no paiz vizinho.

Comparando porém com a cifra correspondente da exportação vemos que se accusa uma saída de 32.822 burros, o que dá um *deficit* asinino.

Porque haverá tamanho movimento em animaes d'esta especie?

E' que na raia, onde existem relações commerciaes e agricolas intensas entre as povoações fronteiriças, cada cidadão que passa montado no seu jerico para um ou outro lado, tem de increver a sua montada para a exportação ou importação.

Ainda assim preoccupa-nos o exodo de cabeças de burro representado pela differença entre 30.306 burros entrados e 32.892 que saíram.

Importámos 4.269 156 kilogrammas de lãs numero que accusa já um razoavel movimento na industria dos tecidos.

Importámos 3.360.263 kilogrammas de pelles e coiros em bruto ou verdes e só 216.757 de coiros e pelles cortidas o que tambem indica um certo desenvolvimento da industria dos cortumes, que poderia e deveria ainda ser maior.

O algodão importado, em virtude da crise d'esta industria, desceu de 15 944 627 a 13.332.787 kig.

Tambem tem descido a importação do malte para as cervejarias em vista da protecção que os lavradores teem conseguido para os vinhos, que tanto d'ella precisam. O numero de kilogrammas importados em 1897 foi de 714.989 e está agora em 378.724.

A industria do linho e canhamo conserva-se estacionaria, ou ligeiramente decrescente Importou 2.036.535 kilogrammas, tendo importado 2.182.082 em 1897.

Continua descendo a importação de madeira em vigas e da serrada em taboas, passando de 60.903 m³ em 1898 a 56.979 em 1901.

Apesar do desenvolvimento que a industria dos cimentos tem tido em Portugal onde já se fabrica excellente material d'esta natureza, a importação augmenta, o que denuncia a maior largueza das suas applicações nas artes de construcção. Em 1901 compraram-se 15 629 toneladas, numero que só foi ultrapassado em 1897, em que se compraram 18.468.

A França concorreu com 2.105 de cal hydraulica e a Belgica com 413 de cal e 7.431 de cimento. Nestes artigos, apesar de termos a pozolana dos Açores, os importamos de Inglaterra.

Tambem importámos muito gesso de Hespanha — 37.608 kilogrammas, por não aproveitarmos devidamente os jazigos portuguezes.

A hydrotherapia está em moda. Isto explica a importação de 206.914 kilogrammas de aguas mineraes, cifra maxima.

Na importação do carvão, o pão da industria, houve pequenas differenças para 1900. Importámos 860.772 toneladas. Em 1897 a importação foi de 652.267 apenas.

Tambem aqui se accusa uma melhoria indiscutivel.

Continua a manifestar-se a ascenção da importação do enxofre, mercê da super-plantação dos vinhedos.

Nota-se uma grande alta na importação do aço, o que se explica pela entrada de material ferroviario para a reparação das linhas existentes e para a construcção de novas linhas ferreas de todas as especies.

Analogo incremento se verifica nos restantes metaes e ligas, o que bem denuncia felizmente o progresso na industria metallurgica portugueza.

Pena é que a industria siderurgica a não acompanhe. Não só não trabalhamos os minerios que possuimos, tanto de cobre como de ferro, etc. mas até a lavra das minas declina, a não ser a das minas de cobre que nos deu 489.869 toneladas para exportar, tendo dado só 268.319 em 1897.

Os productos chimicos importados, não incluindo os adubos, somam 11 654.866 kilogrammas.

Convém especificar alguns d'estes numeros que denunciam um condemnavel descuido da nossa industia.

O acido acetico figura com 32.725 kig., vindo principalmente de Inglaterra — 29 093. Quem exporta tantas madeiras e quem vende o vinho tão barato, podia prescindir de importar este acido.

O acido nitrico figura com 2.799 kilogrammas, entrando a Allemanha com 1.698 kilogrammas. Este numero é pequeno. Mostra como a industria se tem desenvolvido.

Importámos todavia 6.673 kilogrammas de acido chlorhydrico apesar de termos chloreto de sodio e de podermos fabricar com as nossas pyrites o acido sulfurico.

Mas não admira que importemos aquelle acido quando ainda importamos 465.657 kilogrammas de acido sulfurico, de que a França nos manda 459 977!

Compramos tambem 500 454 kilogrammas de salitre de potassio e só 228.226 de salitre de sodio, quando podia ficar em Portugal o lucro da conversão do segundo no primeiro pelo chloreto de potassio.

E até de chloreto de calcio importamos 879.799 e de chloreto de sodio 149.263!

As necessidades da nossa viticultura levam a uma maior applicação do sulfato de cobre. Importámos 2.433.546 kilogrammas, em que a Inglaterra dá 1.195.577 e os Estados-Unidos dão 605.089 kilogrammas. Podiamos nós, que exportamos minerios sulfurosos de cobre, fabricar aqui o sulfato, mas achamos mais commodo mandal-o vir da Grã-Bretanha que importa o minerio e exporta o cobre e o sulfato.

O desenvolvimento da cultura cerealifera intensiva é tambem reconhecivel pela cifra da importação dos adubos. Passou de 1.641.760 kilogrammas em 1887, a 9 603.288 em 1901. Em 1900 tinha sido de 3.205.015.

E' um bom indicio por um lado, mas por outro, mostra tambem quanto estamos ainda atrazados no capitulo das industrias chimicas.

Não se notam alterações muito sensiveis nos fios e tecidos de algodão e seda, linho e juta.

Importa-se menos em tecidos para estamparia ou

outros usos, mas não se póde bem vêr se isso depende do desenvolvimento industrial que faça dispensar o trabalho estrangeiro, ou se é apenas devido á crise geral dos algodões. Inclinamo-nos a crêr que seja por este motivo.

O que augmenta é a importação dos tecidos impermeaveis, fabrico novo que ainda não está representado em Portugal, mas que o devia estar.

A importação do alcool desceu. Era de 44.033 decalitros de alcool puro em 1897; foi de 3.285 em 1901.

A propria cerveja entrou em menor quantidade. Tal era o preço arrastado do vinho.

São tambem dignos d'exame alguns numeros relativos a substancias alimenticias.

Importámos 18.341 toneladas de arroz, 9.746 de batatas, 8.457 de favas, 397 de alpiste e painço, 79 de azeite de oliveira! Parece que, não sendo um paiz industrial, tambem não somos um paiz agricola.

Nas machinas industriaes importámos mais do que em 1900, o que representa um progresso economico, infelizmente contrabalançado por uma maior importação de metaes em obra.

Da comparação de todos estes numeros póde portanto concluir-se que, apesar das depressões encontradas neste ou naquelle ponto, se reconhece que o paiz vae acordando da sua lethargia, e mostrando uma pronunciada tendencia para o desenvolvimento industrial ou para o augmento do trabalho nacional, que é o melhor dos factores da riqueza d'um povo.

*

Na nossa exportação avulta a cifra das cortiças em aparas e virgem 14.240 toneladas; em quadros 217 toneladas; em bruto e prancha 29.265 toneladas; em serradura 124 toneladas; total 43.849 toneladas.

E' superior á dos outros annos.

Embora seja para lastimar que se exporte uma materia prima que podia ser fabricada em Portugal, dando mais trabalho aos nossos operarios, é facto que a cortiça representa um producto rico e um rendimento consideravel da nossa lavoura, que ainda não soffre da concorrencia d'outros paizes productores.

Na madeira em bruto, em barrotes, em taboado, em vigas, vigotas, longrinas e travessas tambem a exportação tem augmentado muito. Foi em 1901 de 148.752 toneladas de madeira em bruto, e de 10.324.246 m³ nas restantes, tendo sido respectivamente em 1900 de 95.931 toneladas e 4.999.228 m³, e menos ainda nos outros annos.

Não está aqui especificada a madeira em tóros, e é pena que não o esteja, para se poder avaliar a destruição impensada que vae nas nossas florestas de pinheiro, mais proximas das vias ferreas.

Já aqui escrevemos sobre a despinhalização, em artigos que tiveram o condão de despertar um certo movimento na imprensa periodica.

Se exportassemos arvores feitas, nada teriamos a extranhar e antes nos alegrariamos vendo uma fonte de receita importante a contribuir para o almejado equilibrio da nossa balança commercial. Mas longe d'isso, a madeira em toragem não é madeira de paus adultos ou completos, não é a madeira do desbaste de pinhaes apertados e populosos em demasia. Provem do corte raso das florestas e representa portanto uma ruina agricola para que urge olhar com attenção.

Nestes numeros estatisticos, embora conglobadamente, póde bem avaliar-se qual a impetuosidade da corrente que se estabeleceu para o estrangeiro.

Em tecidos d'algodão a exportação passou de 3.015.362 kilogrammas em 1900 a 1.322.594. Nos tecidos de lã tambem se desceu de 119.255 a 63.971 kilogrammas.

Exportámos mais peixe em sal ou em conserva, mais alfarroba, mais fructa, mais ovos e mais materiaes de construcção.

Em polvora houve uma grande diminuição, só se exportaram 87.768 kilogrammas contra 326.117 em 1900 e 464.778 em 1899. A polvoraria da Companhia Africana feita expressamente para abastecer os mercados de Angola reduziu muito ou quasi suspendeu a sua laboração.

Sobre a exportação de vinhos, facto primacial na economia portugueza, ha um quadro especial nesta publicação muito digno de estudo.

D'elle se deduz que a exportação total desde 1865 a 1901 passou de 7.524 contos relativos a 365.049 hectolitros, a 9.773 contos relativos a a 790.713 hectolitros. Muito mais vinho vendido, e pouco mais dinheiro.

Os maximos da exportação, em dinheiro correspondem a 1877 — 11.350 contos, 1886 — 16.883 contos; em hectolitros exportados correspondem a 1888 — 1.730.886 hectolitros e 1886 — 1.963.114.

A França importou nos 1888 hectolitros 1.062.428 em 1901 — 8.910; a Allemanha, a quem damos tanto, já nos importou 57.611 hectolitros em 1887, importa agora 30.557; o Brazil, para onde mandavamos em 1883 — 454.932 hectolitros, só levou no ultimo anno 356.840.

O commercio dos vinhos do Porto, muito mais bem organizado do que o commercio dos restantes vinhos, apesar da sua propaganda tenaz e da justa celebridade das suas marcas, exporta um pouco mais e recebe muito menos.

Em 1865 exportou 215.285 hectolitros por 6.471 contos; em 1901 exportou 268.401 hectolitros por 5.511 contos. A sua exportação, que attingiu o valor de 9.046 contos em 1875, 8.555 em 1877, 1.226 contos em 1886, vae declinando desde 1892 em que foi de 7.714 contos.

E' a Inglaterra quem compra mais: que em 1901 importou 182.677 hectolitros, seguindo-se o Brazil com 25.811, a Allemanha com 13.781, a Suecia e Noruega com 11.879, a Dinamarca com 8.181, a Hollanda com 7.633, a Belgica com 5.109 e a França com 3.085.

Nos vinhos da Madeira é menos sensivel a quebra. Renderam em 1900, que foi dos maiores, 798 contos e, em 1901, 750 correspondentes a 23.928 hectolitros.

Nos vinhos communs o principal mercado é o Brzil, seguindo-se o das colonias portuguezas. O Brazil ainda nos levou, em 1901, 330.472 hectolitros, as colonias consumiram na Africa 124.458 hectolitros. A exportação total foi de 3.472 contos, correspondentes a 498.384 hectolitros. Em 1887 chegou a 6.735 contos e 1.438.722 hectolitros, o que era devido á importação franceza, a qual passou de 1.048.247 hectolitros para 986 em 1901.

O commercio dos vinhos communs com as colonias vae prosperando. De 5.423 hectolitros, em que se cifrava no anno de 1865, passou, em progresso normal com ligeiras descensos, para 124.458 nas providencias ultramarinas de Africa.

Já nas colonias da Asia a progressão é menos regular, e o incremento com menor accentuação. Ainda assim, passou de 1.696 hectolitros em 1865 para 2.662 em 1901.

Valha-nos isso!

*

Vejamos agora o que nos dizem os quadros relativos á navegação a vapor e de vela.

O numero de entradas de navios nos portos do continente e ilhas adjacentes foi de 10.697 com a arqueação total de 11.736.888 toneladas. Attingiu-se a maior arqueação desde 1879, embora fosse menor o numero de entradas do que em 1889 em que ascendeu a 12.043

Competem á navegação ingleza 2.639 entradas com a tonelagem de 5 477.587; á allemã 1.316 e 2.328.561; á portugueza 4.598 e 1 735.612.

A navegação de cabotagem portugueza declina a olhos vistos.

Em 1887 houve 6.046 entradas com a tonelagem de 1.247.186; em 1901 só 4.164 entradas e 1.322.095 toneladas.

Vê-se d'aqui como nos vamos distanciando e como a Allemanha prospera no desenvolvimento commercial e na navegação internacional.

Esta estatistica, supposto que interessante, é incompleta. Diz o que deve dizer sobre o commercio maritimo, mas não diz claramente o que ha a referir sobre o commercio terrestre. O movimento mercantil ferro-viario escapa-lhe, ou só se deprehende por differença.

Seria de conveniencia publica que a mesma estação official, que ha largos annos publica methodica e regularmente estas estatisticas, pudesse publicar as outras, entendendo-se para este fim com as companhias ferro-viarias, ou recebendo os dados fornecidos pela fiscalização, que faria então um trabalho util.

*

Desejariamos accrescentar algumas referencias ainda sobre outros mappas d'esta importante publicação. Fojenos porém o espaço. Não fecharemos porém o livro sem significar aqui ao sr. conselheiro Emauz Gonçalves e aos funccionarios sob as suas ordens os justos louvores pelo seu trabalho, merecido elogio que tem em sinceridade o que falta em auctoridade á penna que lh'o confere.

O. S.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Enganos d'um viajante — Gussbach — Rothorn — Reichenbach — O Brunig.

Voltando, de regresso a Interlaken, do que já lhes falei, o curso natural da viagem era para o norte.

Digo *natural* porque, pelo que vejo, ha quem faça viagens sobrenaturaes que deixam a perder de vista as que eu realizo, ou então como eu as descrevo — nunca me afastando da verdade no mais pequeno detalhe.

Porque isto de descrever viagens, desde que o vapor, a tracção funicular e o dynamo electrico nos levam, aos milhares, a toda a parte, já não permitte phantasias; ha que vêr bem e limitar a penna ao que se viu, e quem augmentar da sua casa tem certo o epiteto de novelleiro.

Ora o sr. Senna de Freitas está descrevendo na *Epoca* as suas digressões na Suissa e refere coisas que me deixam de bocca aberta e envergonham as minhas pobres *notas*.

Por exemplo: que a montanha Jungfrau que eu aqui disse ter 4.167 metros de altura, tem 41.167 (!) e o Mönch 41.005 metros. Apenas dez vezes a altura que ellas teem.

Póde ser erro typographico (enorme e repetido) mas o que não é erro de typographie mas de imaginação, não direi escaldada mas resfriada por aquelle abaixamento de temperatura que se experimenta na altitude de mais de 2.000 metros, é o sr. Freitas dizer que Chamounix é assás perto d'aquella localidade, Interlaken, e que indo d'este ponto para Lucerna e Zurich, e *tendo pressa*, tomou bilhete para Chamounix!

Pois não ha nada mais perto... Apenas 298 kilometros de percurso, e 12 horas e 36 minutos de comboio, com cinco trasbordos para ir d'um ponto ao outro. Se o *exacto* viajante partiu como diz, ás 8 horas (8 e 15) da manhã, não chegou á curiosa cidade do Monte Branco antes das 8 horas e 5 da noite.

Quer dizer que para seguir para Lucerna teria que voltar a Interlaken, outros 300 kilometros e outro dia de transito.

Se a isto juntarmos que, segundo o mesmo articulista, o caminho de ferro do Pilatus é funicular, que, embarcando em Lucerna num vapor no caes do Schweizerhof, nos fica a cathedral e o Kursaal á direita e a estação á esquerda teremos dado uma ideia do que vae de phantasia por essas descripções fóra.

Pois eu confesso que fiz a viagem... como toda a gente.

Para o norte, Interlaken não está ainda ligado por caminho de ferro com o resto do paiz. Ha que tomar o vapor do lago de Brienz, o que, com ser pittoresco, é ainda incommodo, por que é moroso e nos obriga a trasbordo para o comboio.

Está projectado um caminho de ferro pela margem esquerda do lago e não se percebe como, não sendo, aliás, insuperaveis, nem sequer grandes, as difficuldades, elle não esteja feito de ha muito. Provavelmente influencias poderosas da companhia de navegação cujos lucros devem ser fabulosos, attento serem os seus vapores passagem unica entre os varios pontos do lago.

Navegar no Brienz sem ir ao Giessbach é um crime de lesa viagem.

Mesmo no caes de desembarque do vapor está a estação do funicular que parte sem demora, levando-nos em 5 minutos á esplanada do hotel, á altura de 330 metros, de onde se gosa maravilhosamente a prodigiosa queda d'aquella enorme massa d'agua, formando uma cascata encantadora.

Visto este prodigiosamente bello espectaculo, descemos de novo para atravessar, no vapor, para Brienz, onde novas sensações mais importantes nos esperam.

Quando ali passei de outra vez, Brienz nada tinha de extraordinario. Era uma cidadezinha agradavel, commoda e interessante como todas as da Suissa. Hoje é o ponto de partida do grande ascensor do Rothorn, um dos mais importantes do paiz.

A estação é, como de costume, em face da ponte dos vapores e a linha servida por tracção de vapor systema Abt, de cremalheira, na extensão de 7.600 metros, subindo em 1 hora e quarto á altura de 2.252 metros.

Se o Pilatus desthronou o Rigi, por se elevar a maior altura, o Rothorn supplantou o Pilatus porque é o caminho de ferro a vapor mais alto da Europa, tendo aquelle apenas no seu ponto culminante 2.133 metros.

A subida é impressionante a todos os momentos. Atravez de bosques d'arvoredo distinguem-se lá em baixo as povoações, o lago, em face o Giessbach, ao longe vão emergindo, como de uma enorme cratera de montanhas, os picos alveluzentes do Wetterhorn, do Blumisalp, do Dildehorn e outros pincaros alpinos.

Depois é o unico caminho de ferro que, mesmo no verão, atravessa planices e montanhas cobertas de gelo.

Lá do alto, da esplanada do confortavel hotel onde somos maravilhosamente bem servidos por preços razoaveis, deve-se ir ainda, a 99 metros mais acima, por um caminho facil, ao cimo do monte, onde uma pedra indica a divisoria dos cantões de Berne, Lucerna e Unterwalden. D'ahi o panorama é maravilhoso, vendo-se para todos os lados, toda a Suissa, como num mappa aberto desde o Monte Branco ao Säutis e sete lagos.

Uma visita ao Rothorn é indispensavel ao viajante na Suissa.

De Brienz tomemos o caminho de ferro que nos leva a Meiringen, onde fui achar as phantasticas gargantas do Aar, que já aqui descrevi de outra vez, melhoradas com a substituição, por um tunnel, de parte do passadiço por onde antigamente se ia e que, apesar de ficar a mais de 10 metros de altura das aguas, foi devorado pela corrente.

Do outro lado da interessante cidade, que é para mim novo porque a que eu vira em tempos foi destruida por um incendio ha 11 annos, estão as famosas quedas do Reichenbach servidas por um funicular e illuminadas á noite por focos eletricos de côres, produzindo um effeito phantastico. Cá em baixo, o hotel dos Alpes é um dos melhores da Suissa, extraordinario em bom gosto e conforto, ligado á modicidade depreços.

E' de Meiringen que parte essá prodigiosamente bella linha pertencente á companhia do Jura-Simplão — a linha do Brünig.

O comboio, tomando machina de cremalheira, inverte a marcha e eis-nos a subir a montanha, vendo os primorosos valles que parecem afastar-se como se fossemos em balão.

O viajante apreciador pouco utiliza os assentos da carruagem; não ha tempo para descanço, porque os panoramas, sempre novos, se nos deparam ora á direita ora á esquerda.

Agora o lago de Brienz que se esvae por entre tufos de arvorêdo, logo após, á direita, o valle de Meiringen, depois a cadeia do Falhorn, valles, tunneis, cascatas, os lagos de Lungern e Sarne, o Pilatus, e por ultimo, á esquerda, o lago d'Alpnach (um dos dos Quatro Cantões) á direita, e um grande tunnel, e emfim a imponente estação da companhia do Gothardo, em Lucerna.

Já lhes descrevi aqui a linha do Pilatus e a passagem em vapor de Alpnach a Lucerna.

D'esta vez, já se sabe, não fui á respeitavel montanha e fiz o trajecto em caminho de ferro.

E' sempre bom em viagem tomar por caminhos novos, e na Suissa, sobretudo, é isto mais facil e mais recommendavel.

Electricidade no tunnel

Trabalha-se com actividade nas installações para illuminar por electricidade o tunnel do Rocio, conforme foi resolvido pela companhia em principios do anno corrente, e aqui o noticiámos.

Estas installações comprehendem tambem duas caranguejas electricas que serão postas uma para carruagens, no extremo da parte coberta da estação, á bocca do tunnel, e outra, para machinas, na extremidade das linhas de chegada, no grupo central.

A illuminação do tunnel será feita por 10 lampadas de 10 vellas nos primeiros 100 metros a começar do lado do Rocio, as quaes estarão acesas continuamente, e por 190 lampadas nos 2 kilometros restantes, as quaes só funccionarão á passagem dos comboios, sendo a communicação estabelecida pela mesma alavanca das manobras dos signaes á entrada dos comboios.

A actual estação geradora de electricidade que a companhia tem para a illuminação da estação é ampliada com um grupo electrogeneo composto de um motor a vapor, vertical, da velocidade de 350 voltas por minuto e a força de 50 cavallos e um dynamo de 860 voltas por minuto, 112 ampères á tensão de 240 volts, e de uma bateria de accumuladores Tudor de 132 elementos de capacidade de 270 ampères—hora no regimen de 5 horas e 325 no de 10 horas de descarga, podendo elevar-se a mais 130 ampères.

A casa fornecedora é a dos srs. Sautter Harlé & C.ª de Paris.

A casa em que se abrigará esta nova installação geradora já está em adeantada construcção.

OLHÃO A' FUZETA

Por portaria de 21 do corrente foi approvado o projecto e orçamento do 2.º lanço do prolongamento de Faro a Villa Real, comprehendido entre os K. 8 e 20, na importancia de 148:300$000 réis e mandado executar immediatamente, dando-se o possivel desenvolvimento aos trabalhos de construcção.

O traçado passa junto de Olhão ao K 9,284, onde tem uma estação de 2.ª classe, da qual é facil sair uma linha servida por plataforma rotatoria para o transporte directo dos wagons de peixe desde o caes maritimo da povoação.

A linha passa á saida da estação por baixo da estrada de accesso de Olhão e segue á beira-mar até á Fuzeta, para fugir do terreno accidentado que se encontra mais para o interior.

Ao K 13,581 fica o apeadeiro de Marim, que serve os logares de Marim e Quelfes, e ao K 15.804 o de Bias, para serviço de Cavacos, Quatrim e Bias. Depois de passar por detraz da Fuzeta, tem a linha ao K 19.457 a estação de 3.ª classe que serve esta povoação e Moncarapacho, junto da estrada que as liga, depois de se haver inflectido para o norte e internado um pouco para fugir aos terrenos alagados pelo mar.

Ha 8 patamares com 7.162,^{m} 4 rampas com 2 913^{m} e 3 declives com 1 923^{m}, sendo a maxima rampa de 8$^{m}/_{m}$ em 944^{m} e o maximo declive de 13 $^{m}/_{m}$ em 521^{m}, que o Conselho superior de Obras Publicas entende dever ser ainda reduzido.

Os alinhamentos rectos medem 8842^{m} e as curvas 3158^{m}, havendo 15 curvas, das quaes 3 apenas com 300^{m} de raio e 953^{m} de desenvolvimento.

O cubo da terraplenagem é apenas de 6^{m3},600 por metro corrente.

As obras de arte reduzem-se a 25 aqueductos, a 8 pontões de 4^{m} de vão,, sendo 4 de 1 vão, 2 de 2 vãos, 2 de 3 vãos e 1 de 1 vão de 2.^{m}.

Ha 28 passagens de nivel, tendo cancellas 22, 2 passagens superiores de alvenaria, 10 casas de guarda e 1 de guarda e partido.

O custo kilometrico do lanço é apenas de réis 12:358$333 ou 10:258$333, excluindo as estações.

Consta-nos que brevemente serão apresentados os projectos do collector em Faro e dos lanços seguintes ao que fica summariamente descripto.

LINHAS FRANCEZAS

O *Jornal Official* publicou o resultado comparativo da exploração dos caminhos de ferro de interesse local e dos tramways em França durante os annos de 1900 e 1901.

Segundo os numeros apresentados, os caminhos de ferro de interesse local, com garantia do Estado, produziram:

		1901	1900
Receita....	Francos	14 391.022	13.143.926
Despesa.....	»	13.006.461	11.356.142
Producto liquido.	»	1.384.561	1.787.784

Os caminhos de ferro de interesse local sem garantia do Estado, produziram:

		1901	1900
Receita.....	Francos	19 285.377	13.430.673
Despesa.....	»	14.290.165	9.368.011
Producto liquido.	»	4.995.212	4 062.662

Os tramways de passageiros e mercadorias com garantia do Estado, produziram:

		1901	1900
Receita.....	Francos	7.679.593	6.663.049
Despesa.....	»	7.196.846	6.242.942
Producto liquido.	»	482.747	420.107

Os tramways sem garantia do Estado produziram:

		1901	1900
Receita.....	Francos	3.977.403	3.727.535
Despesa.....	»	2.938.683	2.916.365
Producto liquido.	»	1.038 720	911.170

Em resumo, a situação financeira dos caminhos de ferro francezes de interesse local e dos tramways é pouco satisfactoria. O Estado, os departamentos e as communas estão soffrendo as consequencias de uma grande frouxidão nas receitas. Se algumas d'essas linhas apresentam certa prosperidade, como as da Sociedade Geral dos caminhos de ferro de Lyon e as da Companhia dos caminhos de ferro do Hérault, ha outras que mostram *deficits* muito avultados.

Parece que são os tramways de penetração em Paris que se encontram em peores condições. Alguns d'elles estão mesmo na impossibilidade de continuar o seu serviço, se não fôr modificado em seu favor o caderno de encargos, concedendo-se-lhes o augmento de tarifas que insistentemente reclamam.

Por outro lado, verifica-se que o material é defeituosissimo, sobretudo no systema dos freios.

Os desastres multiplicam-se e tornam-se excessivamente onerosos para as companhias, ao mesmo tempo que muito inquietadores para o publico. Ultimamente, em vinte e quatro horas, só á sua parte uma companhia de tramways fez 71 victimas!

Certas companhias estão gastando já, neste momento, os ultimos cartuchos. Ha linhas em que a exploração é verdadeiramente desastrosa, podendo citar-se entre outras a linha Montreuil-Boulogne, que em dois annos apresenta o *deficit* de 1 milhão. Quando se fez o estabelecimento d'esta linha, calculara-se uma receita de 0,fr.70 por kilometro, e uma despesa de 0,fr 30. A receita é apenas de 0,fr.47 e a despesa é que trepou para 0,fr.75!

Um certo numero de empresas de tramways francezes atravessam um periodo bem critico, e estão destinadas a um completo e breve anniquilamento, se as condições da sua concessão não forem modificadas.

Consultada a este respeito, a Camara de Commercio de Paris foi de parecer que os tramways em questão prestam serviços consideraveis, e que a sua suppressão perturbaria profundamente os habitos do publico, e que em ultimo caso seria de interesse geral consentir num augmento de tarifas.

Como se vê, a administração franceza ferro viaria não póde ser tomada em absoluto como modelo de boas administrações. Assim o faz crer o proprio *Jornal Official* da França!

TRACÇÃO ELECTRICA

A Camara Municipal auctorizou a Companhia dos Ascensores a consentir que uma casa allemã, estabelecida em Madrid realize experiencias de tracção electrica aplicada aos ascensores de Lisboa, no intuito de ser introduzida nelles essa modificação.

Se a noticia é exacta não garantimos nós. A *Tarde* é que o diz.

*

A respeito da tracção electrica na linha de Cascaes, e aproveitando o ensejo para alludir discreta e amigavelmente á entrevista que sobre o assumpto publicámos no nosso ultimo numero, as *Novidades* dizem constar-lhe que ha effectivamente negociações para o estabelecimento da tracção electrica na linha de Cascaes; que ha ainda o projecto de montar a respectiva installação com a amplitude precisa para simultaneamente fornecer energia electrica em todo o percurso da linha, para luz e motores; que ha provavelmente, por parte da Companhia Real favoravel acolhimento ao projecto, em vista da má tendencia das receitas no presente anno, que ha sem duvida noutras regiões o desejo de ver demonstrado que a prohibição do jogo não foi uma calamidade sem remedio. Mas páram nisto as realidades, e d'aqui á transformação promettida vae ainda muito passo, com muito obstaculo para vencer, dizem ainda as *Novidades*; e acrescentam: «O nosso enthusiasmo pela Lisboa de Oeste leva-nos a desejar com fervor o bom exito nas negociações, mas não a acreditar como decisivo o que por emquanto não passa de projecto.»

*

Pelo ministerio da Fazenda foi determinado que os vehiculos systema americano para tracção electrica, incompletos (sem as caixas) designação que não existia na actual pauta das alfandegas, paguem 100$000 réis de direitos, cada um.

Apedrejamentos de comboios

E' com o maior prazer que damos a nota dos premios que teem merecido os differentes cavalheiros selvagens que teem sido julgados por apedrejamentos e attentados contra os comboios:

Abrantes — José dos Santos, ex-sub-chefe de districto, accusado de ter collocado travessas sobre a via na intenção de fazer descarrilar o comboio n.º 121 de 4 de maio ultimo, foi preso e condemnado em pena maior de degredo;

Ponte de Sôr — Manuel de Mattos, auctor do apedrejamento do comboio n.º 124 de 28 de junho ultimo, preso e julgado em audiencia de policia correccional, foi condemnado em 4 mezes de prisão, que está cumprindo;

Torres Novas — Henrique d'Oliveira, menor de 11 annos, auctor do apedrejamento do comboio n.º 3 de 30 de junho, foi julgado em audiencia de policia correccional e condemnado em 25 dias de prisão, levados em conta os que esteve preso, sem custas por ser pobre;

Ovar — Albino Charrua, auctor do apedrejamento do comboio n.º 3 de 23 de julho, condemnado em 3 mezes de prisão, custas e sellos do processo;

Thomar — Accacio d'Oliveira, auctor do apedrejamento do comboio de serviço de 8 de junho, condemnado em 20 dias de prisão, attendendo a ser menor.

*

O sr. Antonio Thomaz Quartin, vindo de Paris acompanhado por uma sua filha, conta que, antes de chegar á Guarda o comboio em que vinham, foi arremessada uma grande pedra á carruagem onde tinham

tomado logar. Por um triz não foram victimas da brutalidade.

Referindo este caso aos nossos collegas da *Epoca*, o sr. Quartin deixou-lhes 10$000 réis para serem dados como premio a quem descobrir o meliante.

E' talvez esta uma boa iniciativa, que o governo e as administrações de caminho de ferro poderiam adoptar, estimulando a perseguição aos apedrejadores de comboios.

Ainda mesmo reduzindo a importancia do premio por cada marôto que pudesse ser filado, muita gente poderia arranjar com isso um bom meio de vida, tão numerosos estão sendo os casos de apedrejamentos. Ha então certas linhas onde em pouco tempo se poderia fazer uma fortuna.

Para a realização d'esta idéa, lembra-nos ainda que o governo e as administrações talvez pudessem entrar em combinação vantajosa com o *Bonus universal*. Cada pessoa que descobrisse um dos meliantes receberia uma senha. Ao fim de quinze dias, em troca das senhas juntas poderia receber — um automovel!

*

Não obstante o que se tem dito e as energicas providencias dadas pelo governo, ainda hontem foi apedrejado um comboio, proximo de Villa Nova de Gaia, e o correspondente do Porto para o *Diario de Noticias* diz, com uma bondade angelica, que os auctores foram dois menores irresponsaveis.

Até faz compungir o coração tanta bondade!

Desejariamos ver o correspondente num comboio, sentindo as pedras por deante dos olhos, a vêr se continuava a ser tão complacente.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de novembro de 1902

O accordo dos govenos da peninsula sobre algumas modificações a introduzir, por meio de um protocollo, no tratado de commercio que vigora entre os dois paizes, assumpto a que já aqui nos temos referido, devia ter caducado, ou pelo menos, é natural que ficasse interrompido, com a queda do ultimo gabinete hespanhol, iniciador da proposta para essas alterações. Não sabemos pois, se o novo ministro das relações exteriores do vizinho reino, terá as mesmas idéas que o seu predecessor, ou se vingará o grupo politico que ainda opta pelo denunciação pura e simples do tratado. Mas, emquanto as circumstancias se não definem, ou, para falarmos mais chamente, — em quanto não sabemos em que param as modas, muito conveniente se nos torna aproveitarmos o tempo, indo, de antemão, estudando, uma por uma, ou as compensações a exigirmos no protocollo, se elle fôr a effeito, ou as clausulas que devemos reclamar a mais, se um novo tratado se negociar.

Ora uma d'essas clausulas, ou compensações, deve ser um pacto estreito e harmonico entre os dois governos, que salvaguarde a industria rolheira da peninsula, da guerra que lhe promovem as manufacturas similares do estrangeiro. Isto é de uma conveniencia equilibradamente reciproca, e já, sobre o objecto prestámos aqui, ha um mez justo, esclarecimentos que nos dispensam repizarmos no assumpto. Outra clausula, que por todos os meios nos cumpre fazer adoptar, é a salvaguarda, o respeito das nossas aguas costeiras, perante os abusos e attentados diarios dos pescadores hespanhoes.

O tratado de 27 de março de 1893 estabelece que as transgressões, ou delictos effectuados, terão processo na patria dos delinquentes, a cujas auctoridades os captores os deverão entregar. Isto, que em theoria parece egualitario, torna-se-nos na pratica verdadeiramente prejudicial, porquanto, sendo as nossas aguas muito mais ricas em pescado que as hespanholas, os transgressores são sempre os hespanhoes, que a justiça patria umas vezes absolve, o outras castiga com uma multa irrisoria, que mais parece um convite a reincidencia que uma condemnação.

Por isso, e para acabarmos uma vez por todas com estas questões latentes, e animosidade entre os pescadores dos dois paizes, é absolutamente indispensavel ao nosso interesse regressarmos ao principio geral de direito que vigorava antes do tratado: — o julgamento ser feito pelos tribunaes do paiz em cujas aguas se deu a infracção a captura D'antes que assim se fazia, os attentados não se multiplicavam com a frequencia de agora, nem nos deixavam com o prejuizo e com o ridiculo, ainda para mais.

Outra clausula, e por egual importante, deverá estabelecer processos que tornam mais efficazes e expeditos os artigos da convenção de Madrid, contra os falsificadores dos nossos vinhos em Hespanha. Ainda ha dias lemos em uma correspondencia brazileira para um dos nossos jornaes, que uma casa importadora de Santos recebe e vende como vinho do Porto um vinho encapado de proveniencia hespanhola, em barris marcados a fogo, com o nome do exportador portuguez! Verdade é que, na colonia ingleza do Cabo fazem-nos, pouco mais ou menos, o mesmo: rótulos em portuguez e armas reaes portuguezas cobrindo zurrapa local. Mas o caso agora, é irmo-nos defendendo, aproveitando os ensejos. D'esta vez trataremos de que os nossos vizinhos nos não falsifiquem o vinho; ámanhã, se pudermos, pensaremos na maneira de evitar que elles nos falsifiquem o dinheiro.

Já aqui o dissémos: o tratado actual é incomparavelmente mais vantajoso para os nossos vizinhos que para nós, e isto explica como a grande maioria d'elles opina pela sua conservação. Agora, se novos artigos se lhe juntam ainda, favoraveis á Hespanha, de pessimo partido ficaremos se lhe não quizermos ou não pudermos introduzir, em compensação, quantas vantagens, razoaveis e possiveis, o nosso commercio, devidamente consultado, haja de reclamar. A Hespanha ha-de diligenciar favorecer-se ainda mais, nos seus tecidos, nos seus cereaes, nos seus gados, no seu assucar de beterraba, que ella produz em excesso já, e nós, em grande parte, estamos importando de Londres e Hamburgo. Portugal, pela sua parte, além das reclamações acima lembradas, e de outras suggeridas pelo estudo e pela experiencia do tratado actual, deve exigir a livre entrada, nos mercados hespanhoes, de alguns dos nossos generos coloniaes, a começar pelo cacáu e pelo café, — pelo cacáu sobretudo que a Hespanha tanto importa e consome, na importante e rica industria dos seus chocolates. E' preciso nunca perdermos de vista o principio assente, que, em tratados de commercio contrahidos entre dois estados, o menos productor d'elles é sempre o menos favorecido, quando outras vantagens politicas lhe não vem equilibrar o que perde. Tratemos pois de nos segurar o mais possivel, e vamos estudando, desde já, como o havemos de fazer.

*

A bolsa na quinzena:

Valores do estado: Em inscripções a procura e offerta equilibraram-se, o que animou o mercado. Ficam cotadas a 38,25 juro recebido.

Em obrigações, apesar do movimento ter sido menor, sobresairam as de 4 1/2 % 88 que se venderam a 56.300, assentamento e 56.000 coupon.

Acções de Bancos e Companhias: A alta, no papel bancario, continuou a accentuar-se. As acções do Banco de Portugal subiram de 154 500 para 155.400. As do Banco Commercial, de 139.200 para 140.000. As do Lisboa & Açores, de 128.000 para 129.500. As do Banco Ultramarino firmam o preço de 119.500.

As acções dos Tabacos tiveram, d'esta vez, poucas transacções declinando o preço para 137.500. As dos Phosphoros, tambem com pouco movimento, vieram de 83 900 em 22, para 83.200 em 26.

Obrigações do Credito Predial: Algum movimento, sobretudo para as prediaes de 5 %, que se fizeram a 93.000

Obrigações da Companhia Real: D'esta vez, houve mais operações nas do 1.º grau que se realizaram a 81.500. As do 2.º grau oscillaram entre 35.950 e 35.900.

Empresas Africanas: As acções da Companhia de Moçambique affrouxaram em preço, que veiu de 9.150 para 8.950 contado. As da Zambezia tiveram tambem oscillação, pois cairam de 5.000 para 4.850 em 27, contado tambem.

Operações a prazo, fizeram-se para Moçambique entre 9.250 e 9 000, fim de novembro, e para Zambezia entre 5 050 e 4.900, fim de novembro tambem.

As obrigações «Atravez Africa» com algum movimento, mantiveram-se a 96.000.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	42 11/16	42 9/16	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
» cheque. .	42 3/8	42 1/4	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	672	673	Agio Buenos Ayres	—
» cheque.	676	678	Cambio do Brazil.	12 1/32
Berlim 90 d/v.....	272	274	Premio da libra...	1$150 e 1$150
» cheque....	277	278		
Francfort 90 d/v ..	272 1/2	274 1/2		
» cheque..	277 1/2	278 1/2		
Madrid cheque ...	825	835		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO 17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29		
Lisboa: Inscripções de assent.	40,20	39,95	39,90	39,90	39,80	39,80	39,75	38,55	38,35	38,35	38,35	38,35	–	–
» coupon	39,70	–	39,70	39,70	–	39,70	38,55	–	–	–	–	38,50	–	–
Obrig. 4 % 1888	21.750	–	21.750	–	–	21.800	21 800	21.800	21.800	21.800	21 800	–	–	–
» 4 % 1890 assent.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» 4 % 1890 coupon	–	48 800	–	–	48.800	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» 4 1/2 % assent	56.400	56 100	56.300	56.300	–	56.300	–	–	–	–	–	–	–	–
» 4 1/2 % coup. int.	56 100	56.100	56.000	55.800	56 000	–	56 000	56.000	–	–	–	56.000	–	–
» 4 1/2 % externo	–	–	–	56.500	–	–	–	–	–	–	56.500	–	–	–
» Tabacos coupon	–	–	–	–	–	115 000	–	–	–	–	–	–	–	–
Acções B. de Portugal	154.500	155 000	155.000	–	155.000	–	–	155.200	–	155.400	–	155.000	–	–
» » Commercial	–	138.000	–	–	–	139 500	–	140.000	–	–	140 000	–	–	–
» » N. Ultramarino	119 500	–	–	119.500	119.500	119.500	119 500	–	–	–	–	119.500	–	–
» » Lisboa & Açores	–	128.000	–	–	–	–	129 000	129.000	129 500	–	130 000	–	–	–
» Tabacos coupon	138.400	138.400	138.400	–	–	–	138 000	–	137.500	–	–	137.500	–	–
» Comp.ª Phosphoros	–	83.700	–	83.900	83 900	83.900	83.800	83 500	83 200	83 200	–	83.200	–	–
» » Real	–	24.000	–	–	–	23.500	23.250	–	23 000	22.800	22.700	–	–	–
Obrig. prediaes 6 %	–	–	–	95 000	–	–	–	95 500	95 500	–	–	95.500	–	–
» » 5 %	92.800	–	93.000	93.000	–	93.000	–	93.000	93 000	–	–	–	–	–
» Comp.ª Phosphoros	92.000	–	–	–	–	–	–	–	92.300	–	–	92.300	–	–
» C.ª Real 3 % 1.º grau	81.500	–	81 400	–	–	–	81 500	81.500	81.500	81.500	–	81.500	–	–
» » » 3 % 2.º grau	35 950	–	35.950	–	35 900	–	–	–	–	–	35 550	–	–	–
» C.ª Nacional	64.000	–	–	64.000	–	70 000	–	69.500	–	–	69 500	–	–	–
» Atravez Africa	–	96 300	96 000	96 000	96 300	96.300	96 000	–	96.000	–	–	96.000	–	–
Paris: 3 % portuguez	31,40	31,15	31	31,05	31,50	30,65	30,45	30,12	30,10	30,55	30,90	–	–	–
Acções Companhia Real	–	100	102	98	100	100	100	–	100,50	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	–	–	33	39	33	32,25	32	32	–	–	–	–	–	–
» Norte de Hespanha	207	196	201	203	201	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Madrid Zaragoza	338	327	330	333	330	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Andaluzes	199	193	193	198	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	358	357,50	357,75	355	359	360	359	360	358,50	359	–	–	–	–
» » » 2.º grau	157,50	157	157	156,25	156	155,50	155,50	155	155	155	156	–	–	–
» C.ª Beira Alta	95	95	95,50	95	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	106	105,50	105	104	104	103	100	100	104,75	–	104	–	–	–
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	337,50	335.50	335	335	332	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Londres: 3 % portuguez	31,50	31.37	61,71	61,71	61,50	–	61,25	60,25	59,75	61	61,50	–	–	–
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57.25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	–	–	–
Amsterdam: Atravez Africa	82,50	82,50	82,88	82,88	82,88	82,75	82,75	82.31	82,50	82,93	82,93	–	–	–
Bruxellas: Atravez Africa	–	–	–	–	83	83	83	83,10	83,10	83,10	83	–	–	–

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração		1902 Kil.	1902 Totaes	1902 Kilom.	1901 Kil.	1901 Totaes	1901 Kilom.	Totaes desde 1 de janeiro 1902	Totaes desde 1 de janeiro 1901	Differença a favor de 1902	Differença a favor de 1901
	de	a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL — Antiga rêde e nova não garantida	5	11 Nov	693	85.016 000	122.678	693	82.978.634	119.738	3.871 319 000	3.762 496.771	108.822.229	–
	12	18 »	»	83.734.000	120.828	»	82.978 634	119.738	3.955.053.000	3.845 475.405	109 577.595	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
COMPANHIA REAL — Nova rêde garantida	5	11 Nov	380	12.579.000	33 102	380	11.741.366	30.898	524.718.000	525.855 229	–	1.137 229
	12	18 »	»	12.264.000	33.273	»	11.741.366	30.898	536.982.000	537 596 595	–	614.595
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sul e Sueste	1	7 Out	494	31 531 090	63.828	488	25.266.945	51.776	932 506.879	832.233 276	100.273.603	–
	8	14 »	»	28.187.115	57 058	»	26.981.320	55.105	960.693.994	859 214.596	101.479.398	–
	15	21 »	»	32.854.110	66.506	»	25.866.320	53.004	993.548.100	885.080.916	108.467.184	–
	8	14 »	358	24.968.390	69.744	358	25 990.547	72.599	1.074 042.445	1.026.331 690	47.710.755	–
Minho e Douro	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Beira Alta	8	14 Out	253	8 691.601	34 354	253	7 899.861	31 224	313.949.861	289.229 904	24.719.957	–
	15	21 »	»	8.419 842	33 280	»	9.806.206	38.759	322 369.703	299.036.110	23.333 593	–
	22	28 »	»	8.016.135	31.684	»	6 823 011	26.968	300.355.838	305.859.121	24 526.717	–
Nacional—Mirandella e Vizeu	–	– –	105	–	–	105	–	–	–	–	–	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Guimarães	15	21 Out	34	1.936.480	56 955	34	1.813.050	53.004	80 639.593	77.461 306	3 178.287	–
	22	28 »	»	1.794.100	52.767	»	1.806 053	53.119	82 433 693	79.267.359	3.166 334	–
	29	4 Nov	»	1.626.725	47.844	»	1.865.115	54.856	84.060.418	81.132.474	2.927.944	–
Porto á P. e Famalicão	–	– –	64	–	–	64	–	–	–	–	–	–
Norte de Hespanha	28	3 Nov	3656 Ps.	2 370.573 Ps.	648	3656 Ps.	2.277.099 Ps.	622	Ps. 92 421.777 Ps.	88 541.938 Ps.	3 979.839	–
	4	10 »	»	2.558.602	699	»	2.395.527	655	94.980.379	90 937.466	4.042.913	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid — Zaragoza — Alicante	29	4 Nov	3650	2.253 697	617	3650	2.129.514	583	85.215.899	78.821.544	6 394 355	–
	5	11 »	»	2.068 064	566	»	2 064.673	565	87.283.964	80.886.217	6 397.747	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Andaluzes	22	28 Out	1067	437 920	410	1067	390.467	365	18.246 044	16.139 587	2.106.457	–
	29	4 Nov	»	486 215	455	»	503 200	471	18.732.259	16.642.787	2.099.472	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid—Caceres	29	4 Nov	429	95 289	222	429	89 869	209	3 880 830	3.677.959	202.871	–
	5	11 »	»	89.837	209	»	83.784	195	3.970.667	3.761.744	208.923	–
	12	18 »	»	86 342	201	»	79.534	185	4.057.010	3 841.278	215 732	–
Zafra a Huelva	5	11 »	180	42 006	233	180	36.454	202	1.849 708	1.550.127	299 581	–
	12	18 »	»	45.305	251	»	37 202	206	1.895.013	1.587.329	307.684	–
	–	– –	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

LINHAS PORTUGUEZAS

Extremoz a Villa Viçosa. — Foi approvado no dia 28 pelo sr. ministro das Obras Publicas o troço da linha de Extremoz a Villa Viçosa.

Este troço parte da actual estação de Extremoz subindo até proximo dos muros do castello, onde terá uma estação, a 6 kilometros da actual, que será propriamente a estação da villa, e d'ahi segue, por Borba, a Villa Viçosa, completando a extensão de 23 kilometros.

Leça a Villa do Conde. — O sr. director das Obras Publicas do Porto informou desfavoravelmente o pedido do sr. José Marques de Lima para que lhe seja concedida auctorização para construir e explorar por 99 annos um caminho de ferro de via assente na estrada projectada, com tracção a vapor, electrica ou animal, ou todas reunidas, entre a freguezia de Leça da Palmeira e Villa do Conde.

Evidentemente, basta olhar o mappa para se ver que esta linha era uma perfeita parallela e concorrente da linha da Povoa de Varzim, que, comquanto não tenha zona de garantia, seria inutilmente prejudicada pela concessão agora pedida.

Ha tantos pontos, no nosso paiz, onde estabelecer importantes e utilissimas linhas ferreas, que não vemos razão para se crear competencias ás existentes.

Cintra á Praia das Maçãs. — A Companhia d'este caminho de ferro contractou com a muito acreditada sociedade anonyma Westinghouse a construcção, fornecimento e montagem das machinas e de todo o material fixo e circulante necessario para a tracção electrica na linha de Cintra á Praia das Maçãs, já em via de conclusão, e de Cintra a S Pedro, e para a illuminação tambem electrica de Cintra, S. Pedro e Collares.

Segundo o contracto já firmado, aquella sociedade obriga-se a ter tudo concluido, prompto a funccionar, em 31 de maio de 1903.

Westinghouse tem feito algumas das mais importantes installações electricas do mundo, como a dos Metropolitanos de Londres. Na exposição de 1904 em São Luiz, nos Estados-Unidos, a energia electrica empregada no Palacio da Electricidade para producção de força e luz será tambem fornecida pela mesma casa, que ali installará quatro geradores de 8.000 kilo-watios.

Mirandella. — Foi auctorizada a Companhia Nacional dos Caminhos de ferro a construir um apeadeiro na Ribeirinha, Mirandella.

Estação de Gaya. — Vae ser consideravelmente ampliada esta estação, cujo movimento cresce de dia para dia.

Sul e Sueste — Vae ser contractada com a casa Siemens & Halske a installação electrica da força motriz na estação e officinas do Barreiro.

Regoa a Chaves. — O engenheiro sr. Raul Mesnier, nosso amigo e illustre collaborador, representando um importante grupo financeiro que dispõe de capitaes estrangeiros, foi á Regoa para completar a acquisição de informações que lhe foram pedidas sobre o projecto de construcção do caminho de ferro da Regoa a Chaves.

O grupo que o sr. Mesnier representa pretende apresentar-se no novo concurso.

Tambem nos consta que o sr. João da Cruz não concorrerá, d'esta vez, á adjudicação da linha, bem como que o mesmo senhor tem já assegurada a empresa para a construcção da linha de Mirandella a Bragança.

Mormugão. — Informações provenientes de boa fonte dizem que toma progressivo desenvolvimento o trafego pelo caminho de ferro e porto de Mormugão. A administração da Southern Mahrat vê produzir-se um bom augmento de receitas na linha que explora. O porto regista a entrada frequente de navios, havendo ali ultimamente uma média de 3 vapores por dia.

Locomotivas compound. — A casa Fives Lille já começou o fabrico de mais 5 locomotivas compound para os caminhos de ferro do Norte e Leste, eguaes ás que actualmente fazem os comboios correios, expressos e rapidos da Companhia Real.

Estação de S. Bento. — Por um grupo de commerciantes e proprietarios do Porto é apresentada ao governo uma proposta para a construcção da nova estação dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em S. Bento, naquella cidade. Segundo essa proposta, o grupo realizaria desde já aquella construcção, recebendo depois do Estado, em annuidades, a importancia despendida.

Bom exemplo. — A commissão executiva da administração da Companhia Real mandou baixar de classe, durante 6 mezes, um chefe de estação por se ter conduzido pouco correctamente com um passageiro que lhe havia pedido o livro das reclamações.

Em ordem da direcção geral foi recordado a este respeito a todos os agentes que o seu dever é serem sempre cortezes com o publico, mesmo quando tratem com uma pessoa pouco delicada, e que especialmente quando é pedido por um passageiro o livro das reclamações, deve este ser apresentado immediatamente sem observações nem má vontade, e, bem entendido, sem buscar usar de represalia para com o passageiro que tiver pedido o dito livro.

Acrescenta a ordem que todo o procedimento incorrecto em caso tal será considerado como falta grave.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O governo de Madrid recebeu uma nota do governo francez estimulando o a que mande proceder á abertura do tunnel de Canfranc, devendo começar simultaneamente a abrir-se o de Noguera-Pallaresa.

A confirmar-se esta noticia, tornar-se-ha em realidade o caminho de ferro de Noguera Pallaresa, o qual, com o subsidio recebido do governo, será um excellente negocio para a Companhia do Norte.

*

Foi inaugurada a secção do caminho de ferro central de Aragon, comprehendida entre Valencia e Grao Cabañal, ficando assim concluida a linha de Catalayud a Sagunto e Grao de Valencia.

*

Está-se procedendo á montagem da magnifica ponte que a companhia dos caminhos de ferro do Sul construe na linha de Baeza a Linares. Brevemente estará terminada a linha desde Linares até Almería.

*

Foi auctorizada a concessão de um caminho de ferro para o serviço das minas de Castillo de las Guardias de Bilbáo, indo terminar na estação de Ronquillo, na linha que serve as minas de Cala na margem do Guadalquivir, em São João de Aznalfarache.

*

Egualmente é feita a concessão de um caminho de ferro de via reduzida de Lieres ao porto de Musel, com ramal para Gijon.

*

Entre Barcelona e Tarrasa vae ser construida uma segunda via, e na mesma linha da companhia dos caminhos de ferro do Norte um apeadeiro em Santo André de Palomar.

França

Paris, que até agora não quizera permittir a installação dos fios aereos para a tracção electrica, nas ruas e boulevards, aca

bou por ceder, ao que parece, aos insistentes pedidos da Companhia dos Tramways do Est-Parisien. O Prefeito do Departamento do Sena auctorizou o estabelecimento provisorio da tracção electrica por cabo aereo nas ruas de Reaumur e Quatro de Setembro.

Mas é só provisoriamente. Se chegamos a ver isso tornado definitivo, lá teremos de dar as mãos á palmatoria, pois nunca o teriamos acreditado, se a noticia não viesse num jornal que merece credito.

*

Foi auctorizada a Companhia dos caminhos de ferro de Orléans a abrir á exploração a secção da linha de Blanc a Argent comprehendida entre Blanc e Ecueillé. Nesta secção ha 14 estações.

*

Foi tambem auctorizada a Companhia dos caminhos de ferro do Meio-Dia a abrir á exploração a linha de Mende a Bastide, comprehendendo 5 estações

*

A P. L. M trata de construir sobre a linha de Chalon a Dôle uma ponte de descarga, com a qual despenderá 100 000 francos.

*

O traçado da linha de Bernay a Corneilles, proposto pelo Ministro das Obras Publicas, comporta uma extensão de 28 kilometros e prevê uma despesa de 1.360 000 francos para o primeiro estabelecimento.

*

As linhas d'Argent a Guerche e de St. Florent a Marçais, cuja declaração de utilidade publica já foi submettida ao voto parlamentar, terão 98 kilometros de extensão a primeira e 51 kilometros a segunda. A despesa total do estabelecimento será de 8.490 000 francos.

Australia

A questão da construcção de uma linha transcontinental de Adelaïde a Port Darwin, entrou agora numa nova phase. O primeiro ministro da Australia meridional, á qual pertence o Northrn Territory, apresenta ao Parlamento, uma proposta em que se affirma a opportunidade de concluir, em conformidade com o regimen de concessões de terrenos, a linha de Adelaïde a Port Darwin, ligando Oodnadatta com Pine Creek, que se acham a uma distancia de 1.063 milhas.

Em consequencia d'esta deliberação, a North Australian Leage publicou um apêlo aos financeiros e aos constructores de caminhos de ferro pedindo a cooperação de uns e outros para a execução do projecto.

Diversas circumstancias forçam desde já o funccionamento da nova linha, pela execução do voto do Parlamento: a conclusão do Transiberiano, a caducidade, em 1905, do contracto para o transporte dos correios entre os estados da Australia e as companhias de navegação, e a intenção, manifestada pelos governos da Nova Galles do Sul e do Queensland, de prolongarem até Port Darwin as suas linhas de caminhos de ferro.

A construcção da nova linha dará um muito maior valor ás já grandes riquezas do Northern Territory abundantissimo de pastagens e minas. Conta-se encontrar ahi o melhor ponto para a creação dos cavallos destinados ao exercito da India, onde todos os ensaios nesse sentido teem sido gorados; e ahi se pensa em estabelecer consideravelmente as industrias dos creadores de gado bovino e da exportação de carnes de conserva.

As pesquizas mineiras teem feito reconhecer ahi a existencia do ouro e do estanho.

O territorio que a nova linha atravessa é muito regular e plano, não apresentando difficuldades de construcção. As chuvas são abundantes, o sólo fertilissimo.

Belgica

Nos comboios da rêde do Estado belga vae ser empregada a telegraphia sem fios, com o fim de prevenir os choques e outros possiveis desastres nas linhas ferreas.

Cada comboio terá um avisador, collocado no fourgon da cauda e um registo á frente, podendo annunciar a presença do comboio a uma distancia de 800 metros.

Suissa

O conselho de administração da rêde dos caminhos de ferro do Estado suisso firmou contracto com a casa Oerlikon, auctorizando-a a introduzir, a titulo de experiencia, na linha de Seebach a Wetting, numa extensão de 20 kilometros, o seu systema de tracção electrica por corrente monophasica, obrigando-se a casa Oerlikon a estabelecer e cuidar das installações electricas fixas e moveis, e assumindo a responsabilidade de quaesquer consequencias que possa ter a construcção e funccionamento dos seus apparelhos.

A administração suissa poz á disposição da empresa constructora todas as suas outras linhas para experiencias analogas.

*

Segundo o orçamento do conselho de administração dos caminhos de ferro suissos para o anno de 1903, as receitas totaes são calculadas em 78.366.590 francos, e as despesas de exploração em 52.345 820 francos. Estas despesas excedem 1.300 000 francos ás que haviam sido calculadas para o corrente anno. As receitas são tambem calculadas com uma differença para mais de 26.020.770 francos sobre as d'este anno.

Estados Unidos

As locomotivas da Companhia Southern Pacific vão fazer uso de petroleo em vez de carvão, o que se espera seja adoptado immediatamente nas linhas principaes, se os resultados forem, como tudo faz crer, satisfactorios. Esta modificação representa uma economia de 20 por cento no combustivel.

*

Na opinião de Mr. Edwin Cragin, que viveu muitos annos no isthmo de Panamá estudando os diversos traçados de canaes, a construcção do canal de Panamá terá como consequencia uma maior prosperidade material dos caminhos de ferro do Oeste. Entrevistado por um jornalista americano, disse:

—«Não ha hoje mais de 3 milhões de habitantes nas costas do Pacifico, e póde-se dizer que deveria haver cerca de 30 milhões. Um dos primeiros resultados da conclusão do canal será justamente esse forte augmento da população da California e dos outros estados do Oceano Pacifico. O augmento da população será seguido, naturalmente, por um augmento de trafeco dos caminhos de ferro, e estes poderão aproveitar muito mais de tal facto do que poderão perder pelo desvio do trafego para a via do Canal.

Acontece tambem que as immensas florestas que cobrem as costas do Pacifico são riquissimas de madeiras de construcção; e não pódem ser essas madeiras transportadas senão até Chicago, em vista da concorrencia que lhes fazem as madeiras da margem esquerda do Mississipi. Mas se o transporte para Chicago podesse ser feito por navios, isto proporcionaria aos caminhos de ferro de Oeste o transporte de todas essas madeiras até a costa do Pacifico, do que lhes resultaria um largo proveito.

O trafego será muito, tanto pelo caminho de ferro como pelo canal, e cada qual será o complemento do outro.»

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1902

Senhores accionistas:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submetter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 30 de junho do corrente anno, accusando os livros nesta data o seguinte:

Balanço da Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez d'Africa

Mala Real Portugueza	180:000$000	—
Propriedade	57:806$136	—
Moveis e utensilios	20:669$786	—
Deposito no Banco de Portugal	29$422	—
Trustees	£ 52.643,12,0	236:895$978	—
Construcção	12.634:014$408	—
Capital	—	3.600:000$000
Obrigações	—	8.419:500$000
Thesouro portuguez	—	1 482:201$589
Banco Nacional Ultramarino (contracto de 17 de janeiro de 1896)	—	101:250$000
J. Matthieu & Fils... fr. 62,50	—	7$446
Henry Burnay & C.ª (contracto de 17 de janeiro de 1896)	—	101:250$000
Banco de Portugal	—	594:462$801
Differença na subvenção	—	1:402:592$652
Papeis de credito	367:500$000	—
Obrigações sorteadas	—	4:050$000
Acções de penhor	225:000$000	—
Fornecedores	—	9:043$833
Letras a pagar	—	48:853$234
Lucros suspensos	—	466:192$347
Direcção em Loanda	62:889$593	—
Reclamações	4.780:163$365	—
Ministerio da fazenda, conta de subsidio	—	2.510:295$16

Exploração	277:643$146	—
Caixa	1.613$579	—
Administrador delegado em Lisboa	2:908$715	—
Devedores e credores	—	107:435$061
Réis	18.847:134$128	18 847:134$128

Activo

Mala Real Portugueza :		
Saldo		180:000$000
Propriedades :		
No Porto e Loanda	—	57:806$136
Moveis e utensilios :		
No Porto, Londres e Loanda	—	20:669$786
Deposito no Banco de Portugal :		
Saldo	—	29$422
Importancia em consolidados e em dinheiro	—	236:895$978
Construcção :		
Saldo	—	12.634:014$408
Papeis de credito :		
Saldo, a saber :		
3.700 obrigações da Companhia a 75$000	277:500$000	
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45$000	90:000$000	367:500$000
Acções de penhor :		
Saldo	—	225:000$000
Direcção em Loanda :		
Saldo ali existente	—	62:889$593
Reclamações :		
Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contracto de 1891, conforme o annexo B	—	4.780:163$365
Exploração :		
Saldo conforme o annexo C	—	277:643$146
Caixa :		
Saldo existente	—	1:613$579
Administrador-delegado em Lisboa :		
Saldo	—	2:908$715
		18.847:134$128

Passivo

Capital :			
Importancia de 40.000 acções a 90$000		—	3.600:000$000
Obrigações :			
Creadas :			
9.450 de 450$000		4.252:500$000	
47.250 de 90$000		4.252:500$000	
Menos sorteadas :			
96 de 450$000	43:200$000		
470 de 90$000	42:300$000	85:500$000	8.419:500$000

Explicações

Somma de obrigações creadas		8.505:000$000	
Da qual :			
Recebido dos Trustees em pagamento da construcção	6.186:150$000		
Differença na emissão	2.296:350$000		
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo £ 5.000	22:500$000	8.505:000$000	

Thesouro portuguez :		
Saldo da conta do contracto de 20 de outubro de 1894	—	1 482:201$589
Banco Nacional Ultramarino : (Contracto de 17 de janeiro de 1896)		
Saldo	—	101:250$000
J. Matthieu & Fils :		
Saldo ..... Fr. 62,50	—	7$446
Henry Burnay & C.ª : (Contrato de 17 de janeiro de 1896)		
Saldo	—	101:250$000
Banco de Portugal :		
Saldo	—	594:462$801
Differença na subvenção :		
Saldo	—	1 402 592$652
Obrigações sorteadas :		
Pelas sorteadas em 21 de junho de 1902 a pagar em Londres	—	4:050$000
Fornecedores :		
Saldo de facturas de material fornecido	—	9:043$833
Letras a pagar :		
Saldo	—	48:853$234
Lucros suspensos :		
Saldo	—	466:192$347
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio :		
Saldo	—	2.510:295$165
Devedores e credores :		
Saldo	—	107:435$061
		18.847:134$128

(Continúa).

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 9 de dezembro á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 55$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio Os depositos provisorios serão restituidos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, e o caderno de encargos e a amostra poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 22 de novembro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 15 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 60.000 kilogrammas de massaroquinha de côr e 2.000 kilogrammas de massaroquinha branca.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de S.ta Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

Lisboa 14 de novembro de 1902.

Venda de barris vazios

No dia 15 de dezembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 6 000 barris vazios servidos a creosote.

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

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

Lisboa 21 de novembro de 1902.

FREIOS WESTINGHOUSE

PARA Caminhos de Ferro a Vapor ✻ PARA Caminhos de Ferro Electricos

BOMBAS de acção directa, de aspiração de vapor, de ar, de vacuo e de agua, para todas as applicações

AR COMPRIMIDO

Machinas ferramentas operadoras para todas as industrias

SOCIÉTÉ ANONYME "WESTINGHOUSE"

Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPANHA
Calle Atocha, 32, Madrid.

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL
Rua de Cedofeita, 575, Porto.

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric & M'fg. Co., Pittsburgh
Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh
Westinghouse Machine Co., Pittsburgh.
Westinghouse Brake Co., L'td., London.
The British Westinghouse Electric & M'fg. Co., L'd, London.
Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.
Société Anonyme Westinghousé, St. Petersburgh.

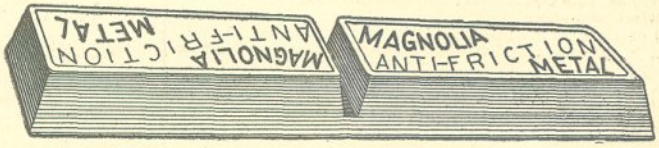
CAPITAL TOTAL 500.000.000 FRANCOS

Representante exclusivo para Hespanha e Portugal

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

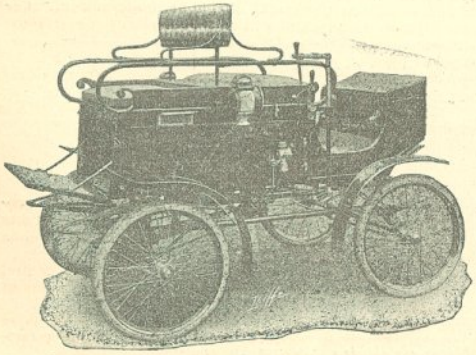
HERMOSILLA, 12 — MADRID

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia



Locomobile

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

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

Para se trabalhar com os **"LOCOMOBILES"** não é preciso educação technica alguma, pois o machinismo é muito simples.

Agentes geraes em Portugal,

F. STREET & COMP.A

Palacio da Flôr da Murta,—LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nos ne saurons recommender à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente Carsor para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BARCELONA **Grand Hotel Ambos Mundos.** — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital. proximo das estações. Tremvias á porta. Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA **Hotel du Panier Fleuri.** — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

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

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

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

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

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Commissões, transportes maritmos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

LEIRIA **Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

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

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

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

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Cozinha de primeira ordem, almoços *à la carte*; jantares de mesa redonda ou *à la carte*. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente Goldeira & Filho—Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA **Rodolfo Reck.** — Commissões e consignações. — Artigos de ferro. etc.—Rua dos Douradores, 21.

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

LOURDES **Grand Hotel Royal.** — De 1.ª ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYÃO **Grand Hotel d'Angleterre.** — Proximo da gare de Perrache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 8 de dezembro sahirá o paquete **Thames** para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.ª — R. dos Capellistas, 31, 1.º
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Inglezes, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de dezembro de 1902

COMPANHIA REAL

C. Sodré Partida	Algés Chegada	C. Sodré Partida	C. Sodré Chegada
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6- 5 m.	6-22 m.	6-38 m.
6-15 m	6-33 m.	6-47 m.	7- 3 m.
6-35 m.	6-50 m.	7- 5 m.	7-24 m.
7- 0 m.	7-15 m.	7 32 m.	7-48 m.
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8- 8 m.
7-45 m.	8- 3 m.	8-17 m.	8-33 m.
8- 5 m.	8-20 m	8-35 m.	8-45 m.
8-30 m.	8 45 m.	9- 2 m.	9-18 m.
8-50 m.	9- 5 m	9-22 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10- 3 m.
9-35 m.	9-50 m	10- 5 m.	10-24 m
10- 0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m
10-20 m	10-35 m	10 52 m.	11- 8 m
10-45 m.	11- 3 m	11-17 m	11-33 m.
11- 5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m	11-45 m	12- 2 t.	12 18 t.
11-50 m.	12- 5 t.	12-22 t.	12 38 t.
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1- 3 t.
12 35 t.	12-50 t.	1- 5 t.	1-24 t.
1- 0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.
1 20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2- 8 t.
1-45 t.	2- 3 t.	2-17 t.	2-33 t.
2- 5 t.	2-20 t	2 35 t.	2-54 t.
2 30 t.	2-45 t.	3- 2 t.	3-18 t.
2-50 t.	3- 5 t.	3 22 t.	3-38 t.
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4- 3 t.
3-35 t.	3-50 t.	4- 5 t.	4-24 t.
4- 0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4 35 t.	4-52 t.	5- 8 t.
4-45 t.	5 3 t.	5-17 t.	5 33 t.
5- 5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-45 t.	6- 2 t.	6-18 t.
5-50 t.	6- 5 t.	6 22 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7- 3 t.
6-35 t.	6-50 t.	7- 5 t.	7-24 t.
7- 0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7 48 t.
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8- 8 n
7-45 t.	8- 3 n.	8-17 n.	8-33 n
8- 5 n	8-20 n.	8 35 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-45 n.	9 2 n.	9-18 n.
8-50 n.	9- 5 n.	9-22 n.	9-38 n.
9-15 n.	9-33 n	9-47 n.	10- 3 n.
9-35 n.	9-50 n	10- 5 n.	10-24 n.
10- 0 n.	10-15 n.	10-32 n.	10-48 n.
10-45 n.	11- 3 n	10-52 n.	11- 8 n.
11-30 n.	11-45 n	11-35 n.	11-54 n.
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.

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

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9- 2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m	10-24 m.
a 10-40 m	11-17 m	a 9-55 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 t.	12- 2 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	1-24 t.
1-45 t.	2-50 t.	1 48 t.	2-54 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.
3 15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6 2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.
a 7-40 t.	8-17 n	a 6-55 t.	7-52 t.
7-45 t.	8-50 n	7-48 t.	8-54 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.	12- 2 n.

Todos param em P. Arcos excepto os *a*.

LISBOA Partida	QUELUZ Chegada	QUELUZ Partida	LISBOA Chegada
9-40 m	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.
1 40 t.	2 11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
3-35 t.	4- 5 t.	4-30 t.	5- 3 t.
7-40 t.	8-11 n	8-30 n.	9- 0 n.
9-37 n.	1- 8 n.	10-30 n.	11-10 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6 10 m.
7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7 50 m
9- 5 m.	10-10 m	7-45 m	8-41 m
10-40 m.	11 46 m	9- 2 m	9-55 m.
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m	11-59 m.
2-40 t.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.
4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.
5 40 t.	6 46 t.	5- 0 t.	6- 3 t.
6-30 t.	7 40 t.	6- 0 t.	7- 0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.
10-35 n	11-40 n.	9 0 n.	10- 0 n.
12-20 n	1-22 n.	11- 0 n	12- 0 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa
7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.
9 0 m.	9 44 m.	7-44 m.	8-29 m
10 20 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.
11-20 m.	12- 4 t.	10-10 m.	10-54 m
12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.
1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.
g 2- 0 t.	2 44 t	1-49 t.	3-34 t.
3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.
g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.
4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.
5-50 t.	6-34 t.	6- 0 t.	6-44 t.
7- 0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.
8- 0 n.	8-44 n.	g 7-55 t.	8-39 n.
9-45 n.	10-29 n	8 24 n.	9- 8 n.
10 55 n.	11 39 n	9-25 n.	10-10 n.
12-17 n.	1- 1 n.	11- 5 n.	11-49 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa
6-35 m.	7-38 m.	7- m	7 59 m
10- 5 m.	11- 3 m.	7-59 m.	8 56 m
3 10 t.	4- 8 t.	11-15 m	12-13 t.
10-55 n.	11 53 n.	4-30 t.	5-29 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6 48 m.
12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9- 8 n

Lisboa b	Santarem	Lisboa b
6- 0 m.	8 6 m	11 40 m	1-42 t.
11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n

LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b
4-45 t.	9-54 n.	4- 0 m.	9-11 m

Lisboa	Pamplilhosa	Lisboa
k 8-45 m.	1-10 t.	6 33 t.	5- 8 m.
—	—	h 7-50 t.	12-34 n

Lisboa	Porto	Lisboa
d 7- 0 m	8- 0 n.	4-34 m.	3-35 t.
b 8-50 m.	11- 0 n.		b 5-39 t.
11- 0 m.		11-39 m.	d 12 10 m.
d 4-30 t.	11-25 n.	a 3-57 t.	10 53 n.
d 6-45 t.	11-35 m.	8 19 n.	5-50 m.
7-30 t.		—	—
9 30 n.	7-20 m	—	—

Aveiro	Porto	Aveiro
3-55 m.	6-40 m.	7- 4 m	9-49 m.
10-15 m.	1- 0 t.	11-39 m.	2 15 t.
4-47 t.	7-54 t.	6 29 t.	9-12 n.

Lisboa	Badajoz	Lisboa
b 8-50 m	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.
11- 0 m.			b 5-39 t.
7-30 t.	6-37 m	6-50 t.	5- 8 m.
9-30 n.		—	—

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
b 8-50 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-35 t.
11- 0 m.			b 5 39 t.
7-30 t.	7- 3 m.	6- 0 t.	5- 8 m.
9-30 n.		—	—

Lisboa Partida	Guarda Chegada	Guarda Partida	Lisboa Chegada
b 8-50 m.	2-39 n	12- 0 n.	3-35 t.
11- 0 m.			b 5 39 t.
7-30 t.	9-55 m	3-50 t	5- 8 m.
9-30 t.		—	—

LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA
1-20 t	4-45 t.	10- 0 m	6-45 t.

Lisboa	Figueira	Lisboa
7- 0 m	1-41 t.	5 30 m.	5- 3 t.
6-45 t.	5- 0 m.	5-10 t.	12 10 n.
—	—	8 51 n.	8 35 m.

Coimora	Figueira	Coimbra
6- 0 m.	7-48 m	v 6- 5 m.	7-46 m.
12-45 t.	2-30 t.	8 15 m.	9-57 m
—	—	9-25 n.	11- 5 n.

Ovar	Porto	Ovar
t 4- 0 m.	c 5 36 m.	10- 6 m	11 57 m.
7-30 m	9-18 m	c 4 10 t.	5-57 m.
2- 5 t.	3-51 t	4-34 t.	6-40 t
7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n

Espinho	Port	Espinho
7- 4 m	8-10 m.	5-40 m	6 44 m.
9-50 m	10 56 m.	8 30 m	9-35 m.
1-40 t.	2-55 t.	12-14 t.	1-19 t.
4 25 t.	5-32 t.	3- 0 t.	4- 4 t.
7-30 n.	9-40 n.	5-34 t.	6-39 t.
11- 5 n.	12-11 n.	9-29 n.	10-34 n.

SUL E SUESTE

LISBOA	BARREIRO	LISBOA
7-45 m	8 20 m.	5-55 m.	6-30 m.
9-30 m.	10- 5 m	7-50 m	8-25 m.
12- 0 t.	12-35 t.	9 5 m.	9-40 m.
2-20 t.	2-55 t.	12- 0 t.	12 35 t.
4-30 t.	5- 5 t.	2-30 t.	3- 5 t.
6-10 t.	6 45 t.	4-25 t.	5- 0 t.
—	—	6-35 t	7-10 t

Lisboa	Setubal	Lisboa
7-45 m.	9-40 m.	4-35 m.	6-30 m.
2-20 t.	4- 5 t.	7-45 m.	9-40 m.
4-30 t.	6 6 t.	1- 0 t.	3- 5 t.
6-10 t.	7-53 t.	3-15 t.	5- 0 t.
—	—	5-20 t	7-10 t.

Lisboa	Extremoz	Lisbo
7-45 m	2 45 t	8-15 m	3- 5 t.
4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.	6 30 m

Lisboa	Faro	Lisboa
4-30 t.	5- 0 m	6- 5 t.	6-30 m.

Lisboa	Pia	Lisboa
7-45 m.	4- 0 t.	7-15 m	3- 5 t.
4-30 t.	2-10 n.	9- 0 n	6-30 m

LISBOA	SILVES	LISBOA
4-30 t.	4-35 m	6-30 t	5 30 m

Faro	SILVES	Faro
5-50 m.	8-40 m.	5-20 m	7-55 m
5 15 t.	7-52 t.	6 15 t.	8 30 n.

P. NOVO	SETUBAL
1-50 t.	2-15 t.	—	—

CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA
6 30 m.	8-30 n.	5-50 m	7-10 t.

SILVES	TUNES	SILVES
6-30 m.	7-20 m	3-55 n.	4-35 m.
6-15 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m

BEIRA ALTA

Figueira	Pamp.	Figueira
5-40 m.	7-20 m.	8 20 m	10- 5 m.
4-20 t.	6- 0 t.	6-40 t.	8-20 n.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
8-15 m.	3- 9 t.	10-25 m.	5-35 t.
k 1-20 t.	6 53 t.	h 2-37 t.	7-40 t.

PAMP. Partida	MANGUALDE Chegada	MANGUALDE Partida	PAMP. Chegada
5-15 m.	8-40 m.	4-15 m	7-15 m.
8-15 m	10-46 m.	2 34 t.	5-35 t.
7- 0 t.	10 35 n.	7-20 t.	10-25 n.
k 1-20 t.	3-37 t.	h 5-39 t	7-40 t.

Mangualde	Guarda	Mangualde
n 8 55 m	11-50 m	u 3-10 m	6- 0 m.
u 8 30 n.	11 30 n.	n 4-15 t.	7- 5 t.

MINHO E DOURO

PORTO	FAMALICÃO	PORTO
f 10- 0 m.	11-25 m.	5- 0 m.	6-28 m.
e 4 47 t.	f 6-10 t.	f 2- 0 t.	e 3-23 t.
9-22 n.	11 1 n.	7-22 t.	8 49 t.

Porto	Braga	Porto
5-55 m.	9-32 m	5-25 m.	8-28 m.
8-15 m.	11- 8 m	f 7 33 m	9-27 m.
11-20 m	1-51 t.	12 19 t.	2-47 t.
f 4-20 t	6-12 t.	4-28 t.	7- 5 t.
5-45 t.	8-35 n	7- 5 t.	10-40 n.

Porto	Vianna	Porto
5 55 m	11-30 m	5-45 t.	10 40 n.

NINE	BRAGA	NINE
6-30 m	7-5 m.	9-48 m.	10-21 m.
5-18 t.	5-47 t.	—	—

Porto	Valença	Porto
8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8-28 m
11-20 m	3.53 f.	9-56 m.	2-47 t.
5 45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7- 5 .

Vianna	Valença	Vianna
8- 0 m	9-55 m	6 30 t.	8-35 n.

Porto	Penafiel	Porto
10-57 m	12 41 t.	5- 9 m.	c 6 52 m.
9 22 n.	11- 9 n.	7- 3 t.	8-49 n.

PORTO	REGOA	PORTO
4-40 m	11-11 m	4 0 m.	8-45 m.
2- 0 t.	6-31 t.	8-26 m	1-19 t.
6- 0 t.	10-41 n.	4 0 t.	11-30 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto
7-20 m	3 9 t.	11- 7 m.	6-50 t.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
6- 0 m	10-53 m	4- 0 t.	8-37 n.

GUIMARÃES

TROFA	GUIMARÃES	TROFA
f 7 48 m	9-30 m.	5 1 m	6-50 m.
9-50 m	11-21 m.	f 7- 0 m	9- 0 m.
f 1-53 t.	3 30 t.	10-51 m	1-26 t.
f 5 25 t.	6-50 t.	4- 0 t.	5-35 t.
7-22 t	8-58 n.	—	—

a) Directos ou rapidos.
b) Lisboa Caes dos Soldados.
c) Porto Campanhã.
d) Por Alfarelos.
e) Polo Norte.
f) Dias uteis.
g) Domingos e dias santificados.
h) Dominzos e quartas-feiras.
i) Segundas e quintas feiras.
j) Segundas-feiras.
k) Segundas e quintas feiras.
l) Segundas, quartas e quintas-feiras.
m) Segundas, quartas e sabbados.
n) Segundas, terças, quintas e sabbados.
o) Segundas, quintas e sabbados.
p) Segundas e sextas-feiras.
q) Quartas-feiras.
r) Quintas-feiras.
s) Sextas-feiras.
t) Sabbados.
u) 1.º e 3.º domingo de cada mez.
v) Dia 23 de cada mez.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Dezembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Antuerpia, vapor francez **Saint Mathieu.** Sahirá a **3** de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10 1.º

Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **San Nicolas.** Sahirá a **6** de dezembro.
Agentes, E. George Succ., Rua da Prata 8, 2.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bonn.** Sahira a **9** de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco.** Sahirá a **19** de dezembro. Agentes, E. George succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Thomas.** Sahirá a **3** de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

Bordeaux, (com escala por Vigo), vapor francez **Cordillère.** Sahirá a **16** de dezembro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Brazil, vapor inglez **Thames.** Sahirá a 8 de dezembro.
Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31. 1.º

Brazil, vapor inglez **Magdalena.** Sahirá a **22** de dezembro.
Agentes. James Rawes & C.ª Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Chili.** Sahirá a **15** de dezembro.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.

Genova, vapor italiano **Colombo.** Sahirá a **24** de dezembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.ª, Praça dos Remolares, 4.

Havre e Antuerpia, vapor francez **Saint Philippe.** Sahirá a **3** de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

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

Huelva, Malaga, Tarragona, Marselha e Genova, vapor inglez **Allemagna.** Esperado a **10** de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

Inglaterra, vapor inglez **Danube.** Sahirá a **14** de dezembro.
Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Inglaterra, vapor inglez **Clyde.** Sahirá a **27** de dezembro.
Agentes James Rawes & C.ª, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

Iquitos, vapor inglez **Huascar.** Sahirá a **2** de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.ª Rua do Alecrim, 10, 1.º

Liverpool, vapor inglez **Minho.** Sahirá a **2** de dezembro.
Agentes, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º

Londres, vapor inglez **London.** Esperado a **2** de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré 64, 1.º

Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre. vapor portuguez **Loanda.** Partirá a **6** de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º

Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense.** Sahirá a **4** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos vapor allemão **Prinz Waldemar.** Sahirá a **10** de dezembro.
Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrick.** Sahirá a **24** de dezembro.
Agentes E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Concordia.** Esperado a **2** de dezembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º

Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaizo e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia.** Sahirá a **3** de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

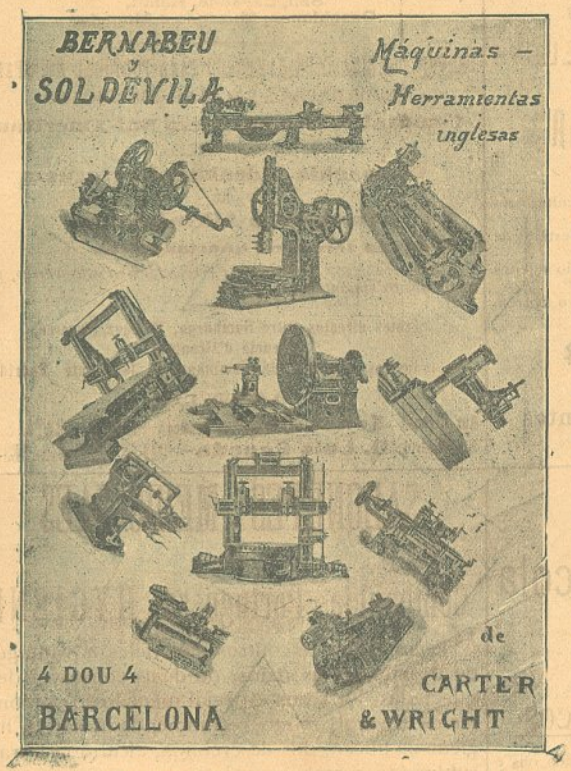
S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Santa Cruz) S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor.** Sahirá a **5** de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º

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

BERNABEU & SOLDEVILA

4 DOU 4—BARCELONA

CASA EM MANCHSTER -- CHATAM STREET



Telegrammas { Bernabeu—Barcelona / Lehmann—Manchester

MACHINAS INGLEZAS

UNICOS AGENTES DE

CARTHER & WRIGHT, Halifax

Tornos cylindros
e outras machinas e ferramentas

E. LEHMANN, Manchester

Machinas de fiar, teares, etc. para juta, linho, canhamo, palma, pita ou qualquer outra fibra.

MACHINAS E CALDEIRAS DE VAPOR

Especialidade para minas

Machinas agricolas e para fabricas de farinhas—Locomoveis, etc.

M. FONREAU, Paris

Cabos flexiveis para
furar, esmerilar, etc.

**Locomotivas,
Material de via
Vagonetes**

Locomoveis a vapor, petroleo e benzina—bombas, etc,

FIELDING & PLATT—Gloncester

MOTORES A GAZ "OTTO" horisontaes, de 1 a 200 cavallos
Verticaes de 4 cylindros, de 300 cavallos para cima
Os mais solidos—Os de melhor construcção—Os mais economicos
Innumeras referencias

GAZOGENEOS DE GAZ pobre com ou sem gazometro
Os mais completos—Os mais praticos—Os de maior rendimento

MACHINAS HYDRAULICAS
Systema Tweddell's, para officinas, minas e empreiteiros

MOTOR DE ACETILENO
O unico que funcciona com regularidade e economia

DYNAMOS—ELECTROMETROS—ALTERNADORES, ETC.

TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Annunciada, 16

120, PRAÇA DE S. BENTO, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPEL

ESTAMPARIA MECHANICA

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

TINTAS PARA ESCREVER

DE DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães e outros

Augusto Blumenthal

HAMBURGO

VAPORES DIRECTOS ENTRE

Hamburgo e Lisboa, Porto, Vigo Corunha, Gijon, Santander, Bilbao, S. Sebastian, Pasages, Cadiz, Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona e Barcelona, Sevilha e Almeria (Via Cadiz).

Expedições para Gibraltar, Tanger, Safi, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagão e Mogador

SERVIÇO COMBINADO DE HAMBURGO PARA PORTUGAL E HESPANHA

PELOS RAPIDOS VAPORES CORREIOS DA

Companhia Hamburgueza Sul-Americana

OU

Companhia Oldenburg-Portugueza

OU

Companhia Allemã, Hansa

Todas as terças ou quartas-feiras

É bem conhecida a segurança e velocidade d'este serviço, pelo que todos os viajantes o preferem.

Fretes directos entre Hamburgo, Badajoz, Caceres, Valencia d'Alcantara e todas as estações de caminhos de ferro até Madrid

AGENTES

Em Lisboa: **Ernst George** Succ.r—RUA DA PRATA, 8 2.º

Em Madrid: **D. Luis Cepeda** — CALLE DE CAÑIRARES, 18

Real Companhia Vinicola

DO

Norte de Portugal

VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis e 2$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante Minho e Basto

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva	*garrafa*	1$000
» » » secco	»	1$000
» » » extra-secco	»	1$000
» » Grande vinho espumante Extra-reserva	»	1$200
» » » » » «Primordial»	»	1$200
» » » » » «Bruto»	»	1$200
» » » » » «Nectar»	»	1$400
» » » » » «Assis Brazil»	»	1$200
» » » » » «Victoria»	»	1$200
» » » » » «Fim de Seculo»	»	1$600
Amarante tinto meio espumante	»	500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar desinfectadas. Fazemos especial menção dos sabonetes de thymol, muito recommendado para a hygiene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax, sublimado corrosivo, e do

SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

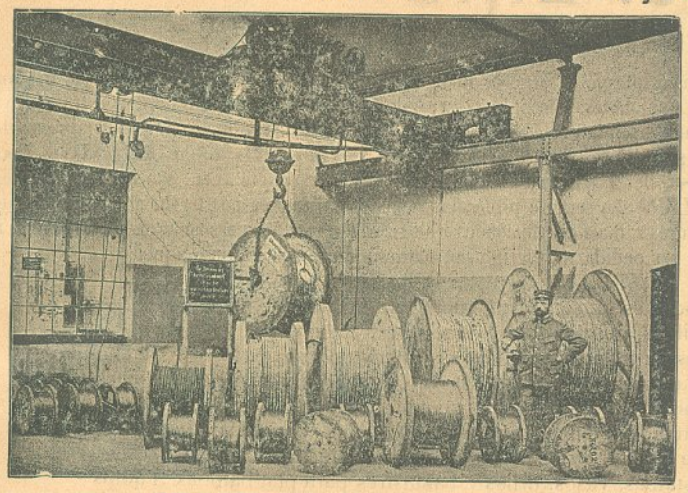
Este sabonete, cuja formula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não teem acção, e contendo *phenosalyl*, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete **Sousa Martins** satisfaz ao mesmo tempo as exigencias da toilette e da medicina, amaciando a pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacia ESTACIO — Praça de D. Pedro, 61

LISBOA

Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACÇÕES



Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM — CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12 — MADRID

Cie Gle DES CONDUITES D'EAU

SOCIEDADE ANONYMA — LIÉGE — BELGICA

ESTUDO E EMPREITADA DE DISTRIBUIÇÃO D'AGUAS E GAZ

Producção annual de tubos fundidos verticalmente em segunda fusão **35.000.000 kilog.**

OFFICINAS DE CONSTRUCÇÃO

Contadores d'agua e gaz, adufas, torneiras, marcos fontenarios, bocças d'incendio
Material para fabricas de gaz. Trituradores de coke. Bombas para alcatrão
Apparelhos para elevadores funiculares

EXPOSIÇÕES: *Santiago (Chili), 1875; Paris, 1878; Bruxellas 1880; Amsterdam, 1883; Antuerpia, 1885; Craiova, 1887; Barcelona, 1888; Berlin, 1889; Amsterdam, 1890; Antuerpia, 1894; Bucharest, 1894*

BRUXELLAS, 1897 — **Grand Prix** — METALLURGIA

16 Recompensas — PARIS, 1900 — **9 Medalhas d'ouro**

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das aguas potaveis** impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas summidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **conteem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude.**
Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada.**

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA

MATERIAES DE CONSTRUCÇÃO

J. LINO

Esta casa é a unica em Portugal que póde fornecer todos os materiaes necessarios á construcção urbana nas melhores condições de preços e qualidades, não só pelas grandes compras que faz dos artigos estrangeiros mas tambem por ser productora d'uma grande parte dos materiaes, que vende em primeira mão. As fabricas de **Carpintaria**, de **Pregaria**, de **Telha de Marselha**, de **Tijolos de todas as qualidades**, de **Ladrilhos mosaicos**, etc., etc., são bem conhecidas do publico e as marcas de *J. LINO* são sempre preferidas pelos constructores por terem a certeza de que esses materiaes são sempre os melhores e mais aperfeiçoados que se encontram no nosso mercado. E' grande a lista d'esses materiaes, a qual póde ser pedida no escriptorio; para simplificar se resume aqui:

Madeiras de todas as qualidades. Cimento de Portland e nacional
Ladrilhos, mosaicos, nacionaes e estrangeiros
Telha de marselha. Tijolos de todas as qualidades. Tubos de grés de ferro e de chumbo
para encanamentos. Vigas de ferro, chapas onduladas
e depositos galvanizados para agua. Portas feitas, janellas e toda a obra
de carpintaria. Pregaria de arame de todas as dimensões. Azulejos, bacias, lavatorios e apparelhos
para retrete. Ornatos em zinco, em madeira
e em carton-pierre. Estatuas, vasos, urnas e balaustres para platibambas. Tijolos
e placas de escariola. **Ultima novidade**

Fornecem-se catalogos e preços — Rua do Caes do Tojo, 35

Telegrammas a **JOTALINO—LISBOA**

COMPANHIA DO FREIO DO VACUO

Direcção, Paris-Rua Portalis, 15 — PARA PORTUGAL, HESPANHA, FRANÇA E BELGICA

MEDALHAS D'OURO { Exposição Universal de Paris, 1878.
" Internacional de Londres, 1885.
" Universal de Paris, 1889.

FREIOS CONTINUOS

Automaticos e não automaticos

PARA

CAMINHOS DE FERRO E TREMVIAS A VAPOR

Freio de acção rapida para grandes combolos de passageiros e de mercadorias

SIGNAES DE ALARME COMBINADOS COM OS FREIOS

260.000 APPLICAÇÕES

Até fim de 1900

Em Inglaterra, no continente

Indias, America do Sul, Colonias, etc.

Listas das companhias da peninsula que teem adoptado este freio:

CONSTRUCÇÃO SIMPLES

ACÇÃO ENERGICA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

PORTUGAL—Companhia Real—Minho e Douro—Sul e Sueste—Beira Alta.
HESPANHA—Norte—Madrid, Zaragoza y Alicante—Andaluces—Tarragona, Barcelona y Francia—Madrid-Caceres-Portugal — Great Southern of Spain — Bobadilla-Algeciras — Linares-Almeria — Torralba a Soria—Santander a Bilbao — Bilbao-Portugalete — Economicos de Asturias—Madrid-Villa del Prado—La Robla-Valmaseda—Lezama-Bilbao—Triano—Luchana-Munguia—Las Arenas—Palencia—Puerto de Santa Maria-San Lucar—Central de Yizcaya—Grao a Turis.
Tremvias: Urbano de Santander—Sardinero a Santander—Barcelona a San Gervasio—Avilés a Las Salinas—Valencia a Grao; etc.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Linha de Leste)

TARIFA ESPECIAL L. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes a preços reduzidos

para os

COMBOIOS TRAMWAYS

Entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Dezembro de 1902

PREÇOS DOS BILHETES

Classes	Lisboa-Rocio	Campolide	Sete Rios (apeadeiro)	Larangeiras (apeadeiro)	Rego (apeadeiro)	Entre-Campos (apeadeiro)	Arieiro (apeadeiro)	Chellas (apeadeiro)	Marvilla (apeadeiro)	Braço de Prata	Cabo Ruivo (apeadeiro)	Olivaes	Sacavem	Santa Iria (apeadeiro)	Povoa	Alverca	Alhandra	Villa Franca
1.ª	50																	
2.ª	40																	
3.ª	30																	
1.ª	50	50																
2.ª	40	40																
3.ª	30	30																
1.ª	50	50	50															
2.ª	40	40	40															
3.ª	30	30	30															
1.ª	50	50	50	50														
2.ª	40	40	40	40														
3.ª	30	30	30	30														
1.ª	60	60	60	60	60													
2.ª	50	50	50	50	50													
3.ª	40	40	40	40	40													
1.ª	60	60	60	60	60	60												
2.ª	50	50	50	50	50	50												
3.ª	40	40	40	40	40	40												
1.ª	60	60	60	60	60	60	60											
2.ª	50	50	50	50	50	50	50											
3.ª	40	40	40	40	40	40	40											
1.ª	60	60	60	60	60	60	60	60										
2.ª	50	50	50	50	50	50	50	50										
3.ª	40	40	40	40	40	40	40	40										
1.ª	60	60	60	60	60	60	60	60	60									
2.ª	50	50	50	50	50	50	50	50	50									
3.ª	40	40	40	40	40	40	40	40	40									
1.ª	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60								
2.ª	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50								
3.ª	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40								
1.ª	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60							
2.ª	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50							
3.ª	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40							
1.ª	170	170	170	170	170	170	120	120	120	120	120							
2.ª	100	100	100	100	100	100	80	80	80	80	80							
3.ª	70	70	70	70	70	70	50	50	50	50	50							
1.ª	230	230	230	230	230	230	200	170	170	120	120	120						
2.ª	150	150	150	150	150	150	120	100	100	80	80	80						
3.ª	100	100	100	100	100	100	80	70	70	50	50	50						
1.ª	330	330	330	330	330	330	270	270	270	270	270	200	120					
2.ª	220	220	220	220	220	220	180	180	180	180	180	120	80					
3.ª	150	150	150	150	150	150	120	120	120	120	120	80	50					
1.ª	330	330	330	330	330	330	270	270	270	270	270	200	120	120				
2.ª	220	220	220	220	220	220	180	180	180	180	180	120	80	80				
3.ª	150	150	150	150	150	150	120	120	120	120	120	80	50	50				
1.ª	400	400	400	400	400	350	350	350	350	350	350	230	200	200	120			
2.ª	250	250	250	250	250	220	220	220	220	220	220	150	120	120	80			
3.ª	170	170	170	170	170	150	150	150	150	150	150	100	80	80	50			
1.ª	450	450	450	450	450	400	400	400	400	400	400	300	270	230	120	120		
2.ª	280	280	280	280	280	250	250	250	250	250	250	200	180	150	80	80		
3.ª	190	190	190	190	190	170	170	170	170	170	170	130	120	100	50	50		
1.ª	500	500	500	500	500	450	450	450	450	450	450	350	350	270	230	170	120	
2.ª	300	300	300	300	300	280	280	280	280	280	280	220	220	180	150	100	80	
3.ª	200	200	200	200	200	190	190	190	190	190	190	150	150	120	100	70	50	

Condições

1.ª Estes bilhetes só são validos para os comboios **tramways** da linha de Leste; não o são, portanto, para quaesquer outros. Só teem validade para o comboio, dia e percurso n'elles indicados.

2.ª Não se transporta bagagem registada. É, comtudo, permittido o transporte gratuito dos volumes de mão (que os regulamentos consintam nas carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

3.ª Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importancia correspondente ao bilhete da classe que tiverem occupado, mais 25 por cento d'essa importancia, contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio.

Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem sahido do comboio, suppor-se-ha que occuparam logar de 1.ª classe para o computo do preço a pagar.

§ unico. Ficam isentos do pagamento da sobre-taxa de 25 %:

a) Os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete;

b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não haja estabelecida a venda de bilhetes.

A estes passageiros serão vendidos em transito bilhetes sem a sobretaxa de 25 por cento.

4.ª O passageiro que viajar além da estação de destino do seu bilhete ou occupar logar de classe superior á do mesmo bilhete, pagará:

pelo excesso de percurso — A differença entre o preço da viagem total e o custo do bilhete de que seja portador, augmentada de 25 por cento;

pela mudança de classe — A differença entre os preços da classe que occupar e a do seu bilhete, augmentada de 25 por cento.

§ *unico*. Ficam em ambos os casos isentos do pagamento da sobretaxa de 25 por cento, os passageiros que prevenirem o chefe da estação ou o revisor do comboio de que vão mudar para classe superior, ou de que vão viajar alem da estação de destino para que é valido o seu bilhete.

5.ª Não se concedem meios bilhetes. As creanças até 3 annos de idade circulam gratuitamente; as de mais idade pagam bilhete inteiro.

6.ª Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral.

E' annullada e substituida pela presente a tarifa L. n.º 1, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Julho de 1901.

Lisboa, 17 de Novembro de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(*Linha de Lisboa a Cintra*)

TARIFA ESPECIAL L. N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes a preços reduzidos

entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Dezembro de 1902

PREÇOS DOS BILHETES

Classes	Alcantara-Terra	Lisboa-Rocio	Campolide	Cruz da Pedra (apeadeiro)	S. Domingos (apeadeiro)	Bemfica	Buraca (apeadeiro)	Damaia (apeadeiro)	Porcalhota	Queluz-Bellas	Barcarena (apeadeiro)	Cacem	Rio de Mouro (apeadeiro)	Mercês (apeadeiro)	Algueirão (apeadeiro)	Cintra
1.ª	50															
2.ª	40															
3.ª	30															
1.ª	50	50														
2.ª	40	40														
3.ª	30	30														
1.ª	50	50	50													
2.ª	40	40	40													
3.ª	30	30	30													
1.ª	50	50	50	50												
2.ª	40	40	40	40												
3.ª	30	30	30	30												
1.ª	60	60	60	60	50											
2.ª	50	50	50	50	40											
3.ª	40	40	40	40	30											
1.ª	140	140	140	140	100	80										
2.ª	100	100	100	100	80	50										
3.ª	60	60	60	60	60	40										
1.ª	140	140	140	140	100	80	50									
2.ª	100	100	100	100	80	50	40									
3.ª	60	60	60	60	60	40	30									
1.ª	140	140	140	140	100	80	50	50								
2.ª	100	100	100	100	80	50	40	40								
3.ª	60	60	60	60	60	40	30	30								
1.ª	180	180	180	180	120	120	100	100	80							
2.ª	150	150	150	150	100	100	80	80	60							
3.ª	100	100	100	100	70	70	60	60	40							
1.ª	250	250	250	250	200	200	150	150	130	80						
2.ª	190	190	190	190	150	150	120	120	100	60						
3.ª	120	120	120	120	100	100	80	80	60	40						
1.ª	300	300	300	300	240	240	160	160	160	120	50					
2.ª	230	230	230	230	180	180	130	130	130	80	40					
3.ª	140	140	140	140	110	110	80	80	80	40	20					
1.ª	350	350	350	350	300	300	210	210	210	170	100	50				
2.ª	260	260	260	260	220	220	160	160	160	110	70	30				
3.ª	160	160	160	160	130	130	100	100	100	60	40	20				
1.ª	400	400	400	400	350	350	260	260	260	220	150	100	50			
2.ª	290	290	290	290	250	250	190	190	190	140	100	60	30			
3.ª	180	180	180	180	150	150	120	120	120	80	60	40	20			
1.ª	450	450	450	450	400	400	310	310	310	270	200	150	100	50		
2.ª	320	320	320	320	280	280	220	220	220	170	130	90	60	30		
3.ª	200	200	200	200	170	170	140	140	140	100	80	60	40	20		
1.ª	500	500	500	500	420	420	360	360	360	320	250	200	150	100	50	
2.ª	350	350	350	350	300	300	250	250	250	200	160	120	90	60	30	
3.ª	220	220	220	220	190	190	160	160	160	120	100	80	60	40	20	

Condições

1.ª Estes bilhetes só são validos para os comboios da linha de Cintra; **não o são, portanto, para os comboios que se destinem a, ou procedam de outras linhas.**

2.ª Os bilhetes não teem validade senão para o comboio, dia e percurso para que forem vendidos.

3.ª Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes, sendo, porém, permittido o dos volumes de mão (que os regulamentos consitam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

4.ª Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importancia correspondente ao bilhete da classe que tiverem occupado, mais 25 °/₀ d'essa importancia, contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio.

Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem sahido do comboio, suppôr-se-ha que occuparam logar de 1.ª classe, para o computo do preço a pagar.

§ unico. Ficam isentos do pagamento da sobretaxa de 25 °/₀:

a) Os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete.

b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes.

A estes passageiros serão vendidos bilhetes em transito sem a sobretaxa de 25 °/₀.

5.ª O passageiro que occupar logar de classe superior áquella que corresponder ao seu bilhete, ou que viajar alem do ponto de destino constante do mesmo bilhete, pagará: **pela mudança de classe**—a differença entre os preços da classe que occupar e a do seu bilhete, augmentada de 25 °/₀; **pelo excesso de percurso**—a differença entre o preço da viagem total e o custo do bilhete de que seja portador, augmentada de 25 °/₀.

§ unico. Ficam, em ambos os casos, isentos do pagamento da sobretaxa de 25 °/₀ os passageiros que prevenirem o chefe da estação ou o revisor do comboio de que vão mudar para classe superior ou de que vão viajar alem da estação de destino para que é valido o seu bilhete.

6.ª Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de edade circulam gratuitamente; quaesquer outras pagam bilhete inteiro.

7.ª As estações venderão bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. São validos para o regresso, nos dias de ida, excepto os vendidos aos sabbados ou domingos, vesperas de dias santificados e n'estes mesmos dias, os quaes serão validos até a segunda feira seguinte, inclusivè, ou até o dia immediato ao santificado, inclusivè.

Havendo dias santificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivè.

8.ª As estações da linha de Cintra e as do ramal de Cascaes venderão bilhetes entre umas e outras aos preços d'esta tartfa, ligados aos da L. n.º 3 de grande velocidade.

9.ª Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral.

E' pela presente annullada e substituida a tarifa L. n.º 2 de grande velocidade, em vigor desde 1 de Julho de 1901.

Lisboa, 17 de Novembro de 1902.

O Director Geral da Companhia
Chapuy.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

(Ramal de Cascaes)

TARIFA ESPECIAL L. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes a preços reduzidos

entre as seguintes estações e apeadeiros

Desde 1 de Dezembro de 1902

PREÇO DOS BILHETES

Classes	Alcantara-Terra	Caes do Sodré	Santos (apeadeiro)	Alcantara-Mar	Junqueira (apeadeiro)	Belem	Bom Successo (apeadeiro)	Pedrouços	Algés	Dáfundo	Cruz Quebrada	Caxias	Paço d'Arcos	Santo Amaro (apeadeiro)	Oeiras	Carcavellos	Parede	S. João do Estoril (ap.)	Estoril	Monte Estoril (ap.)	Cascaes
1.ª	50																				
2.ª	40																				
3.ª	30																				
1.ª	50	50																			
2.ª	40	40																			
3.ª	30	30																			
1.ª	50	50	50																		
2.ª	40	40	40																		
3.ª	30	30	30																		
1.ª	50	50	50	50																	
2.ª	40	40	40	40																	
3.ª	30	30	30	30																	
1.ª	60	60	60	60	50																
2.ª	50	50	50	50	40																
3.ª	40	40	40	40	30																
1.ª	60	60	60	60	60	50															
2.ª	50	50	50	50	50	40															
3.ª	40	40	40	40	40	30															
1.ª	60	60	60	60	60	50	50														
2.ª	50	50	50	50	50	40	40														
3.ª	40	40	40	40	40	30	30														
1.ª	60	60	60	60	60	50	50	50													
2.ª	50	50	50	50	50	40	40	40													
3.ª	40	40	40	40	40	30	30	30													
1.ª	110	110	110	110	110	100	100	100	50												
2.ª	90	90	90	90	90	80	80	80	40												
3.ª	70	70	70	70	70	60	60	60	30												
1.ª	160	160	160	160	160	130	130	130	80	50											
2.ª	120	120	120	120	120	100	100	100	60	40											
3.ª	80	80	80	80	80	70	70	70	40	30											
1.ª	200	200	200	200	200	170	170	170	120	80	40										
2.ª	150	150	150	150	150	130	130	130	90	60	30										
3.ª	100	100	100	100	100	90	90	90	60	40	20										
1.ª	240	240	240	240	240	210	210	210	160	120	80	40									
2.ª	180	180	180	180	180	160	160	160	120	90	60	30									
3.ª	120	120	120	120	120	110	110	110	80	60	40	20									
1.ª	280	280	280	280	280	250	250	250	200	160	120	80	40								
2.ª	210	210	210	210	210	190	190	190	150	120	90	60	30								
3.ª	140	140	140	140	140	130	130	130	100	80	60	40	20								
1.ª	280	280	280	280	280	250	250	250	200	160	120	80	40	40							
2.ª	210	210	210	210	210	190	190	190	150	120	90	60	30	30							
3.ª	140	140	140	140	140	130	130	130	100	80	60	40	20	20							
1.ª	320	320	320	320	320	290	290	290	240	200	160	120	80	80	40						
2.ª	240	240	240	240	240	220	220	220	180	150	120	90	60	60	30						
3.ª	160	160	160	160	160	150	150	150	120	100	80	60	40	40	20						
1.ª	360	360	360	360	360	330	330	330	280	240	200	160	120	120	80	40					
2.ª	270	270	270	270	270	250	250	250	210	180	150	120	90	90	60	30					
3.ª	180	180	180	180	180	170	170	170	140	120	100	80	60	60	40	20					
1.ª	400	400	400	400	400	370	370	370	320	280	240	200	160	160	120	80	40				
2.ª	300	300	300	300	300	280	280	280	240	210	180	150	120	120	90	60	30				
3.ª	200	200	200	200	200	190	190	190	160	140	120	100	80	80	60	40	20				
1.ª	400	400	400	400	400	370	370	370	320	280	240	200	160	160	120	80	40	40			
2.ª	300	300	300	300	300	280	280	280	240	210	180	150	120	120	90	60	30	30			
3.ª	200	200	200	200	200	190	190	190	160	140	120	100	80	80	60	40	20	20			
1.ª	440	440	440	440	440	410	410	410	360	320	280	240	200	200	160	120	80	80	40		
2.ª	330	330	330	330	330	310	310	310	270	240	210	180	150	150	120	90	60	60	30		
3.ª	220	220	220	220	220	210	210	210	180	160	140	120	100	100	80	60	40	40	20		
1.ª	440	440	440	440	440	410	410	410	360	320	280	240	200	200	160	120	80	80	40	40	
2.ª	330	330	330	330	330	310	310	310	270	240	210	180	150	150	120	90	60	60	30	30	
3.ª	220	220	220	220	220	210	210	210	180	160	140	120	100	100	80	60	40	40	20	20	

Condições

1.ª Estes bilhetes são validos para todos os comboios de passageiros que circulem no Ramal de Cascaes.

2.ª Nos comboios tramways poderão os bilhetes ser vendidos em transito pelos conductores-cobradores.

3.ª Os bilhetes não teem validade senão para o comboio, dia e percurso para que forem vendidos.

4.ª Não se concede transporte gratuito de bagagem registada aos portadores d'estes bilhetes, sendo, porem, permittido o dos volumes de mão (que os regulamentos consintam dentro das carruagens) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rêde, no espaço correspondente ao logar occupado pelo passageiro.

5.ª Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importancia correspondente ao bilhete da classe que tiverem occupado, mais 25 % d'essa importancia, contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio.

Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem sahido do comboio, suppôr se-ha que occuparam logar de 1.ª classe, para o computo do preço a pagar.

§ unico. Ficam isentos do pagamento da sobretaxa de 25 % os passageiros que fizerem ao chefe da estação de partida ou ao revisor do comboio a prevenção de que vão viajar sem bilhete.

6.ª O passageiro que occupar logar de classe superior áquella que corresponder ao seu bilhete, ou que viajar alem do ponto de destino constante do mesmo bilhete pagará: **pela mudança de classe**—a differença entre os preços da classe que occupar e a do seu bilhete, augmentada de 25 %; **pelo excesso de percurso**—a differença entre o preço da viagem total e o custo do bilhete de que seja portador, augmentada de 25 %.

§ unico. Ficam em ambos os casos, isentos do pagamento da sobretaxa de 25 %, os passageiros que prevenirem o chefe da estação ou o revisor do comboio de que vão mudar para classe superior ou de que vão viajar alem da estação de destino para que é valido o seu bilhete.

7.ª Não se concede meios bilhetes. As creanças até 3 annos de edade circulam gratuitamente; quaesquer outras pagam bilhete inteiro.

8.ª Haverá bilhetes de ida e volta ao preço duplo dos bilhetes simples. Estes bilhetes não serão vendidos em transito. São validos para o regresso no dia de ida, excepto os vendidos aos sabbados ou domingos, vesperas de dias santificados e n'esses mesmos dias, os quaes serão excepcionalmente validos até a segunda feira seguinte inclusivé, ou até o dia immediato ao santificado inclusivé. Havendo dias santificados que se sigam sem interrupção, será esta validade prorogada até o primeiro dia de trabalho, inclusivé.

9.ª As estações da linha de Cintra e as do ramal de Cascaes venderão bilhetes entre umas e outras aos preços d'esta tarifa, ligados aos da L. n.º 2 de grande velocidade.

10.ª Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições de applicação da Tarifa Geral.

E', pela presente, annullada e substituida a tarifa L. n.º 3 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1901 e annullados os Avisos ao Publico B. 877 de 15 de Julho de 1898 na parte relativa ao apeadeiro de Santo Amaro, B. 885 de 2 de Setembro de 1898 e B. 1:165 de 27 de Fevereiro de 1902.

Lisboa, 17 de Novembro de 1902.

O Director Geral da Companhia
Chapuy.