15.º DO 16.º ANNO — LISBOA, 1 DE AGOSTO DE 1903 — NUMERO 375

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

Este numero tem 28 paginas.

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Decreto de 15 de julho sobre o caminho de ferro de Pocinho a Miranda. — Idem, idem e bases para a elaboração do programma para a construcção dos caminhos de ferro de Portalegre e Aviz. — Portaria de 16 de julho referente ao caminho de ferro de Mirandella a Bragança. — Portaria de 18 de julho e programma do concurso dos caminhos de ferro de Portalegre e Aviz. — Estatutos da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. — Portaria de 15 de julho sobre caminhos de ferro insulanos.

SUMMARIO

	Paginas
POCINHO A MIRANDA, por J. Fernando de Sousa	251
VIAS FERREAS AEREAS E TRANSMISSÕES TELODYNAMICAS	253
OFFICINAS HYDRO-ELECTRICAS	255
TRACÇÃO ELECTRICA	256
NOTAS DE VIAGEM — III — De Berlim a S. Petersburgo — Os combolos e os paizes — Madeira e gelo	256
DOTAÇÃO FERROVIARIA	258
COMMERCIO PORTUGUEZ	258
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	258 e 259
LINHAS PORTUGUEZAS — S. Thomé e Principe — Mirandella a Bragança — Moçambique — Sant'Anna a Vendas Novas — Cascaes — Portalegre a Aviz	260
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Russia — Turquia	260
AVISOS DE SERVIÇO	261
ARREMATAÇÕES	262
ANNUNCIOS	263
AGENDA DO VIAJANTE	264
HORARIO DOS COMBOIOS	265
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	266

Pocinho a Miranda

Dos caminhos de ferro que estão por construir no nosso paiz, poucos haverá cuja necessidade para o progresso economico da região sua tributaria tanto se faça sentir. O planalto entre Douro e Sabor constitue uma extensa zona, que abrange os concelhos de Moncorvo, Freixo, Mogadouro, Vimioso e Miranda, afamada pelos seus notaveis jazigos ferriferos de Roboredo, pelas pedreiras de marmore e alabastro de Santo Adrião, e pelo valor dos seus productos agricolas e especialmente pecuarios. Ladeado pelos rios Sabor e Douro, de alcantiladas margens, o planalto em que se estende está quasi privado de communicações, por se acharem ali esboçados apenas os lineamentos principaes da viação ordinaria. Da estrada real n.º 9, que, vinda da Beira, atravessa o Douro no Pocinho e segue por Moncorvo e Mogadouro até a fronteira, pouco ha feito, faltando logo á entrada a ponte sobre o Douro proximo da estação do Pocinho.

A persistencia da conservação de um dialecto caracteristico attesta frisantemente o isolamento da região. Nos seus extensos maninhos o emprego dos adubos determinaria consideravel producção.

Além das minas e pedreiras indicadas, outras ha, de valor, cuja exploração é impossivel pela carestia dos transportes.

Quando a nevrose dos dirigentes do Porto determinou a celebre providencia conhecida pela *Salamancada*, prognosticava-se, voz em grita, que sem o prolongamento da linha do Douro até Salamanca a herva cresceria nas ruas do Porto. Fez-se a linha, á custa de pesado onus que annualmente recae sobre o Thesouro e mercê de uma crise bancaria a que o governo teve de acudir. O sonhado trafego internacional não veiu, achando-se ao presente representado por 1.500 passageiros e 10.000 toneladas de mercadorias por anno!

Quanto melhor não teria sido prolongar a linha do Douro por Moncorvo e proximidades de Miranda ou Vimioso á fronteira, a ligar em Zamora com a rêde hespanhola! Não seria talvez maior o minusculo trafego internacional, mas dava-se a uma vasta região nossa o instrumento imprescindivel da sua transformação economica, redundando assim em proveito do paiz o quasi inutil sacrificio que se lhe exige.

Mais tarde, quando um ministro de rasgada iniciativa, cuja passagem pelos conselhos da corôa ficou assignalada por valiosas providencias, o conselheiro Emygdio Navarro, pretendeu impulsionar vivamente a construcção dos caminhos de ferro, procedeu-se ao estudo da rêde complementar das linhas do Minho e Douro, conhecida pelo nome de *novello*. Com rara promptidão organizaram-se em poucos dias, como por encanto, as necessarias brigadas d'estudo.

Entre as linhas estudadas figurava, como era justo, a do Pocinho a Miranda, sob a proficiente direcção de um illustre engenheiro, o sr. Augusto Luciano Simões de Carvalho.

Já a esse tempo os jazigos de Roboredo haviam sido objecto de interessantes estudos, entre os quaes mencionarei a monographia dos distinctos engenheiros de minas, conselheiro Pedro Victor da Costa Sequeira e Lourenço Malheiro. Antevia-se valioso trafego e julgava-se precisa largueza da construcção que não compromettesse o futuro, auspicioso quer pelo trafego de minerios, quer pelas relações internacionaes. Do que podia ser dá testemunho o bem elaborado estudo technico e economico do engenheiro M. F. Costa Serrão, cuja competencia se affirmara brilhantemente na elaboração do projecto da 1.ª secção, a mais difficil e dispendiosa, pois tinha de vencer, em curto espaço e em margens alcantiladas, enorme desnivel, o que tornava a linha numa quasi ininterrupta serie de obras de arte.

Adoptou-se a via larga, a despeito do seu elevado custo, para evitar baldeações, quer no enlace com a linha do Douro quer na juncção com a rêde hespanhola, tendo-se particularmente em vista o trafego dos minerios,

No projecto de lei de 1887 para a construcção de varias linhas ao norte do Mondego, não figurava a do Pocinho a Miranda, reservada para ulterior providencia, que o relatorio fazia prever como complemento do plano esboçado. Ficaram pois feitos os estudos para via larga, accusando o custo kilometrico provavel de réis 49:000$000 na 1.ª secção até Carviçaes e 14:000$000 nas seguintes.

Veiu a crise de 1890. Interrompeu-se quasi por completo a obra necessaria da construcção de caminhos de ferro. Debalde os povos d'entre Douro e Sabor allegavam as suas precarias circunstancias, privados de meios de communicação.

A penuria do Thesouro era obstaculo invencivel a novos emprehendimentos.

O decreto de 3 de outubro de 1898, mandando formular o plano da rêde ao norte do Mondego e preparando a reforma da administração das linhas do Estado, abriu novo periodo de menos desolador entorpecimento.

Da commissão technica encarregada de delinear a rêde ao norte do Mondego foi relator o illustre engenheiro que presidira aos estudos da linha do Pocinho a Miranda e que mantinha inalteravel a fé no seu auspicioso futuro. Graças aos seus esforços, a linha foi incluida no plano como de via larga.

Não foram do mesmo parecer as corporações consultivas que tinham de dar parecer sobre esse plano. A commissão superior da guerra considerou nocivas á defesa do paiz novas ligações internacionaes de via larga e propoz por isso que fosse de via reduzida a linha do Pocinho a Miranda.

O conselho technico de obras publicas concordou com essa indicação, mas propoz que se deixasse assegurado por um troço de via larga o transporte sem baldeações dos minerios de Roboredo.

Em harmonia com este alvitre foram incluidos no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900 uma linha de via de 1 metro, do Pocinho a Miranda, e um troço de $1^{m},67$ do Pocinho ás minas de Roboredo.

A lei de 14 de julho de 1899, promulgada entretanto, além da nova organização de incalculavel alcance, nella esboçada, continha a auctorização, modesta como tinha de ser no inicio, para o dispendio de 3.000 contos com a construcção de varias linhas, entre as quaes não figurava naturalmente aquella de que nos estamos occupando. Não admira, pois nem cabia o seu custo na quantia proposta, nem estava ainda classificada.

As legitimas aspirações da região, tão desfavorecida e quasi enjeitada, tiveram por fim consagração official na lei de 1 do corrente que as attendeu, mandando construir por conta do Estado a linha do Pocinho Mairandella, cuja primeira secção está sendo estudada de via reduzida. Bem pudera ser confiada á iniciativa particular, amparada pela garantia do juro, que não traria encargo sensivel ao fundo especial de caminhos de ferro, tão grande é na linha do Douro o percurso do trafego affluente. Os calculos mais seguros demonstravam a viabilidade da tentativa. Não pôde ser adoptada essa solução, de mais promptos resultados. Ao illustre ministro das obras publicas, o sr. Conde de Paçô Vieira, que tomou a peito a construcção da linha e que deixa o seu nome aureolado pela benemerencia da energica e intelligente iniciativa, deve todavia a região de entre Douro e Sabor o mais assinalado serviço.

Occorrera antes uma providencia valiosa do seu antecessor, o conselheiro Manuel F. de Vargas, que entre os numerosos actos da sua honesta e fecunda administração conta, como titulos de incontestavel benemerencia, não só a concessão da linha de Mirandella a Bragança, como a iniciativa pela construcção de pontes sobre o Douro no Pinhão e no Pocinho, devendo servir esta cumulativamente para o caminho de ferro e para a estrada R. n.º 9. Dos concursos a que mandou proceder resultou a adjudicação da ponte do Pinhão.

Por portaria de 1 de dezembro de 1902 foi mandada contratar com a Empresa Industrial Portugueza a construcção da ponte do Pocinho pelos preços unitarios que resultaram da do Pinhão, attenta a identidade das condições de construcção, devendo ser previamente approvado pelo Governo o projecto que a Direcção do Minho e Douro tinha que organizar.

Foi esse projecto proficuamente elaborado pelo engenheiro chefe dos armazens geraes, o sr. Estevão Torres, e acha-se affecto ao exame do conselho superior de obras publicas e minas.

Deverá ter a ponte dois taboleiros sobrepostos, destinados o superior ao caminho de ferro e o inferior á estrada R. n.º 9, prevendo-se o ramal de via larga, commum á via de 1 metro, para serviço das minas.

O local da ponte é proximamente o do anteprojecto de 1887, ficando a rasante em rampa a fim de se começar a vencer nella o desnivel existente entre o rio e o planalto.

Limitado esse ramal de via larga ao serviço privativo das minas, surgia uma duvida; devia ir até Roboredo ou ser limitado á extensão indispensavel para assegurar o transporte dos minerios em boas condições?

Para a escolha de uma solução importa não esquecer o elevadissimo custo da 1.ª secção da linha, que deve ser construida por troços successivos a partir do Pocinho. A via reduzida com curvas de 75^{m} adapta-se facilmente ao terreno e póde ter o desenvolvimento preciso sem exigir tunneis nem viaductos de grande importancia. Projectada a linha nessas condições, facil se torna a sua construcção gradual. Se tem, porém, de haver um troço commum de via larga até ao planalto, as vantagens da via reduzida desapparecem na parte onde mais appreciaveis se tornariam. E' certo que, embora não haja probabilidade d'exploração immediata das minas de Roboredo, se deve prever o futuro e evitar ao minerio encargos com que não póde, onerado, como já está, com um longo percurso até o porto d'embarque.

Não haverá pois que sair do dilemma: renunciar á construcção immediata da linha do Pocinho, em vista do elevadissimo custo do primeiro troço de via larga, ou obrigar os minerios a uma baldeação onerosa?

Assim seria, se a via larga evitasse por completo baldeações e se estas não pudessem ser realizadas em condições que as tornam quasi gratuitas.

A via larga, levada até Roboredo, não dispensa as linhas de serviço de via reduzida dos diversos pontos do vasto jazigo até o extremo da linha.

Haverá pois baldeação junto das minas, por não se prestar a via larga ás necessarias ramificações com a indispensavel flexibilidade em terreno accidentado.

Se o troço de via larga terminar junto da margem do Douro, essa baldeação, que se faria em Roboredo, é assim transferida para outro local, economizando-se o consideravel capital correspondente á differença de custo entre a via larga e a via reduzida. Póde o Estado fazer gratuitamente essa baldeação, que ainda é grande a economia realizada.

Supponhamos, com effeito, que o trafego de minerio attinge a enorme cifra de 300.000^{t} por anno e computemos em 50 rs. a despesa de baldeação (o que é exageradissimo, como veremos). Fazendo-a o Estado sem cobrar taxa supplementar, assumiria um encargo de 15:000$000, que corresponde ao capital de 300:000$000 réis.

Ora em 33 kilometros a via de 1^{m}, com curvas de

75m, permittirá reduzir a menos de metade o custo kilometrico da linha, orçado em 49 contos, economizando-se cerca de 800 contos. Deduzindo os 300 correspondentes á baldeação, fica a economia em 500 contos, que dão para cerca de 40 kilometros de via reduzida na zona em que a construcção é já facil.

Que essa economia é realizavel, demonstra o a enorme reducção que soffreu o orçamento do troço da Regoa a Villa Real, projectado primeiro com via de 1m, só por se reduzir, de 150m a 60m o limite dos raios das curvas.

Que é exagerado o preço attribuido á baldeação, tambem facil se torna proval-o. E' facil estabelecer linhas de serviço em planos differentes de modo que o vagon da via de 1m despeje o minerio para o da via larga, quer tenha alçapão no fundo, quer seja inclinado sobre uma ponte-bascula, se é do typo ordinario. Pela acção do proprio peso o minerio corre e baldeia-se quasi gratuitamente.

Poderão objectar que nem sempre haverá material da via larga em condições de se fazer a baldeação directa. Para esses casos, que devem ser raros, attenta a proximidade das minas e a facilidade de transporte no sentido descendente, póde-se recorrer ao emprego de depositos auxiliares, que recebem pela parte superior o minerio da via reduzida e o despejam por comportas na parte inferior para os de via larga.

Temos um exemplo d'essa installação no ponto de juncção da linha de serviço da mina dos Monges com a do Sul. Em terreno inclinado facil é dispor uma installação adequada para a baldeação nas duas hypotheses. Em qualquer d'ellas o encargo reduz-se com certeza a menos de 10 réis por tonelada, o que em 300.000 toneladas representa 3:000$000 ou o capital de 60:000$000. Supponhamos que a estação de baldeação custa 40:000$000. Com o encargo de 100 contos dispensa-se a via larga até as minas, realizando-se assim uma economia de 700 contos (800:000$000—100:000$000).

A via reduzida irá servir directamente todos os pontos das minas, podendo-se empregar nos ramaes de serviço curvas de raios pequenissimos.

Além de Moncorvo ha minas de menor importancia que as de Roboredo, mas que no seu conjuncto pódem dar trafego de certo vulto. Com a via reduzida o mesmo material circulante serve para umas e outras, o que é circumstancia economica para ter em conta.

Terá porém a linha de 1m capacidade para tão grande trafego?

Não a tem maior a linha do Douro na parte em que o perfil é accidentado. Supponhamos o movimento de 1.000 toneladas diarias descendentes. Bastam 5 ou 6 comboios para transportar essa massa de minerios. Se se empregarem wagons de 12 toneladas sobre *bogies*, em correspondencia exacta com wagons d'egual capacidade da via larga, bastará transportar e baldear por dia 88 wagons.

Impõe-se portanto ao meu espirito a convicção de que o futuro das minas de Roboredo em nada é compromettido pelo encargo quasi desprezivel da baldeação junto do Douro, baldeação que, longe de surgir de novo em consequencia da differença de largura de via, é apenas transferida, de junto das minas onde seria inevitavel, para local em que é possivel realizar uma economia de centos de contos na construcção da linha sem inconvenientes para a sua exploração.

Conforme essa orientação foi superiormente ordenado o estudo da 1.ª secção da linha para via reduzida, em harmonia com a portaria de 9 de março ultimo, na hypothese do prolongamento da via larga até local conveniente da margem direita do Douro, onde se possa projectar com largueza uma installação privativa para a rapida e economica baldeação de minerios, quer directamente de vagon para vagon, quer por intermedio de depositos.

O decreto de 15 do corrente vem dar ainda mais liberdade aos estudos. Sanccionando aquella orientação, pois limita o troço de via larga privativo do serviço das minas á extensão absolutamente indispensavel, manda transferir para a margem do Douro a baldeação dos minerios sem designar a margem que deve ser escolhida.

Tanto póde pois ser feita a installação na margem direita como na esquerda junto da estação do Pocinho, se bem que ahi os terrenos terão muito maior valor. Na primeira hypothese a ponte será de via larga, na segunda de via reduzida, e como a sua largura é determinada pela da estrada, só o taboleiro terá de variar numa ou noutra hypothese, sendo mais ou menos reforçados os ferros da estructura metallica conforme a carga considerada, que não differe muito, visto ter a ponte dois taboleiros. Os pilares não soffrem alteração e por isso poderia ser revisto o projecto se assim se julgasse necessario sem prejuizo da construcção immediata, instantemente reclamada com razão pelos povos da região, sujeitos ás contingencias e incommodos da travessia do Douro em barca.

Nunca mais frisante se tornou a sensatez do dictado: *o optimo é inimigo do bom*. A previsão de uma larga exploração, possivel no futuro, das minas de Roboredo torna impossivel a prompta construcção da linha do Pocinho a Miranda, se por infundada apprehensão dos encargos da baldeação (que em qualquer hypothese haverá) dos minerios, se insistir no emprego da via larga onde representa enorme dispendio,

Acommode-se o instrumento á sua funcção, que nem a baldeação impedirá a exploração das minas, nem o frete dos minerios será sensivelmente aggravado por ella, nem faltará á via de 1m capacidade para dar vasão a um trafego consideravel.

28—7—903.

J. Fernando de Sousa.

No proximo numero publicaremos um artigo do engenheiro-consultor d'esta Gazeta, o conceituado engenheiro C. Xavier Cordeiro, sobre a hulha branca.

Vias ferreas aereas

e transmissões telodynamicas

Pelo illustre engenheiro, nosso collaborador, sr. Raoul Mesnier de Ponsard e pelos srs. Custodio Miguel de Borja, distincto official da armada e Manoel Gonçalves Santiago, rico agricultor em S. Thomé, foi feito o pedido de concessão d'estas linhas e cabos na provincia de S. Thomé, num requerimento que transcrevemos na integra attenta a importancia do assumpto e á maneira por que é tratado.

Senhor:

Entre os mais importantes florões da corôa portugueza, no seu dominio ultramarino, é o mais brilhante decerto a ilha de S. Thomé.

Com uma superficie de 929 kilometros quadrados e uma população de 40.000 habitantes proximamente, constitue ella o dominio mais intensamente productivo de todos quantos formam o nosso patrimonio ultrama-

rino, e é tambem uma affirmação indiscutivel das aptidões colonizadoras dos portuguezes.

Capital portuguez, intelligencia de portuguezes da Europa e braços de subditos portuguezes de raça africana, teem produzido aquelle grandioso desenvolvimento cultural e commercial, de que resultou subirem as receitas publicas de 25 contos de réis (no anno economico de 1855-1856) a 526 contos (no de 1901-1902), e augmentar o movimento commercial num periodo de dez annos, de 1.709 contos em 1890 para 5.349 contos em 1899.

O augmento da riqueza publica poderia ainda ser muito maior, se não existissem duas poderosas causas a contrarial-o: são a escassez relativa de braços e a absoluta carencia de meios de transporte rapidos, seguros e economicos.

As pessoas que conhecem bem a ilha de S. Thomé sabem que é difficilimo o transporte de mercadorias que são importadas na ou exportadas da ilha.

A tracção animal, actualmente em uso, secundada pelo braço do serviçal, já de sua natureza, em geral, pouco economica, muito menos se torna em S. Thomé, pelo accidentado do terreno, mau estado dos caminhos, etc., exigindo por isso, para diminuto transporte, avultado numeros de animaes, o que torna o preço de cada unidade transportada elevadissimo; sendo ainda este processo de transportes onerado com o tributo das doenças que, num dado momento, atacando com intensidade o gado, são causa de graves crises (já infelizmente registadas) no regimen economico da ilha.

Só com grande dispendio, e soccorrendo-se dos recursos mais elevados da arte do engenheiro, é que se poderia conseguir algumas estradas ordinarias razoaveis, sujeitas ainda a custosa conservação; pois são notorias as acções destruidoras das torrentes impetuosas, que, formadas pelas chuvas, precipitando-se pelas abruptas encostas, arrasam e destroçam os melhores leitos, se estes não forem protegidos por obras de arte apropriadas, efficazes, mas, como dissémos, dispendiosas de construcção e conservação.

Ainda assim, estas estradas fraco remedio seriam para um mal, cuja essencia reside no alcantilado systema orographico da ilha; porque, devendo estas estradas obrigar-se a rampas compativeis com o exforço da tracção animal, racionalmente applicada, terão de desenvolver-se em longo percurso, se as differenças de nivel a vencer forem, como são na ilha, de valor elevado.

Caminhos de ferro sobre carris ordinarios filiam-se, quanto a difficuldades, no que acabamos de dizer ácerca de estradas ordinarias, acrescentando ainda que, sendo a tracção filha da adherencia, cujos coefficientes são de conhecimento elementar, muito menores deverão ser as rampas e portanto muito maior o trajecto, que terá de alongar-se em espiraes, lacetes, anneis, etc., para galgar uma certa altitude, afóra as obras de arte que o estudo de semelhante via de communicação indicará como necessarias.

Caminhos de ferro, especiaes, para vencimento de fortes rampas, como os de locomotiva e cremalheira, não são de um coefficiente de exploração economica; pois que não tendo compensação o peso morto proprio do material circulante, peso este que é consideravel, resulta ser uma parte da força motora applicada em mover este peso morto, ficando só uma pequena fracção disponivel para o peso util e por conseguinte a relação entre o esforço total dispendido e o esforço util approveitado demasiadamente elevada. Além d'isto, o material e a construcção são carissimos, bem como a exploração e conservação.

Os systemas funiculares bis-automotores, onde os pesos ascendentes e descendentes se compensam, são sempre economicos, todas as vezes que determinadas circumstancias se dêem, mas estas não são vulgares, e por isso muito limitado é o dominio a que se pódem applicar.

Teriamos pois de encarar com desanimo o recurso para S. Thomé, da mais poderosa alavanca do progresso d'um centro productor, como são as suas vias de movimento, se a arte do engenheiro nos não tivesse dotado d'um maravilhoso instrumento de transporte, denominado *Caminhos de ferro por cabos aereos.*

Já universalmente conhecidos e applicados, tendo uma enorme elasticidade de soluções, especialmente para as regiões montanhosas, onde, escasseando caminhos ou mesmo sendo impraticaveis, existem comtudo, distantes uns dos outros, centros de riqueza a explorar, teem estes caminhos de ferro uma larga folha de serviços, pelas difficuldades que teem vencido, não procurando estrada ou caminho trilhado, nem se preoccupando com os accidentes ou a natureza do terreno. Firmando-se sobre leves postes, algumas vezes fornecidos pela mesma natureza, nas arvores ou rochas, galgando todos os obstaculos, embrenhando-se nas florestas, saltam por cima das ravinas e dos precipicios, transpõem d'um jacto as torrentes e os rios, não se influenciam com a variabilidade das estações, e vão levar a qualquer distancia, a qualquer ponto, o movimento, o trabalho, a vida e a riqueza, onde qualquer outro meio de transporte teria de abdicar da sua acção, por inexequivel ou improficuo.

Vamos, em breves termos, dar conta das funcções principaes do transporte por meio de cabos aereos, e das suas derivadas, na zona da sua esphera de acção, accentuando os enormes beneficios que uma bem entendida installação d'estes systemas póde trazer á ilha de S. Thomé.

Os *cabos de transportes aereos* são caracterizados por linhas de cabos de fio metallico (geralmente aço), levantadas acima do solo, sobre pontos de apoio espaçados de distancia em distancia, podendo o espaço entre dois pontos de apoio exceder mesmo mil metros, e a altura acima do solo ser qualquer.

Nos systemas mais aperfeiçoados, entre os quaes citaremos, como tendo uma consagração universal, e dotado de engenhosos e simples apparelhos de transporte, o do illustre constructor J. Pohlig, são dois cabos empregados para o *transportador aereo.* Um d'estes cabos é fixo e serve de caminho de rolamento aos carrinhos de carga; o outro, geralmente de menor diametro, chamado *cabo tractor*, está em movimento continuo, que transmitte aos carrinhos, quando estes, por intermédio de peças tão engenhosas como simples e seguras, se prendem ou desligam, automaticamente, do cabo tractor.

A força motora empregada póde ser qualquer; utilizando-se indifferentemente: o vapor, a electricidade, a queda de agua, o vento, e até mesmo, em diminutas installações, o motor animal. O local de installação das machinas motoras é tambem arbitrario, e por isso facultativo escolher o sitio onde condições de conveniencia, de qualquer natureza, militem em seu favor.

Póde dizer-se que não ha industria nem região aonde *o cabo aereo* não possa levar o influxo benefico da sua funcção de movimento.

Productos de explorações industriaes, mineiras, agricolas; de materiaes de construcção; florestaes, transportando a grandes distancias enormes cubos de madeira; pedreiras; mercadorias encaixotadas, ensacadas, a granel; pipas e barris cheios ou vazios, etc. etc.,

tudo se póde permutar por este meio, que é o mais economico dos meios de transporte, não tendo rival em regiões escabrosas e accidentadas como S. Thomé.

Os caminhos de ferro sobre cabos aereos são independentes da fórma do terreno: admittem pendentes de 100 por 100; gosam de absoluta segurança de serviço; as suas despesas de primeira installação, exploração e conservação são resumidissimas; e as garantias de bom rendimento e de bom funccionamento completas.

Uma das razões da grande economia que se regista nó emprego dos cabos aereos deriva da compensação natural que tanto os pesos mortos como os uteis introduzem no systema; com effeito, comprehende-se bem que estes pesos óra resistentes, quando sóbem um troço em rampa, tornam-se moventes quando descem uma pendente; e d'aqui balanço de forças, que vem finalmente a traduzir-se por uma economia na força motora. Em alguns cabos aereos mesmo, dispensa se completamente qualquer motor estranho, encarregando se os vagonetes carregados de vencer todas as resistencias passivas, reconduzindo os vagonetes vazios á estação de carga.

E' pois, para S. Thomé, um poderoso auxiliar para agigantados passos no futuro da sua riqueza, a introducção, na sua actividade, d'uma rêde de caminho de ferro aereos. A crise do serviçal que tanto faz tremer pela prosperidade da ilha, ficará reduzida numa enorme proporção. O transportador aereo com a sua elasticidade e a sua incansavel e forte linha de aço, virá substituir milhares de braços. Um limitadissimo pessoal fará face a um grande trafego.

A hygiene dos cabos de aço assegura lhes uma vida que a hygiene do motor animal não consegue lograr, e só quem tem, com attenção, meditado sobre as transformações que as conquistas mechanicas teem levado ás mais retrogradas e descrentes regiões, para fazer brotar elementos de actividade nova com que nem mesmo se sonhava, poderá antever que nova serie de beneficios, em que neste momento ninguem pensa nem se afiguram possiveis, brotará da influencia benefica do novo meio de transporte na provincia de S. Thomé e Principe.

Assim sobre as arterias principaes dos cabos aereos póde ir burcar-se força motora e fazel-a derivar em ramaes, á semelhança de transmissões telodynamicas, para usos industriaes, que o progresso reclamará nas povoações ou roças, onde um trabalho mechanico venha a ser exigido. Atravez de grandes florestas poderá, havendo essencias preciosas, installar-se serrações, e no proprio local onde são abatidas as arvores reduzil-as ao estado apropriado a consumo proveitoso; quer na propria ilha, quer levando-as economicamente ao local de embarque, para destino de qualquer praça.

Para serviço de movimento maritimo póde o transportador aereo prestar altos serviços: podem, com effeito, embarcações de grande tonelagem e calado fundear ou pairar bastante afastadas da costa. Embarcações apropriadas para o effeito vão levar-lhes cabos de transporte aereo, encostando-se aos seus flancos, e á semelhança de vai vem para salvação de naufragos, despejam-lhes os porões, transportando a carga para a praia ou para pontos elevados que abruptamente dominem os pontos do oceano onde estacionem os navios.

Innumeras são ainda as variadas utilizações a que se prestam os cabos aereos, compendiadas na maioria dos bons tratados de meios de transporte, e muito particularmente nas interessantes noticias publicadas pelo celebre engenheiro e constructor Pohlig, sobre esta materia, onde, melhor do que nesta exposição, se tornará completo e conhecido nos detalhes, o valor do systema que os abaixo assignados desejam principalmente introduzir e explorar, por si ou por empresas que se formarem sobre as bases de bem entendidos estudos a que tencionam proceder.

Comprehende-se que para levar a bom fim semelhante emprehendimento, teem os abaixo assignados de arcar com grandes difficuldades e sujeitar-se a pesados sacrificios. Laboriosamente, com avultado dispendio de força, intelligencia e dinheiro, teem de lançar os alicerces da demonstração proveitosa do seu empenho.

Antes de se abalançarem a convidar os recursos financeiros a cooperar na realização definitiva e pratica da rêde de caminhos de ferro aereos na ilha de S. Thomé e na do Principe, teem de proceder a minuciosos trabalhos de investigação, inqueritos e estatisticas, sobre o estado actual da producção, seus meios de transporte e custeio; teem de alongar a vista, baseando-se no presente, a descortinar o augmento que o futuro póde prometter á riqueza da ilha, e a quota parte que deverá pertencer á influencia do seu emprehendimento. Teem de agremiar as entidades proprietarias e interessadas, empenhando uma cruzada contra o obscurantismo, os preconceitos, a rotina, e como sempre tambem, infelizmente, contra as ruins paixões movendo a deslealdade, á inveja, e á cubiça para contrariar todos os impulsos de avançada feição progressista.

Para este trabalho de alta direcção, tanto technica como administrativa, ha que recorrer á collaboração de provadas competencias, recolher indicações de dedicados propagandistas, sollicitar judiciosas consultas de abalisadas corporações forenses e administrativas; ha que prever deslocamentos, viagens, honorarios, expediente, com o seu enorme cortejo de imprevistos, e finalmente ha que encarar, com serenidade e espirito resoluto, a necessidade de sujeitar á previsão de uma empresa utilitaria, uma somma elevada de esforço e dispendio, tendo apenas como estimulo a fé no emprehendimento, mas com a perspectiva sombria de que os sacrificios baseados sobre ella poderão ser improficuos se a sentença proferida pelos estudos não vier confirmar esta fé.

Por isso os abaixo assignados, no firme proposito de metter hombros, com energia, á empresa de implantação dos caminhos de ferro de cabo aereo na ilha de S. Thomé e na do Principe; dispostos a fazer todos os sacrificios e a correr todos os riscos, para a tornar uma realidade pratica; conscios de que prestam um relevante serviço ao dominio colonial, pelo exemplo que, á semelhança do patrono da provincia, convencerá os mais incredulos do importante instrumento de fomento que se lhes entrega; julgando justo que, em tróca, se lhes garanta a recompensa e a compensação da sua actividade, do seu impulso e do seu risco, collocando-os ao abrigo do parasitismo, que espera o fructo do trabalho alheio, para, sem risco nem sacrificio, disputar os direitos aos sinceros e leaes obreiros do progresso.

Pedem a Vossa Majestade a graça de conceder-lhes o exclusivo da construcção e exploração dos systemas de cabos aereos, para transporte de forças em toda a ilha de S. Thomé e na do Principe.

Lisboa, 25 de junho de 1903.

Francisco Simões Margiochi, Custodio Miguel de Borja, Manoel Gonçalves Santiago, Levy Bensabat, Raoul Mesnier de Ponsard.

Officinas hydro-electricas

A Hespanha, seguindo os exemplos da Suissa e da Italia, está aproveitando cuidadosamente todas as suas quedas de agua como origem de força que se transforma em potencial electrico.

Na provincia da Catalunha não ha salto de agua que não esteja utilizado. Os rios Tez e Llobregat estão cheios de turbinas e dynamos. Outros rios menos importantes se aproveitaram egualmente.

Agora procuram-se já noutras provincias.

A riqueza hydraulica de Lerida vae sendo empregada: as quedas do rio Cardoner começaram a attrahir os industriaes.

Agora mesmo se está installando em Castelladral, na margem esquerda d'este rio, entre Molino de Cardona e Casa de Malagarriga a 4 kim. de Cardona e 3 de Salinas, uma fonte electrica.

Faz-se um açude e uma derivação do rio Cardoner, construindo-se um canal que segue pela margem esquerda num trajecto de 3,5 kim., conseguindo-se assim um desnivel de 20,m3 uteis.

O caudal varia entre 3.000 litros por segundo e 1.300 na estiagem e 2.000 na média.

Calcula-se que se póde utilizar 600 cavallos vapor no inverno e 260 no verão.

As despesas computam-se em 270.000 pesetas.

*

Na Italia a *Società anonima delle ferrovie Nord Milano* está tratando da derivação do rio *Liro* com os seus affluentes d'onde esperam utilizar uma formidavel queda que lhes dará 5.600 c. v.

Substitue portanto a tracção electrica á tracção a vapor nas linhas Nord Milano e nos tremvias, utilizando ainda o potencial electrico em applicações industriaes.

A agua é conduzida em tubos de aço.

Empregar-se-hão 5 turbinas de eixo horizontal com a força de 1.000 c. v. ligadas a alternadores de corrente triphasica de 130 kilowatios com a tensão de 2.000 voltios. A corrente transforma-se de 2000 a 300 voltios e transporta-se a distancia. Calculam-se as despesas em 2.096.800 liras.

São exemplos a imitar.

Muitas correntes de agua temos nas faldas da serra da Estrella que deviam aproveitar-se para força motriz transportavel a distancia.

O carvão branco não é explorado entre nós como podia sel-o.

Falta-nos a hulha que compramos a peso de ouro e desbaratamos a hulha gratuita, a hulha liquida.

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha. — Foi auctorizada a substituição do motor a vapor por motor electrico na linha de tremvias de *Barcelona* a *Badalona* e na secção de *Badalona* a *Mongat*.

*

Foi pedido ao Ayuntamiento de Madrid a concessão de um tremvia electrico da *Calle del Ferrocarril* á de *Santa Isabel*, e do prolongamento da linha da Companhia do Este da *Ronda de Valencia* á *glorieta del Puente de Toledo*, passando pelo passeio das Acacias.

Estados-Unidos da America. — Está-se construindo uma linha entre *Rochester* e *Geneva* com 40 milhas de extensão, a *Rochester and Eastern Rapid Railway*. Terá 4 alternadores triphasicos de 650 c. v. dando 150 voltas por minuto, 7 commutadores triphasicos de 30 kw., 4 transformadores de 500 kw. e 9 de 200 kw., 2 excitadores de 37 kw.

Energia electrica.—Está-se installando no Mexico, em Guanajuato, uma fonte electrica que aproveita a energia d'uma queda d'agua, transportando-se sob a fórma de energia electrica a 170 kim. com uma tensão de 60.000 voltios. A canalização é constituida por cabos de cobre com 19 fios assentes em postes que são torres d'aço a 132m de distancia umas das outras.

*

Em Granada vae aproveitar-se a queda de agua do rio Gauciu para o fornecimento de energia electrica ás povoações de Heretor, Tajar, Villa Nueva, Mesia, Tocou, Montefrio y Algumijo.

*

A companhia *El porvenir de Zamora* tem uma queda de agua de 6.000 cav. vap. no rio Douro a 12 kim. da cidade de Zamora. Com elle se illumina Zamora e Salamanca a 12 e 70 kim.

NOTAS DE VIAGEM

III

De Berlim a S. Petersburgo—Os comboios e os paizes —Madeira e gelo.

«Todo o caminho leva a Roma» diz o proverbio, que não é tão applicavel á capital onde, a estas horas, se aglomera uma enorme quantidade de crentes, de interessados... e de *reporters*, esperando a decisão da parca sobre a existencia d'um homem, a finar-se de velhice, como á grande capital da Russia, que está ligada por linhas ferreas e serviços maritimos com a Europa inteira, a Asia enorme, as Americas e a Oceania.

Mas outro proverbio diz «por onde vae a formiga vae a sua amiga» e portanto eu, tendo que trasladar-me a S. Petersburgo, segui o traçado, não da formiga, mas d'esses enormes cascaveis que serpenteiam pela Europa e se chamam *Sud-express* e *Nord-express*, os dois grandes comboios de luxo da companhia dos vagons-leitos

Portanto: Paris, Liége, Hannover, Berlim, Wirballen (fronteira), eis o caminho, embora seguido em comboio ordinario.

Em Berlim vim achar a novidade do novo metropolitano electrico, ao qual já aqui me referi no artigo sobre esta cidade, e que vim agora visitar em toda a sua extensão hoje aberta á exploração, entre Charlottenburgo e Warsalt.

E' um serviço egual ao do metropolitano de Paris, com a differença de que os comboios são apenas de tres carruagens, que se fuma nellas, e o traçado é quasi todo a descoberto. Os allemães gostam pouco de andar por debaixo do chão.

O comboio que conduz a Wirballen é composto de boas carruagens de corredor lateral, em que os logares são marcados para cada passageiro, pelo que se paga 2 marcos, em 2.ª classe.

Já se vê que é nessa classe que toda a gente viaja. E chega a ser perigoso, até certo ponto, ou, pelo menos, desagradavel, viajar em 1.ª, porque na Allemanha ha, como já disse, o costume de dizer que «na 1.ª classe só viajam os principes e os tolos»; ora quem não é principe arrisca-se a ser classificado na segunda categoria...

Não ha restaurante no comboio, mas ha cozinha e

criados que servem, nos compartimentos, tudo que se quer, e por preços razoaveis.

Para vir á Russia convém partir no comboio da noite, para passar a fronteira de dia, o que é muito melhor, á vista das exigencias officiaes.

Por isso de manhã, ao acordar, se vêem as bellas pontes do Fregel e do Narev, tendo ambas ao lado direito as pontes das estradas que são tambem importantes.

A's 11 pára o comboio em Wirballen, primeira estação da Russia, e sentimos a impressão nova de entrar num paiz cuja lingua não conhecemos, nem os seus costumes e habitos.

A estação, espaçosa e clara, tem o aspecto vulgar, differençando se apenas por os carregadores se apresentarem todos de avental branco. A' primeira vista parecem os criados de um grande jantar, salvo a casaca.

Ao apear do comboio são exigidos a todos os passaportes, e mesmo os habitantes do paiz teem que apresentar a sua caderneta de residencia, documentos que ficam em poder da policia até a revisão das bagagens.

Esta não é minuciosa, especialmente tratando-se de pessoas cuja qualidade não levanta suspeitas. Neste ponto o meu passaporte faz bello effeito, porque á vista d'elle nem me consentem que abra as malas. Muito attenciosos.

Ha mais que tempo para almoço e entra-se no bufete onde os costumes, novos para mim, começam a exhibir-se: Nada de almoço de mesa redonda; cada qual escolhe os pratos que quer, os quaes estão num aparador com os respectivos preços. Com a sopa servem nos uns pasteis que não sei como se comem; sem duvida é com a mão porque não temos talher. Ao lado ferve o chá, o *chaio*, como aqui lhe chamam, numa cafeteira enorme, da qual é servido em copos, com rodas de limão, como entre nós se receita para constipações.

Vê-se que passámos do paiz da cerveja ao do chá preto, que toda a gente bebe fumegante e que, diga se a verdade, não tem parecenças com a nossa bebida caseira senão na côr. Gosto nem aroma, não ha.

O comboio russo parte ás 2,10, tendo nós já adeantado o relogio 1 hora, e em contraposição, tendo chegado á fronteira no dia 9 de julho, partimos, pouco depois, no dia 26 de junho, isto é, como que dois dias antes de ter saido de Lisboa, resultado da Russia não ter adoptado a correcção que o papa Gregorio fez no calendario (e que ficou designada com o nome d'este grande mathematico) tendo portanto hoje 13 dias de atraso em relação ao resto da Europa.

E se fosse só 13 dias que este bello paiz estivesse atrasado!...

O comboio que nos conduz é composto de vehiculos de corredor central, para 5 passageiros em cada compartimento, quer de 1.ª quer de 2.ª, levantando á noite os encostos para formar camas, como nos vagons leitos. Na 3.ª classe mesmo, os encostos de madeira levantam para um dos passageiros se deitar e sobre esse encosto outra taboa se transforma em logar para outro, ficando o terceiro deitado no banco onde os tres, de dia, se assentam.

Assim, sendo cada compartimento para 8 pessoas, todos 8 vão deitados durante a noite.

Os vagons de mercadorias que vemos nas estações e nos comboios com que cruzamos são todos invariavelmente pintados de encarnado, com os prumos dos angulos brancos, e nota-se a grande quantidade de material de mercadorias que deve haver, o que não admira em tão enorme rêde, passando nos deante da vista o vagon fechado n.º 594.797, que por certo não será o de numero mais elevado.

Esta preferencia pela côr encarnada que tambem se accentua em todo o norte da Russia, nas blusas dos operarios, provém da influencia finlandeza que parece predominar, ao menos na côr.

A maior parte das estações e as casas de guarda, como os edificios em muitas cidades que atravessamos, são de madeira.

E a madeira rodeia-nos por toda a parte; montões de lenha nas estações, aos lados da linha, em grandes depositos.

Disse-me em S. Petersburgo um distincto diplomata estrangeiro que a Russia passa o inverno a juntar gelo, e o verão a juntar madeira, e assim parece.

E nota se que, havendo nas estações centenares de vagons, e cruzando-se com extensos comboios de mercadorias, não vemos carregar, nem nos caes, os fardos, as pipas, os machinismos, o carvão, os cereaes e tudo que constitue o trafego das estações ferroviarias, e o commercio dos paizes. Onde estes artigos se vêem não o sei; as cidades não são abastecidas por encanto, e grandes devem ser as porções de generos importados nellas, porque enorme é a extensão de cada uma.

As locomotivas são, em geral, alimentadas a lenha, do que resulta que não ha a poeira do carvão, mas ha uma lava de faulhas, que envolve todo o comboio e torna impossivel ir-se á janella ou mesmo ao alcance d'essa chuva de fogo, que de noite produz um effeito magico sobre os campos.

O panorama que se gosa nos dois lados da linha nada tem de especial, e a ponte do Niemen, de 400 metros, que seria interessante, é fechada de ambos os lados.

Entretanto chega a noite e a illuminação electrica do comboio é tão fraca e deficiente que não nos deixa, sequer, ver o horario.

Ha que dormir, para o que fazemos preparar a nossa cama, e tomamos ao conductor, por uma pequena gratificação, uma almofada das que elles alugam.

Dormindo passamos da Polonia para a chamada Russia Branca, e d'essa ás provincias balticas onde, em Piskow, nos apparece, á esquerda, um lago formado pela entrada do grande mar onde elle recebe o tributo da Velikaia.

Em breve, a uns 100 kilometros do extremo da viagem, que o excursionista não deixe de notar as bellas povoações de verão para onde emigra, nesta epoca, toda a população de S. Petersburgo.

São encantadoras estas povoaçõezinhas, semeadas devillas, atravessadas por um riozinho, frescas, commodas, com estabelecimentos, trens de praça, banhos, etc.

Entre ellas citarei uma que visitei, Siverskaya, uma encantadora estancia, onde os braços de um amigo me receberam com a familiaridade carinhosa que caracteriza os russos e torna deliciosa a sua convivencia. O gelo que cobre o paiz durante o inverno faz, ao que parece, concentrar o calor nos corações d'esta gente, e ahi o conserva todo o anno.

E essa é uma das mais agradaveis impressões que o visitante recebe na Russia; a cordealidade com que é tratado, a quasi intimidade com que todos lhe falam, e mesmo os que não percebem a lingua em que lhes falamos, o francez ou o allemão, promptos se esforçam por comprehender o que queremos e nos indicarem o que desejamos.

Da Russia e da sua capital tratarei no proximo artigo.

Dotação ferroviaria

E' interessante saber-se qual a riqueza ferroviaria dos differentes paizes em relação á sua superficie e á sua população.

Com relação á superficie estão pela ordem seguinte:

Belgica que tem 21,5 kim. por myriametro quadrado, Luxemburgo 17,9, Gran-Bretanha e Irlanda 11,2, Allemanha 9,5, Suissa 9,1, Hollanda 8,4, França 8,0, Dinamarca 7,8, Italia 5,5, Austria-Hungria 5,4, Hespanha 2,7, Portugal 2,6, Suecia 2,5, Roumania 2,4, Grecia 1,5, Servia 1,2, Turquia, Bulgaria e Rumelia 1,1, Russia 0,8, Noruega 0,6.

O total na Europa dá 2,8 kim. por myriametro quadrado.

Com relação á população a ordem é outra,

Suissa 22,0 kim. por 10.000 habitantes, Luxemburgo 19,4, Dinamarca 12,3, Suecia 11,4, França 11,1, Belgica 9,2, Noruega 9,2, Allemanha 9,1, Grã-Bretanha e Irlanda 8,5, Austria-Hungria 7,9, Hespanha 7,5, Hollanda 5,4, Roumania 5,2, Italia 4,8, Portugal 4,4, Russia 4,2, Grecia 4,0, Turquia 3,2, Servia 2,3.

Isto tudo dá a média de 7,1 por 10.000 habitantes.

Na America ha 28,4 por 10.000 habitantes, na Africa 3,1, na Asia 0,77.

Em compensação o numero de kim. por myriametro quadrado é muito diminuto: 1,04 na America, 0,06, na Asia.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Março

(Valores em mil réis)

Importação para consumo	1903	1902
I — Animaes vivos	828 828	689 821
II — Materias primas para as artes e industrias	6 956.461	6.210.568
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.723.681	1.570.395
IV — Substancias alimenticias	3.103.818	2.263.118
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	789.188	944.721
VI — Manufacturas diversas	1.164.912	1.043.136
Taras	24.107	19 104
Totaes	14 590.995	12.740.863
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos	1.159 290	774.933
II — Materias primas para as artes e industrias	1 368.784	1.265 929
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	282 803	274.806
IV — Substancias alimenticias	3 646.810	3.819.773
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria, e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	23 478	26.996
VI — Manufacturas diversas	448 966	409 054
Totaes	6.930.161	6.571 491

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de Julho de 1903.

Apesar de não ser muito asada a epoca para emissões e operações financeiras, foi aberto o concurso para o emprestimo de 1.500 contos destinados á construcção mais rapida dos caminhos de ferro que pertencem á rêde do estado.

E' um emprestimo garantido, mas nem por isso o exito correspondeu ás boas intenções do zeloso conselho de administração.

A proposta mais vantajosa, que foi a do Banco Lisboa & Açores, importava uma taxa de juro de 6 %, comprehendendo-se juro e amortização em 65 annos, dando a annuidade de 91:179$550 rs.

Estas condições, que não são ruinosas, representam todavia um encargo que foi julgado elevado pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, o qual por isso resolveu abrir novo concurso, convidando algumas casas mais a apresentar propostas.

Oxalá logre a realização da sua aspiração. O nosso paiz habituou-se a taxas altas e não quer deixal-as, ou se trate de collocações garantidas ou não.

*

A' hora em que se está imprimindo este jornal, realiza-se a assembléa geral da companhia dos tabacos. Os lucros accusados como liquidos de todas as despesas, amortizações, reservas e partilhas do estado, subiram a 1.022 contos.

O dividendo ás acções será de 10 por cento, no que se gastam 855 contos. Ainda ficam 102 contos para os titulos de fundador.

E' um bonito negocio, tratado por boas mãos!

*

Os fundos tiveram uma baixa inesperada em virtude d'umas noticias disparatadas que circularam nos jornaes estrangeiros. Os acontecimantos da Servia aterraram os proprios homens de finanças, que tremem mal ouvem falar em perturbações da ordem publica, em conspirações politicas e em revoluções

Porque uns soldados de infanteria 5 que foram transferidos do norte para Lisboa, estranhando o rancho que não era como o que tinham na sua antiga guarnição, se recusaram a levantar as marmitas emquanto isso lhes não foi ordenado, concluiu-se que estava para rebentar a revolta, revolta militar, que ameaçava as instituições monarchicas.

Era a repetição dos dramas da Servia.

Baixa na cotação da divida externa Felizmente restabeleceu-se rapido a verdade e a cotação voltou á normalidade. E é o que ha a registar na quinzena — verdadeiro preliminar da epoca das praias, dos casinos, das thermas e das quintas, por isso mesmo pouco propicia ao emprego das disponibilidades. O pé de meia esgota-se, mas é nas modistas, nos postigos das estações de vias ferreas e nas rendas das casas onde os paes de familia vão veranear e mostrar a prole.

*

Teve mais movimento a Bolsa nesta quinzena.

Inscripções foram muito procuradas, mas como veiu muito papel á venda, não soffreram alteração os preços. O mesmo não aconteceu com as obrigações de 4 1/2 que não vieram ao mercado em quantidade precisa, o que deu occasião a uma pequena alta. Os restantes valores do estado pouco movimento tiveram.

Acções do Banco de Portugal tiveram uma alta sensivel devido á muita procura e pouco papel.

Acções dos Bancos Commercial, Açôres e Ultramarino tiveram pouco movimento, não se sentindo a falta de papel.

Acções da Companhia do Gaz tiveram um pequeno movimento de alta, mas não foi muito longe por ter vindo ao mercado muito papel

Acções da Companhia dos Tabacos conservaram-se estacionarias em preço, mas tiveram um movimento regular.

Acções da Companhia dos Phosphoros tiveram extraordinaria procura, e apesar de ter vindo ao mercado muito papel, elevaram-se um pouco.

Acções das Moagens procura regular.

Obrigações das Aguas, como de costume, muito procuradas para capitalização. O movimento foi regular.

Obrigações do Credito Predial e da Companhia dos Phosphoros e Classes Inactivas tambem foram muito procuradas.

Os valores da Companhia Real, acompanhando os preços de Paris, subiram e fecharam firmes com tendencia d'alta.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v	43 3/8	43 5/16	Desconto no Banco de Portugal	5 1/2 %
» cheque	43	42 13/16		
Paris 90 d/v	662	663	No mercado	5 %
» cheque	666	667	Agio Buenos Ayres	—
Berlim 90 d/v	270	271		
» cheque	273	274	Cambio do Brazil	12
Francfort 90 d/v	270 1/2	271 1/2	Premio da libra	1$040 e 1$060
» cheque	273 1/2	274 1/2		
Madrid cheque	810	815		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JULHO 16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscripções de assent.	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	39,05	–	–
» coupon	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	39	38,90	38,90	39	38,90	–
Obrig. 4 % 1888	–	–	20 150	20.100	–	–	–	20.200	–	20.200	–	20.300	20.300	–
» 4 % 1890 assent.	48.600	48.500	–	49 000	–	–	–	49.200	–	–	–	–	–	–
» 4 % 1890 coupon	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» 4 1/2 % assent.	–	–	56 500	56 500	–	56 600	56.700	56.700	–	–	–	56.800	–	–
» 4 1/2 % coup. int.	–	–	–	–	56 300	56 500	–	–	56.700	–	–	56.700	–	–
» 4 1/2 % externo	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Tabacos coupon	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Acções B. de Portugal	–	–	–	159.500	–	–	160.000	–	–	163.000	–	163 000	163 000	–
» » Commercial	–	–	–	–	138.000	–	–	–	–	–	–	–	135.500	–
» » N. Ultramarino	117.800	117.800	117.500	–	–	–	–	–	117 000	117 000	117.000	117.000	–	–
» » Lisboa & Açores	–	–	–	–	–	124.000	–	–	124.000	124.000	–	–	–	–
» Tabacos coupon	–	150 800	150 800	151.000	–	150.800	–	150 800	–	–	150 700	151.000	150.800	–
» Comp.ª Phosphoros	87.800	–	88.000	88.200	89 000	88.900	89.200	89 400	89.500	–	89.500	90 000	89.200	–
» » Real	–	–	31.500	–	–	–	–	34 300	–	34.100	–	37.000	36.800	–
Obrig. prediaes 6 %	–	94.000	–	–	–	–	–	93.800	93.700	93.400	93.350	94.000	–	–
» » 5 %	–	91 500	91 500	91.800	–	–	91.200	91.500	91.400	91.400	91.400	–	91.200	–
» Comp.ª Phosphoros	–	–	–	–	92.800	–	–	–	–	92.000	–	–	–	–
» C.ª Real 3 % 1.º grau	–	–	–	82.000	–	–	81.800	–	81.600	81 600	–	–	–	–
» » » 3 % 2.º grau	39.400	39.500	39 600	39 600	40.050	40.150	40.100	40.150	41.000	41.100	41.000	41.400	41.500	–
» C.ª Nacional	74.700	74.600	74.200	74.000	74 000	–	–	–	74.000	–	74.000	–	–	–
» « Atravez Africa	–	–	–	96.700	96 500	–	–	–	96 200	95 700	–	–	94.800	–
Paris: 3 % portuguez	31,30	31,27	31,20	31,80	30,92	31,85	30,97	30,95	31	31,20	31,22	31,30	31,50	–
Acções Companhia Real	143	143	145	143	145	146	149	157	160	165	164	170	168	–
» Madrid Caceres	37,50	37,75	–	38,75	40	42,50	42,50	40,50	41,50	42	–	40	40,25	–
» Norte de Hespanha	190	191	191	207	204	201	200	198	–	–	–	–	–	–
» Madrid Zaragoza	310	313	311	327	324	322	322	318	–	–	–	–	–	–
» Andaluzes	161	157	160	170	170	167,50	165	161	–	–	–	–	–	–
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	369	369	368	367,50	369	367,50	369	–	369	369	369	–	–	–
» » » 2.º grau	176,25	176,50	177,50	–	178	–	–	180	187	185	–	–	–	–
» C.ª Beira Alta	123	122,50	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
» Madrid Caceres	–	141	–	141	142	142	141	141,25	141	140	–	140	139,50	–
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	361,50	362,25	363	365	365	365	364	365	–	–	–	–	–	–
Londres: 3 % portuguez	62,75	62,75	62,75	62,50	62,25	62	62,25	62,12	62	62,25	62,25	62,37	62,62	–
Obrig. Atravez Africa	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Amsterdam: Atravez Africa	86,50	–	–	86,43	86	–	86,43	–	–	–	86	–	–	–
Bruxellas: Atravez Africa	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração de	a		1903 Kil.	1903 Totaes	1903 Kilom.	1902 Kil.	1902 Totaes	1902 Kilom.	Totaes desde 1 de janeiro 1903	Totaes desde 1 de janeiro 1902	Differença a favor de 1903	Differença a favor de 1902
					Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL — Antiga rêde e nova não garantida	25	1	Jul.	693	83 316.000	120.225	693	83.421 718	120 377	2.081.781.000	1.961.264.553	120.516.447	–
	2	8	»	»	93.154 000	134.421	»	91.295.612	131.739	2.174.935.000	2.052 560.165	122 374.835	–
	9	15	»	»	92.147.000	132.968	»	91.295 612	131.739	2 267.082.000	2 143.855.777	123 226.223	–
Nova rêde garantida	25	1	»	380	12.295.000	32.355	380	11.013.282	28.982	279 511.000	262.829.447	16.681.553	–
	2	8	»	»	12 726.000	33.489	»	13 310.388	35 027	292.237 000	276 139.835	16.097 165	–
	9	15	»	»	12.475.000	32.828	»	13 310.388	35.027	304.712 000	289.450.223	15.261.777	–
Sul e Sueste	11	17	Jun	518	20 786 425	40.128	494	20.055 335	40.597	604.578.985	511.575 639	93.003.346	–
	18	24	»	»	23.106 295	44.606	»	23.433.925	47.437	627.685.280	535.009.564	92.675 716	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Minho e Douro	11	17	Jun	353	22.411.680	63.489	353	24.629.994	69.773	578.591.344	565.724.438	12.866.906	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Beira Alta	18	24	Jun	253	7.465 363	29.507	253	8 682.430	34 317	176.416 216	163 930.423	12.485.793	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nacional—Mirandella e Vizeu	21	27	Mai	105	1.721.616	16.396	105	1 681 403	16.013	33.972.111	32 064 242	1.907.869	–
	28	3	Jun	»	1.882.676	17.930	»	1.776.349	16.917	35.854 787	33.840.591	2.014.196	–
	4	10	»	»	1.669.723	15.902	»	1.580.369	15.051	37 524.510	35.420.960	2.103.550	–
Guimarães	28	3	»	34	1.810 968	53.263	34	1.681.171	49.446	34.390.189	33.529.864	860 325	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Porto á P. e Famalicão	16	31	Mai	64	6.871.860	107.372	64	6.267.106	97.923	47.798.602	46 815.207	983.395	–
Norte de Hespanha	24	30	Jun	3656 Ps.	1.839.495 Ps.	503	3656 Ps	1.898.824 Ps.	519 Ps.	51.183.090 Ps	49.680.456 Ps.	1.502.634	–
	1	7	Jul.	»	2.178.286	595	»	2.165.837	592	53.361.376	51.846 293	1.515.083	–
	8	14	»	»	2 227.698	609	»	2.272.161	621	55.589.074	54.118.454	1.470.620	–
Madrid — Zaragoza — Alicante	25	1	»	3650	2.028.863	555	3650	2 062 146	564	49 689 957	48.827.562	862.395	–
	2	8	»	»	1.721 751	471	»	1.833 014	502	51 411.708	50.660 576	751.131	–
	9	15	»	»	1.905.688	522	»	1.837.458	503	53 317.396	52 498.035	819.361	–
Andaluzes	18	24	Jun	1067	355.849	333	1067	401.167	375	10.100.017	10.272.311	–	172.294
	25	1	Jul.	»	425.234	398	»	460.079	431	10 525.251	10.732 390	–	207.139
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Madrid — Caceres	2	8	Jul.	429	102.651	239	429	98.052	228	2 445.420	2.256.228	189.192	–
	9	15	»	»	98.873	230	»	98.689	230	2.544 293	2.354 917	189.376	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Zafra a Huelva	2	8	Jul.	180	44.098	244	180	37.384	207	1.180.561	1.034.503	146.058	–
	9	15	»	»	42.989	238	»	39.996	222	1.223.550	1.074.499	149.051	–
	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

LINHAS PORTUGUEZAS

S. Thomé e Principe. — Conferenciaram com o sr. ministro da marinha, os srs. conselheiros Simões Margiochi e Custodio de Borja, engenheiro Raul Mesnier de Ponsard, Manuel Gonçalves Santiago, proprietario e agricultor em S. Thomé, e Levy Bensabat, negociante e proprietario, signatarios do requerimento a que noutro logar nos referimos, acerca da construcção de linhas ferreas aereas naquellas ilhas.

Este systema de transporte coaduna-se com as condições orographicas, conseguindo mechanicamente, com pequeno dispendio, satisfazer as mais exigentes necessidades do transporte e permutação de cargas, tanto no litoral entre as embarcações, como no interior das ilhas.

O sr. ministro vae estudar a questão, e affirmou estar disposto a prestar-lhe todo o seu apoio.

Os systemas que se pretendem applicar são estudados pelo sr. Raoul Mesnier e pela casa constructora J. Pohlig, de Colonia, especialista neste genero de meios de transporte.

Mirandella a Bragança. – Foi inaugurado o começo dos trabalhos da construcção d'esta linha ferrea. No logar em que ha de erigir-se a estação de Bragança compareceram no dia 20 o prelado d'esta diocese, governador civil, o empreiteiro da construcção João Lopes da Cruz, proferindo o primeiro um curto discurso, no fim do qual levantou um viva a el-rei, seguindo-se outros do sr. governador civil ao digno bispo de Bragança.

Assistiram a camara municipal, fazendo-se representar a de Vimioso pelo sr. dr. José Joaquim Pinto, a Associação Commercial, o engenheiro sr Serrão e Cabral Simão, Marques Pinheiro, representante da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, officiaes da guarnição, funccionarios e grande multidão de povo.

Moçambique. — Um grupo inglez, representado pelo sr. Balthazar Cabral, pediu a concessão de um caminho de ferro de Inhambane a Lourenço Marques.

Sant'Anna a Vendas Novas. — Os trabalhos continuam com extraordinario desenvolvimento.

Em setembro conta-se já com a ligação desde a margem esquerda do Tejo até Vendas Novas.

No Sorraia estão em construcção cinco pequenas pontes, que devem estar terminadas no proximo mez de agosto, para o que se já estão montando os respectivos taboleiros.

O assentamento da via passa já além de Coruche (50 kilometros), e do lado de Vendas Novas chegou á ponte de Lavre.

A estação de Muge fica concluida ainda este mez, bem como as suas dependencias.

Prosegue a construcção das demais: Setil, Marinhaes, Agullade, Coruche, Canha, Lavre, e Vidigal, as quaes estão muito adeantadas, principalmente as de Coruche e Vidigal.

Terminou a plataforma de montagem da ponte de Azambuja, cujo taboleiro está sendo armado, assim como o da ponte de Muje.

A' importante obra da ponte sobre o Tejo falta-lhe unicamente o 13.º pilar.

Esta ponte, pela fórma como os trabalhos correm, deve estar pronta em dezembro proximo.

Cascaes. — E' facultada, nas estações da linha de Cascaes, a compra de bilhetes e o despacho de bagagens no dia anterior ao da viagem, aos passageiros que se destinem ás linhas do Norte, Leste, Oeste, Beira Baixa e suas combinadas.

Os bilhetes dão direito aos passageiros a seguir até o Caes do Sodré, devendo tomar na estação de Santa Apolonia ou na do Rocio os respectivos comboios.

Tambem em todas as estações da rêde do Norte e Leste são vendidos bilhetes e despachadas bagagens com destino á linha de Cascaes.

Portalegre a Aviz — Causou grande regosijo a noticia de se abrir o concurso para a construcção d'esta linha. As corporações locaes com a camara municipal de Portalegre á frente agradeceram ruidosamente a deliberação do governo. Em Fronteira festas analogas e egual enthusiasmo dos povos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

A companhia mineira da *Sierra Menera* espera ter concluida a 1.ª secção da sua linha entre *Ojos Negros* e Sagunto em março de 1904, a 2.ª secção de *Cella* a *Valle de Cebro*, em egual data, a 3.ª que vae até *Barracas* em abril, a 4.ª que vae a *Navajas* em março de 1905 e a ultima de *Navajas* a Sagunto, 10 mezes depois.

*

Uma real ordem com data de 31 de março ultimo determina que se adoptem apparelhos de alarme nas carruagens denominadas *Sleeping-cars* da companhia internacional de vagons leitos, como se adoptaram nas demais viaturas em virtude das reaes ordens ou portarias de 29 de julho de 1891 e de 6 de julho de 1900.

*

Circulam já os comboios na linha de Ribadeo a *Puente Nueva*, construida pela sociedade mineira de Villaodrid.

Esta linha segue o curso do *Eo*, atravessando terrenos muito accidentados que obrigaram a abertura de treze tunneis e a construcção de muitos muros de supporte, pontes e viaductos.

A via tem 1 metro de bitola. As machinas são da casa Borsig, de Berlim e pesam 30 ton. Tem 3 eixos conjugados e um truck na frente. Póde arrastar 200 toneladas na rampa maxima.

*

Deve ficar ligada á linha *Santander-Bilbao*, brevemente, o ramal mineiro de *Monte Fuerte* a *Durango*.

Tambem ficará assente dentro de pouco tempo a 2.ª via entre *Las Arenas* e o kim. 8,630.

O ramal de *El Matico* e *La Esperanza* deve abrir á exploração nos principios de 1904.

*

Durante o anno de 1902 a rêde hespanhola augmentou em 236 kim. nas vias ferreas ordinarias, 66 em tremvias.

Nas vias ferreas circularam 37.431.038 passageiros ou mais 4.044.510 do que em 1901.

O peso das mercadorias transportadas elevou-se a 19.629.268 toneladas, ou mais 831.200 do que em 1901.

O producto bruto foi de 283.829.344 pesetas ou mais 18.463.043 do que no anno anterior.

O estado cobrou de imposto de transito 23.771.438 pesetas.

*

Foi prorogado por mais 6 mezes o *modus vivendi* combinado entre os accionistas e obrigacionistas da companhia dos caminhos de ferro andaluzes.

*

As companhias ferroviarias resolveram conceder bilhetes de preço reduzido aos senadores.

A tarifa é de 70 pesetas por 2.000 kilometros.

*

A companhia do Cantabrico vae emittir 12.000 obrigações de 500 pesetas amortizaveis em 90 annos, a 5 %.

*

Proseguem com actividade os trabalhos de replantação do traçado da linha de *San Martin-Lieres-Gijon-Musel*.

*

Na linha ferrea de *Cariñena* a *Zaragoza* as receitas totaes em 1902 subiram a 385.621 pesetas tendo um augmento de 67.020 pes. sobre o anno anterior. O trafego de vinhos foi o que contribuiu principalmente para este resultado.

As despesas de exploração baixaram 1.778 pesetas, sendo ao todo de 208.727 pesetas.

O augmento do trafego obrigou a adquirir mais material circulante.

O saldo das contas da exploração foi de 50.215 pesetas que se destina á contrucção de obras em execução.

FRANÇA

Foi decretada a expropriação por utilidade publica para a linha de tremvias de *Saint-Maixent* a *Coulonges-sur l'Autise* por *Champdeniers*, e no departamento de *Doubs*, territorio de *Belfort*, entre a estação de *Beaucourt-Dasle* e *Beaucourt*.

RUSSIA

A via ferrea manufactureira de *Lodz* foi concedida em 1865 pelo prazo de 75 annos e é destinada a servir o trafego da região de tecelagem mechanica d'este nome.

Esta região é a Manchester da Russia. O seu desenvolvimento industrial tem sido tão intenso que o numero dos habitantes passou, desde 1865 até agora, de 35.000 a 350.000.

O capital da companhia é de 1.274.000 rublos, as acções de 100 rublos. Explora duas linhas, uma com a bitola da Europa e dupla via de *Lodz* ao caminho de ferro de *Varsovia-Vienna*, outra com a bitola russa, ligando a linha *Iwangorod-Dombrowa* á de *Varsovia Kalisch*.

As receitas em 1891 foram de 969 068 rublos e em 1902 de 1.863.293.

TURQUIA

Está constituida a companhia imperial ottomana para a construcção da via ferrea de Bagdad.

O capital de 15 milhões de fr. foi subscripto pela Allemanha, Inglaterra, França e pela sociedade da via ferrea da Anatolia.

Como já se disse, a linha sae de Konia, passa pelas cidades de Caraman e Eregli, atravessa a cadeia do Tauro na portella de Gilizi; dirige-se á costa, attinge Adana, volta para os montes Amanus, inflecte para sudoeste deixando ao norte Aintab e ao sul Habb-Aleppo que se devem depois ligar com linhas complementares. Attinge o Eufrates perto de Biredijk, atravessa o rio e a Mesopotamia, vae em linha recta para Mousul no Tigre, mantendo-se na margem direita d'este rio até chegar a Bagdad.

A extensão total da linha é de 2.500 kilom.; com as complementares terá mais 350.

A concessão foi feita á sociedade da Anatolia por 99 annos, devendo a construcção executar-se no prazo de 8 annos.

Os concessionarios teem o direito de expropriação numa zona de 15 kilom. de cada lado do traçado.

Deve construir-se segunda via quando os productos brutos annuaes attingirem 30.000 francos por kilom.

O governo turco garantiu a annuidade de 11.000 fr. por kilom. e 4.500 fr. para as despesas annuaes da construcção por cada kilom.

O typo dos carris é o dos caminhos de ferro allemães do estado.

Esta linha constituirá o meio de communicação mais breve e rapido entre a Europa e a India.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transporte de comestiveis em cestos especiaes fornecidos pela Companhia e por assignatura mensal

Tarifa especial L n.º 4 — Grande velocidade. Em vigor desde 15 de setembro de 1901.

Em conformidade com a condição 5.ª da tarifa especial L. n.º 4 de grande velocidade, faz-se publico que o transporte de cestos acima referidos é facultado pelos seguintes comboios:

Lisboa P. e Lisboa R. a B. Prata, Sacavem-Povoa e Villa Franca e vice-versa

Comboios ascendentes

N.os dos comboios	Horas de partida Lisboa P	Horas de partida Lisboa R	Chegada a V. Franca
1	6- 0 m	—	7- 4 m
3	9-20 »	—	10-28 m
7	—	3-25 t	4-39 t
17	—	7-15 t	8-42 n

Comboios descendentes

N.os dos comboios	H. de partida V. Franca	Chegada a Lisboa P.	Chegada a Lisboa R.
4	3-28 m	—	5-8 m
10	9-25 »	10-30 m	—
18	5-3 t	6-18 t	—
16	10-36 n	—	11-46 n

Lisboa R. a Queluz e Cintra e vice-versa

Comboios ascendentes N.os dos comboios	Horas de partida Lisboa R.	Horas de chegada a Cintra	Comboios descendentes N.os dos comboios	Horas de partida Cintra	Horas de chegada a Lisboa R.
1301	12-10 n	1-12 n	1302	5- 0 m	5-58 m
1303	6-25 m	7-29 m	1304	6-40 »	7-38 »
1305	7-20 »	8-27 »	1306	7-45 »	8-44 »
1307	8-50 »	9-55 »	1310	9- 0 »	10- 0 »
1311	10-40 »	11-45 »	1314	11- 0 »	12- 0 t
1315	12-40 t	1-45 t	1318	1- 0 t	2- 0 »
1317	2-40 »	3-45 »	1320	3- 0 »	4- 2 »
1323	4-40 »	5-47 »	1322	4-14 »	5-10 »
1325	5-41 »	6-39 »	1328	6- 7 »	7- 0 »
1357	7-40 »	8-11 n (a)	1330	7- 0 »	8- 0 n
1331	8 40 n	9 46 »	1358	8-30 n (a)	9- 0 »
1335	10-47 »	11-56 »	1334	10-14 »	11- 9 »

Caes do Sodré a Algés e vice-versa

Comboios ascendentes N.os dos comboios	Horas de partida C. Sodré	Horas de chegada a Cascaes	Comboios descendentes N.os dos comboios	Horas de partida Cascaes	Horas de chegada a C. Sodré
1251	12-15 n	1-20 n	1250	12-18 n	1-24 n
1203	6-15 m	7-20 m	1202	6-18 m	7-24 m
1207	7 45 »	8-50 »	1206	7-48 »	8-45 »
1211	9-15 »	10-20 »	1210	9-18 »	10-24 »
1215	10-45 »	11-50 »	1214	10-48 »	11-54 »
1219	12-15 t	1-20 t	1218	12-18 t	1-24 t
1223	1-45 »	2-50 »	1222	1-48 »	2-54 «
1227	3-15 »	4-20 »	1226	3-18 »	4-24 »
1231	4-45 »	5-50 »	1230	4-48 »	5-54 »
1235	6-15 »	7-20 »	1234	6-18 »	7-24 »
1239	7-45 »	8-50 n	1238	7-48 »	8-54 n
1243	9-15 n	10-20 »	1242	9-18 n	10-24 »
1247	10-45 »	11-50 »	1246	10-48 »	11-54 »

Observação importante: — Quando as assignaturas sejam tomadas para transportes entre qualquer das estações de Lisboa comprehendidas na tarifa e algum dos apeadeiros abaixo designados, onde a Companhia não tem installações para guardar as mercadorias, cumpre aos srs. assignantes declarar o comboio por que desejam receber os seus cestos naquelles pontos.

A' chegada do comboio designado deverá estar no apeadeiro destinatario um delegado do assignante. munido do documento da assignatura para retirar a remessa que lhe pertence.

Quando este preceito se não cumpra, será a remessa conduzida para a primeira estação ou apeadeiro seguinte, em que haja installações para guardar as mercadorias, d'onde deverá ser retirada, declinando a Companhia a responsabilidade por qualquer avaria dos generos transportados.

Relação dos apeadeiros onde não ha installações para guardar mercadorias: — Linha de leste: Laranjeiras, Rego, Entre-Campos, Areeiro, Marvilla, Cabo Ruivo, Santa Iria. Linha de Cintra: Cruz da Pedra, Buraca, Damaia, Rio de Mouro, Algueirão.

Fica pelo presente annullado o Aviso B. 1209 de 30 de outubro de 1902.

Lisboa 1 de julho de 1903.

(a) Queluz.

Tarifa especial P N.º 11 — Pequena velocidade

Desde 1 de agosto de 1903 é o § 1.º d'esta tarifa applicavel ao transporte de lã suja por expedições do peso minimo de 1.000 kilos, ampliado ás procedencias da estação de Moura pelos seguintes preços por 1.000 kilogrammas:

De Moura ás estações de (via Abrantes) Castello Branco 11$700 réis, Castello Novo 12$300, Alpedrinha 12$400, Valle de Prazeres 12$500, Fatella-Penamacôr 12$600. Alcaide 12$700, Fundão 12$800, Tortozendo 13$000, Covilhã 13$100, Caria 13$300, Belmonte 13$400, Benespera 13$700, Sabugal 13$900, Guarda 14$000, Neilas (via Pampilhosa) 12$600, Mangualde 12$800, Gouveia 13$500, Payalvo 9$600, Pombal ou Soure 10$400; Coimbra ou Coimbra B. 10$900, Aveiro ou Ovar 11$900, Gaia ou Porto (Campanhã) 12$100.

As condições são as da tarifa a que este aviso se refere.

Lisboa, 14 de julho de 1903.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo de linhaça crú

No dia 10 de agosto 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 15.000 kilogrammas d'oleo de linhaça crú.

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, 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 reguladorr o elogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa 9 de julho de 1903.

Fornecimento de azeite d'oliveira

No dia 3 de agosto 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 80.000 kilos d'azeite d'oliveira.

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, 17 de julho de 1903.

Leilão

Em 3 d'agosto proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de junho de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas, de que poderão ainda retiral-as, pagando o seu debito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartiçãode Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 1 d'agosto de 1903 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde. Lisboa, 17 de julho de 1903.

Fornecimento de 3 lotes de madeiras nacionaes e estrangeiras para construcções. Depositos provisorios: 1.º lote, 100$000 réis; 2.º, 150$000 réis; e 3.º, 50$000 réis.

No dia 10 de agosto proximo, pela uma hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 3 lotes de madeira para construcção sendo:

1.º lote — Madeiras de pinho nacionaes em peça;
2.º lote — Solho, forro, costaneiras, ripas e arco de castanho;
3.º lote — Casquinha, spurce e pitch-pine;

conforme o caderno d'encargos, quantidades e dimensões que se encontram patentes em todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde na repartição central do serviço de via e obras em Santa Apolonia.

As propostas devem ser feitas em separado para cada lote e serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

Proposta para o fornecimento de madeira lote n.º.... da tarefa n.º 97 e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em.... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes o lote n.º . . de madeiras pelos preços de.... (preços por extenso) na conformidade das condições patentes na repartição central de via e obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.)

N. B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores.

Lisboa, 23 de julho de 1903.

Fornecimento de 360 travessas de pinho com as dimensões especiaes para cruzamentos — Deposito provisorio 25$000 réis.

No dia 10 de agosto proximo, pela uma hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 1 lote de 360 travessas de pinho nacional com dimensões especiaes para cruzamentos.

As propostas serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidas segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes 1 lote de 360 travessas de pinho nacional com dimensões especiaes para cruzamentos pelo preço de... réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.)

N. B. Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 23 de julho de 1903.

Fornecimento de 150.000 travessas de pinho normaes Deposito provisorio para cada lote 100$000 réis

No dia 10 de agosto proximo, pela uma hora da tarde na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de 15 (quinze) lotes de travessas de pinho nacional composto cada um de 10.000 travessas;

As propostas, que serão feitas para um ou mais lotes, serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto:

«Proposta para o fornecimento de travessas» e redigidos segundo a formula seguinte: Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me a fornecer á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ... lotes de travessas de pinho nacional, compostos cada um de 10 000 travessas com as dimensões minimas de $2^m,80 \times 0,^m26 \times 0,^m14$ pelo preço de .. réis cada travessa (preço por extenso) na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quaes tomei pleno conhecimento.

(Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.)

N. B. — Esta Companhia não concederá passes aos fornecedores. Lisboa, 23 de julho de 1903.

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.**

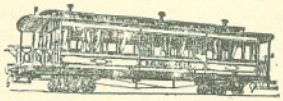
Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada.**

Unico deposito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12

LISBOA

WEGMANN & C.ª



CASSEL (ALLEMANHA)

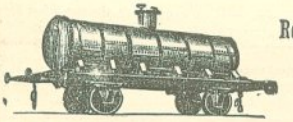
FORNECEM

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

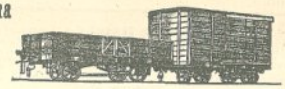
Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, 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 del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

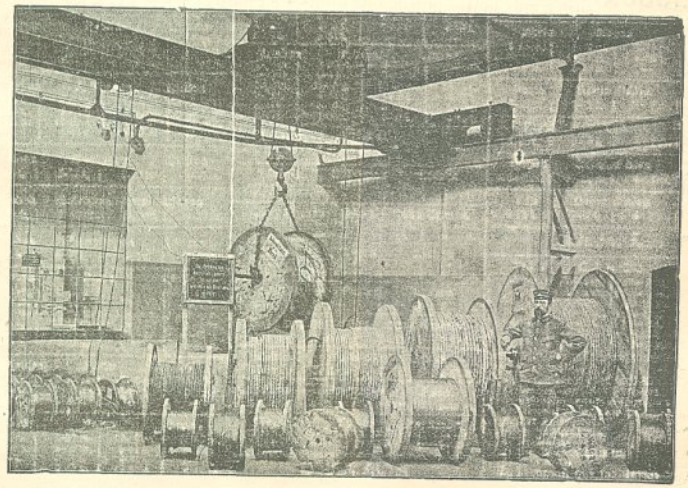
COMPANHIA POR ACÇÕES

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

Fabrica especial de arame

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM ⋈ CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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 **Walter Muths Sautier** —Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.— Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

MADRID **Cesar Fereal.**—AgenteCommercial da Companhia dos camin os de ferro. Transportes, commissões

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

MONT' ESTORIL **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.ª ordem; construido especialmente, proximo da stação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Albero 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 lcture 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.°

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

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

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

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessonaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.°

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 é 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, com ados 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 os mais apparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer outra parte de Portugal.

Estabelecimento hydrologico Pedras Salgadas

ESTAÇÃO THERMAL DESDE 1 DE MAIO ATÉ 10 DE OUTUBRO

Aguas alcalinas, ferruginosas, lithicas, arsenicaes e gazosas

Uteis no tratamento de muitos **padecimentos do apparelho digestivo, figado, rins, bexiga, gotta, albuminuria, diabete,** etc., etc.

Casa de banhos com todos os apparelhos e aperfeiçoamentos da moderna hydrotherapia, sob todas as fórmas, **Sala d'aerotherapia, pulverizações e irrigações,** inhalações d'acido carbonico nativo.

Gymnasio e sala d'armas. Assistencia medica permanente e pharmacia.

Uma magnifica vaccaria.

Dois excellentes hoteis de 1.ª classe.—Grande hotel e Hotel Avelames. Um **Hotel de 2.ª classe—hotel da Boa Vista.** Preços diversos conforme a ordem do hotel e a qualidade dos aposentos.

Extenso parque, passatempos variados ao ar livre, jogos, lago, carreira de tiro, etc., etc. Salão para concertos e dança, gabinete de leitura. Serviço telegraphico, carruagens para passeios e digressões.

Jornada: caminho de ferro até a Regua: desde este ponto a Pedras Salgadas, carruagens e malaposta.

Deposito geral das aguas e administração da Companhia: **Rua de D. Pedro, 172—PORTO**

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de agosto de 1903

COMPANHIA REAL

C. Sobré Partida	Algés Chegada	C. Sobré Partida	Algés Chegada
5- 0 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-25 m.	5-40 m.	6-20 m.	6 38 m.
5-50 m.	6- 5 m.	6-47 m.	7- 3 m.
6 15 m.	6-34 m.	7- 5 m.	7-24 m.
6 35 m.	6 50 m.	7 32 m.	7-48 m.
7- 0 m.	7-16 m.	7 59 m.	8- 8 m.
7 20 m.	7 35 m.	8 17 m.	8-33 m.
7-45 m.	8- 4 m.	a 8-35 m.	8-45 m.
8- 5 m.	8-20 m.	a 8 51 m.	9- 2 m.
8-30 m.	8-45 m.	9- 0 m.	9-48 m.
8-50 m.	9- 5 m.	a 9 21 m.	9 31 m.
9-15 m.	9 34 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.	10-50 m.	11- 8 m.
10-45 m.	11- 4 m.	11-17 m.	11-33 m.
11- 5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-25 m.	11-40 m.	12- 2 t.	12-18 t.
11-50 m.	12- 5 t.	12-30 t.	12-38 t.
12-15 t.	12 34 t.	12 47 t.	1- 3 t.
12-35 t.	12-50 t.	1- 5 t.	1-24 t.
12-55 t.	1-10 t.	1-32 t.	1-48 t.
1-20 t.	1-35 t.	1-50 t.	2- 8 t.
1-45 t.	2- 4 t.	2-17 t.	2-33 t.
2- 5 t.	2-20 t.	2 35 t.	2-54 t.
2-25 t.	2-44 t.	3- 2 t.	3-18 t.
2-50 t.	3- 5 t.	3-20 t.	3-38 t.
3 15 t.	3-35 t.	3-47 t.	4- 3 t.
3-35 t.	3 50 t.	4- 5 t.	4-24 t.
4- 0 t.	4-16 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4 35 t.	4 50 t.	5- 8 t.
4 45 t.	5- 4 t.	5 17 t.	5-33 t.
5- 5 t.	5-20 t.	5 35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-46 t.	6- 2 t.	6-18 t.
5-50 t.	6- 5 t.	6-20 t.	6-38 t.
6-15 t.	6 34 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.	7-50 t.	8- 8 m.
7-45 t.	8- 4 m.	8 17 m.	8-33 m.
8- 5 m.	8 20 m.	8 35 m.	8-54 m.
8-25 m.	8-40 m.	9- 2 m.	9-18 m.
8-50 m.	9- 5 m.	9-20 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.
9-35 m.	9-50 m.	10- 5 m.	10-24 m.
9-55 m.	10-10 m.	10-32 m.	10-48 m.
10-45 m.	11- 5 m.	10-50 m.	11- 8 m.
11-25 m.	11-40 m.	11-35 m.	11-54 m.
12-15 m.	12-34 m.	12-20 m.	12-38 m.
—	—	1- 5 m.	1-24 m.

C. Sobré Partida	P. Arcos Chegada	C. Sobré Partida	P. Arcos Chegada
8-25 m.	5-54 m.	6- 6 m.	6-38 m.
8- 5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.
11-25 m.	11-54 m.	12- 6 t.	12-38 t.
12-55 t.	1-24 t.	1-36 t.	2- 8 t.
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.
3-25 m.	3-54 m.	5- 6 m.	5-38 m.
9-55 m.	10-24 m.	10-36 m.	11- 8 m.
11-25 m.	11-54 m.	12- 6 m.	12-38 m.

C. Sobré Partida	Cascaes Chegada	C. Sobré Partida	Cascaes Chegada
a 6-10 m	6-47 m	6-18 m.	7-24 m.
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.
7- 0 m.	7-56 m.	7- 8 m.	8- 8 m.
a 7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9- 2 m.
8-30 m.	9-26 m.	a 8-53 m.	9-31 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
10- 0 m.	10-56 m.	10- 8 m.	11- 8 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12- 2 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 t.	1-32 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.
3-15 t.	4-20 t	a 3-55 t.	4-32 t.
4- 0 t.	4-56 t.	4- 8 t.	5- 8 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.
5-30 t.	6-26 t.	5-38 t.	6-38 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.
7- 0 t.	7-56 t.	7- 8 t.	8- 8 m.
a 7-40 t.	8-17 m.	7-48 t.	8 54 m.
7-45 t.	8-50 m.	a 8-25 m.	9- 2 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12- 2 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 m.	1-24 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 m.	1-32 m.

Todos param em P. Arcos excepto os *a*

Lisboa Partida	Queluz Chegada	Lisboa Partida	Queluz Chegada
9-40 m.	10-41 m.	10-30 m.	11- 0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	4- 0 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
7-50 t.	8-11 n.	8-30 n.	9- 0 n.

Lisboa Partida	Cintra Chegada	Lisboa Partida	Cintra Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5- 0 m.	5-58 m.
7-30 m.	8-27 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9 55 m.	7-45 m.	8-44 m.
a 9-35 m.	10-15 m.	a 8 41 m.	9-46 m.
10 40 m.	11-45 m.	9- 0 m.	10- 0 m.
a 11-35 m.	12-45 t.	a 10-30 m.	11- 7 m.
12-40 t.	1-45 t.	11- 0 m.	12- 0 t.
2-40 t.	3-45 t.	a 12-35 t.	1-40 t.
3-33 t.	4-32 t.	1- 0 t.	2- 0 t.
a 4-35 t.	5-46 t.	3- 0 t.	4- 2 t.
4-40 t.	5-47 t.	4-44 t.	5-40 t.
5-41 t.	6-39 t.	4-45 t.	5-41 t.
a' 6-20 t.	7- 0 t.	a 5-30 t.	6- 5 t.
f 6-30 t.	7-40 t.	6- 7 t.	7- 0 t.
8-40 m.	9-46 m.	7- 0 t.	8- 0 m.
9-47 m.	10-46 m.	9- 0 m.	10- 0 m.
10-47 m.	11-56 m.	10 14 m.	11- 9 m.
12-10 n.	1-12 n.	11- 0 n.	12- 0 m.

Lisboa Partida	Sacavem Chegada	Lisboa Partida	Sacavem Chegada
6-17 m.	6-58 m.	6- 4 m.	6-48 m.
7-50 m.	8-34 m.	7-44 m.	8-28 m.
9-22 m.	10- 6 m.	8-38 m.	9-22 m.
10- 0 m.	10-44 m.	9-30 m.	10-14 m.
11-25 m.	12- 9 t.	10-30 m.	11-14 m.
12-25 t.	1- 9 t.	11-29 m.	12-13 t.
1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.
b 2- 0 t.	2-44 t.	1-40 t.	2-34 t.
3- 0 t.	3-44 t.	b 2-30 t.	3-44 t.
3-47 t.	4-31 t.	3- 0 t.	3-47 t.
4-28 t.	5-12 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-50 t.	6-38 t.	6- 0 t.	6-44 t.
c 6- 0 t.	6-22 t.	6-40 t.	7-29 t.
7- 0 t.	7-44 t.	7-55 t.	8-39 n.
8- 0 n.	8-44 n.	8-24 n.	9- 8 n.
9-40 n.	10-24 n.	9-25 n.	10-10 n.
10-55 n.	11-38 n.	10-40 n.	11-24 n.
12-24 n.	1- 7 n.	—	—

Lisboa Partida	Povoa Chegada	Lisboa Partida	Povoa Chegada
6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.
10- 0 m.	10-58 m.	11-15 m.	12-13 t.
3- 0 t.	3-58 t.	4-25 t.	5-23 t.

Lisboa Partida	V. Franca Chegada	Lisboa Partida	V. Franca Chegada
4-28 t.	6-26 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-50 t.	7-17 t.	7-59 m.	9-22 m
10-55 n.	12-19 n.	7-45 t.	9- 8 n.
12-24 n.	1-48 n.	8-45 n.	10-10 n.

Lisboa Partida	Santarem Chegada	Lisboa Partida	Santarem Chegada
3-25 t.	5-47 t.	9-30 n.	11-46 n.

Lisboa Partida	Entroncamento Chegada	Lisboa Partida	Entroncamento Chegada
6- 0 m.	9-50 m.	6-30 m.	10-30 m.

Lisboa Partida	Pampilhosa Chegada	Lisboa Partida	Pampilhosa Chegada
d 9- 5 m.	4-16 t.	e 7-50 t.	12-37 n.

Lisboa Partida	Porto Chegada	Lisboa Partida	Porto Chegada
f 7- 0 m.	7-49 t.	4-34 m.	c 6-18 t.
e 9-20 m.	11-37 m.	11- 0 m.	4- 9 t.
11-15 m.	12-10 n.	4-50 t.	f 12-10 n.
a 5-30 t.	11-34 n.	3-57 t.	5- 8 m.
7-15 t.	7-30 n.	8-14 n.	10-43 n.
9-30 n.			5-50 m.

Aveiro Partida	Porto Chegada	Aveiro Partida	Porto Chegada
3-55 m.	6-39 m.	7- 5 m.	9-49 m.
10-15 m.	1- 0 t.	6-55 t.	9-42 n.
4-39 t.	7-42 t.	—	—

Ovar Partida	Porto Chegada	Ovar Partida	Porto Chegada
g 3-15 m.	5-32 m.	10- 7 m.	11-57 m.
7-30 m.	9-18 m.	4-11 t.	5-57 t.
2- 5 t.	3-51 t.	h 4-35 t.	6-40 t.
7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 m.

Espinho Partida	Porto Chegada	Espinho Partida	Porto Chegada
7- 4 m.	8-10 m.	5-40 m.	6-44 m.
9-50 m.	10-56 m.	8-26 m.	9-35 m.
1-40 t.	2-46 t.	12-15 t.	1-49 t.
4-25 t.	5-32 t.	5- 0 t.	4- 4 t.
7-30 t.	8-36 n.	5-35 t.	6-39 t.
11-35 n.	12-41 n.	9-30 n.	10-34 n.

Lisboa Partida	Badajoz Chegada	Lisboa Partida	Badajoz Chegada
c 9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	f 4- 9 t.
11-15 m.			c 6-18 t.
7-15 t.	6-27 m.	6-40 t.	5- 8 m.
9-30 n.		—	—

Lisboa Partida	V. Alcantara Chegada	Lisboa Partida	V. Alcantara Chegada
c 9 20 m.	6-30 t.	5-25 t.	5- 8 m.
11-15 m.		—	—
7-15 t.	7- 3 m.	8- 5 n.	4- 9 t.
9-30 n.			c 6-18 t.

Lisboa Partida	Guarda Chegada	Lisboa Partida	Guarda Chegada
c 9-20 m.	2-59 n.	12-20 m.	4- 9 t.
11-15 m.			c 6-18 t.
7-15 t.	10- 5 m.	3-50 t.	5- 8 m.
9-30 n.		—	—

Lisboa Partida	T. Vedras Chegada	Figueira Partida	T. Vedras Chegada
4-20 t.	4-37 t.	10- 0 m.	6-50 t.

Lisboa Partida	Caldas Chegada	Lisboa Partida	Caldas Chegada
a 4-15 t.	7- t.	r 7-50 t.	10 33 n.

Lisboa Partida	Figueira Chegada	Lisboa Partida	Figueira Chegada
7- 0 m.	4-41 t.	5-20 m.	5-30 t.
6-45 t.	5- 4 m.	5- 0 t.	12-10 n.
—	—	7-50 t.	9- 3 n.

Coimbra Partida	Figueira Chegada	Coimbra Partida	Figueira Chegada
6- 0 m.	7-46 m.	i 5-55 m.	7-36 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-30 m.
12-55 t.	2-41 t.	10-55 m.	12-32 t.
—	—	12-30 t.	3-10 t.
—	—	9- 0 n.	11-30 n.

SUL E SUESTE

Lisboa Partida	Barreiro Chegada	Lisboa Partida	Barreiro Chegada
j 6-25 m.	7- 0 m.	5-55 m.	6-30 m.
b 7- 0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.
7-45 m.	8-20 m.	9- 5 m.	9-40 m.
9-30 m.	10- 5 m.	11-25 m.	12- 0 t.
11-45 m.	12-10 t.	2-30 t.	3- 5 t.
3- 0 t.	3-35 t.	4-25 t.	5- 0 t.
4-30 t.	5- 5 t.	6-35 t	7-10 t.
6-10 t.	6-45 t.	—	—

Lisboa Partida	Setubal Chegada	Lisboa Partida	Setubal Chegada
b 7- 0 m.	8-35 m.	4-35 m.	6-30 m.
7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
9-30 m.	11- 5 m.	10-20 m.	12- 0 t.
3- 0 t.	4-42 t.	1- 0 t.	3- 5 t.
4-30 t.	6- 6 t.	3-15 t.	5- 0 t.
6-10 t.	7-53 t.	5-20 t.	7-10 t.

Pinhal Novo Partida	Setubal Chegada	Pinhal Novo Partida	Setubal Chegada
5-15 m.	5-37 m.	—	—
1-50 t.	2-15 t.	—	—

Lisboa Partida	Estremoz Chegada	Lisboa Partida	Estremoz Chegada
7-45 m.	2-45 t.	12- 0 n.	6-30 m.
4-30 t.	11-15 n.	8-15 m.	3- 5 t.

Casa Branca Partida	Evora Chegada	Casa Branca Partida	Evora Chegada
4-20 m.	5-10 m.	5-30 m.	6-20 m.
3- 0 t.	3-50 t.	7-10 t.	8- 0 n.

Lisboa Partida	Moura Chegada	Lisboa Partida	Moura Chegada
7-45 m.	4-55 t.	6- 0 m.	3- 5 t.
4-30 t.	3- 0 m.	8- 0 n.	6 30 m.

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

Casa Branca Partida	Faro Chegada	Casa Branca Partida	Faro Chegada
6-30 m.	8-30 m.	6-50 m.	7-10 t.

Lisboa Partida	Portimão Chegada	Lisboa Partida	Portimão Chegada
4-30 t.	5- 8 m.	5-35 t.	6-30 m.

Faro Partida	Portimão Chegada	Faro Partida	Portimão Chegada
5-45 t.	8-35 n.	6- 0 m.	9-10 m.

Portimão Partida	Tunes Chegada	Portimão Partida	Tunes Chegada
2-20 n.	3-35 n.	3-55 t.	5- 8 t.
5 35 t.	6-50 t.	7-50 t.	9-15 n.

BEIRA ALTA

Figueira Partida	Pampilhosa Chegada	Figueira Partida	Pampilhosa Chegada
5-40 m.	7-20 m.	8-10 m.	10- 0 m.
4-10 t.	5-55 t.	6-25 t.	8- 5 n.

Pampilhosa Partida	V. Formoso Chegada	Pampilhosa Partida	V. Formoso Chegada
8-15 m.	3- 9 t.	9-42 m.	5-35 t.
1-25 t.	6-53 t.	e 2-12 t.	7-38 t.

Pampilhosa Partida	Mangualde Chegada	Pampilhosa Partida	Mangualde Chegada
5-10 m.	8 35 m.	4- 5 m.	7-15 m.
7-36 t.	11- 0 n.	6-25 t.	9-35 n.

Mangualde Partida	Guarda Chegada	Mangualde Partida	Guarda Chegada
k 8-50 m.	11-55 m.	k 3-15 t.	6-10 t.

MINHO E DOURO

Porto Partida	Famalicão Chegada	Porto Partida	Famalicão Chegada
9-43 m.	11-10 m.	4-23 m.	5-31 m.
3- 3 t.	3-29 t.	11-38 m.	1-44 t.
l 5-32 t.	6-51 t.	m 3-50 t.	f 5 10 t.

Porto Partida	Braga Chegada	Porto Partida	Braga Chegada
4-54 m.	8-26 m.	5-15 m.	8- 5 m.
b 6-39 m.	8-27 m.	j 7-55 m.	9-43 m.
7-50 m.	10-29 m.	a 11-48 m.	1-44 t.
a 11-16 m.	1- 2 t.	4-33 t.	7- 5 t.
j 4-23 t.	6-11 t.	7- 5 t.	10-44 n.
5-45 t.	8-27 n.	b 9-13 n.	10-59 n.
p 11-50 n.	1-41 n.	—	—

Nine Partida	Braga Chegada	Nine Partida	Braga Chegada
6-10 m.	6-46 m.	7- 0 m.	7-42 m.
5-16 t.	5-43 t.	9-10 m.	9-35 m.

Porto Partida	Vianna Chegada	Porto Partida	Vianna Chegada
4-54 m.	10-22 m.	5-39 t.	10-44 n.

Porto Partida	Valença Chegada	Porto Partida	Valença Chegada
7-50 m.	1-20 t.	2-21 n.	8- 5 m.
11-16 m.	3- 8 t.	9-27 m.	1-44 t.
5-45 t.	11-28 n.	4-30 t.	7- 5 t.

Nine Partida	Valença Chegada	Nine Partida	Valença Chegada
4- 4 m.	8- 5 m.	7-31 t.	11-35 n.

Porto Partida	Marco Chegada	Porto Partida	Marco Chegada
9-43 m.	12-13 t.	3-26 m.	5-51 m.
4- 5 t.	6-36 t.	12-24 t.	2-56 t.

Porto Partida	Regoa Chegada	Porto Partida	Regoa Chegada
4-40 m.	11- 9 m.	3-55 m.	6-36 m.
6- 0 t.	10-44 n.	4-16 t.	11-40 n.
q 11-50 n.	3-19 n.	—	—

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

Porto Partida	Tua Chegada	Porto Partida	Tua Chegada
1-28 t.	6- 4 t.	5-57 m.	10-30 m.

Regoa Partida	Barca d'Alva Chegada	Regoa Partida	Barca d'Alva Chegada
6- 6 m.	10-58 m.	4-24 m.	9-15 n.

Tua Partida	Barca d'Alva Chegada	Tua Partida	Barca d'Alva Chegada
n 6-42 t.	7-57 t.	o 4- 2 m.	5-49 t.

GUIMARÃES

Trofa Partida	Guimarães Chegada	Trofa Partida	Guimarães Chegada
3-52 m.	5-41 m.	5- 0 m.	6-33 m.
7-15 m.	9- 0 m.	g 7- 0 m.	8-49 m
7-44 m.	9-23 m.	10-15 m.	11-49 m.
9-25 m.	11- 3 m.	g 2-48 t.	4-29 t.
1-10 t.	2-47 t.	4- 0 t.	5-35 t.
g 3-25 t.	6-50 t.	g 7-15 t.	8-53 n.
7-22 t.	8-58 t.	b 8-17 n.	9-55 n.

a) Directos.
b) Domingos e dias santos.
c) Lisboa Caes dos Soldados.
d) Segundas, quartas-feiras e sabbados.
e) Domingos, terças e quintas-feiras.
f) Por Alfarellos.
g) Segundas-feiras.
h) Sabbados.
i) Dia 23 de cada mez.
j) Dias uteis.
k) Segundas, quartas, sextas-feiras e sabbados.
l) Porto Campanha.
m) Sabbados ou sextas-feiras quando os sabbados sejam santificados.
n) Segundas, quartas e sextas-feiras.
o) Terças, quintas-feiras e sabbados.
p) Sextas-feiras.
q) Quartas-feiras.
r) Segundas, quintas feiras e sabbados.

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Agosto sahirá o paquete **Clyde** para

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa oriental. (Via Suez), vapor allemão **Burgermeister.** Sahirá a **7** de agosto, Agentes, E. George, Successores, R. Prata, 8, 2.º

Africa oriental, (Via Cabo), vapor allemão **Prizeregent.** Sahirá a **20** de agosto, Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º

Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Crefeld.** Sahirá a **3** de agosto, Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 1.º

Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Christiania.** Sahirá a **13** de agosto. Agentes, E. George Succesores, Rua da Prata, 8, 2.º

Bordeus vapor francez **Portugal.** Sahirá a **12** de agosto.
Messageries Maritimes, Torlades & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º

Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires. vapor francez **Amazone.** Esperado a **10** de agosto. Messageries Maritimes, Torlades, & C.ª, Rua Aurea, 32, 1.º

Havre e Hamburgo, vapor allemão **Desterro.** sahirá a **24** de agosto.
Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10, 1.º

Havre e Liverpool, vapor inglez, **Augustine.** Sahirá a **6** de agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. Alecrim, 10, 1.º

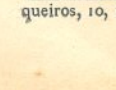
Iquitos, vapor inglez **Napo.** Sahirá a **6** de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º

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

Londres vapor inglez **Aalesund.** Sahirá a **3** de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

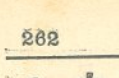
Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Pincipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo. Benguella, Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca.** Sahirá a **6** de agosto.
Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º

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



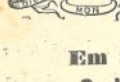
Nova-York, (Via Açores), vapor portuguez **Patria.** Sahirá a **7** de agosto.
Agentes, João Patricio Alvares Ferreira, R. Bacalhoeiros, 135, 1.º

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

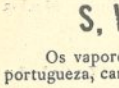


Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jérome.** Sahirá a **7** de agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10, 1.º

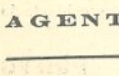
Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rosario.** Sahirá a **13** de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames.** Sahirá a **17** de agosto. Agentes, James Rawes, R. El-Rei, 31, 1.º

Pernambuco, Maceió, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Halle.** Sahirá a **4** de agosto. Agentes, Pereira & Lane. Rua de S. Julião, 100, 2.º

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

Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano.** Sahirá a **19** de agosto, Agentes, E. George, Successores. Rua da Prata, 8, 2.º

Port Said, Colombo, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **Antonio Lopez.** Esperado de **5** a **6** de agosto, Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º

S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.ª Cruz), S Jorge (Calheta), Lagos do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor,** Sahirá a **5** de agosto.
Agentes, Germano Serrão Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde.** Sahirá a **3** de agosto. Agentes, James Rawes & C.ª, R. El-Rei, 31, 1.º

PARTE OFFICIAL

Annexo ao n.º 365 de 1 de agosto de 1903

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor. — O caminho de ferro do Pocinho a Miranda, cuja construcção por conta do Estado foi autorizada pela carta de lei de 1 do corrente mês, acha-se classificado, no plano approvado por decreto de 15 de fevereiro de 1900, para ser construido com a via de 1 metro de largura.

No mesmo plano figura uma linha de via larga, do Pocinho ás minas de Roboredo, com o fim de evitar baldeações dos minerios d'aquelle importante jazigo. Tão accidentado é porem o terreno, que a differença de nivel existente entre os extremos d'essa linha só pode ser vencida por um traçado com obras de arte importantissimas, o que o tornaria sobremodo dispendioso, não se podendo aliás servir directamente todas as partes d'aquelle vasto jazigo. Não deixa pois de haver baldeações entre as linhas de serviço das minas e a via larga.

Tendo naturalmente de ser commum o leito das duas linhas previstas, o elevado custo da via larga impede a pronta construcção da de via estreita com prejuizo da região que é destinada a servir.

Occorre pois naturalmente o alvitre de limitar a linha privativa do serviço de minerios á extensão absolutamente indispensavel para se fazer em local apropriado a baldeação de modo que não aggrave o custo do transporte. Basta para isso que a via estreita fique em nivel differente da linha de carregamento da via larga, o que em terreno inclinado é facil conseguir.

A linha de 1 metro, com curvas de pequeno raio, pode ramificar-se na zona mineira e servir directamente os diversos jazigos, evitando se ali baldeações que são transferidas para perto do Douro e realizando-se enorme economia na construcção, o que permitte emprehendê-la desde já.

A esse criterio obedece pois o projecto de decreto que espero merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 15 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Achando-se autorizada pela carta de lei de 1 do corrente mês a construcção por conta do Estado da linha do Pocinho a Miranda do Douro, com via de 1 metro de largura, em harmonia com o plano approvado por decreto de 15 de fevereiro de 1900;

Convindo facilitar quanto possivel a sua construcção na parte em que as condições do terreno a tornam mais dispendiosa:

Hei por bem, attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, determinar que o troço de via de 1m,67 para serviço privativo das minas de Roboredo, commum áquella linha e incluido no referido plano, seja limitado á extensão absolutamente indispensavel para se poder transferir para local conveniente na margem do Douro, e o mais proximo possivel do rio, a baldeação economica dos minerios que teria de ser feita na proximidade das minas, entre a linha de via larga e as vias de serviço dos diversos jazigos, devendo-se proceder sem perda de tempo á construcção da respectiva ponte, nos termos da portaria de 1 de dezembro 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 15 de julho de 1903. = REI. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Senhor. — Por decreto de 7 de maio ultimo dignou-se Vossa Majestade acrescentar ao plano da rede complementar das linhas do Sul e Sueste as linhas de Portalegre e do Sorraia.

Posteriormente, foi autorizada, por carta de lei de 1 do corrente mês, a construcção da linha de Ponte de Sor por conta do Estado, que vae assim levar os beneficios da viação accelerada ao coração do valle do Sorraia.

A iniciativa particular mostra-se disposta a emprehender a construcção d'aquellas linhas, como o provam diversos pedidos de concessão que teem sido feitos.

Parece pois opportuno o ensejo para se ligar Portalegre com o medio e baixo Alemtejo por uma linha que é valioso affluente, tanto da de Evora, como da de Leste, conjugando a sua acção de fomento com o primeiro troço da linha do Sorraia entre Fronteira e Avis, que o Governo poderá fazer prolongar mais tarde até a linha de Ponte de Sor na occasião e pela forma que mais convier aos interesses do Estado. Melhoram-se assim as condições de toda aquella vasta região sem profundas perturbações do trafego das linhas existentes, nem mutuas competições a que poderia dar logar a realização immediata e integral do plano formulado, que corresponde a uma larga previsão do futuro.

Convem ainda prolongar a Castello de Vide a linha de Portalegre para attender justas aspirações a cuja satisfação nada se oppõe.

A multiplicidade dos pedidos de concessão e a orientação manifestada pelas commissões parlamentares que apreciaram a proposta transformada em lei de 1 do corrente levam a preferir o concurso publico sobre as bases da lei de 14 de julho de 1899 para a concessão que o Governo está autorizado a fazer.

Espero pois que Vossa Majestade se dignará approvar o presente projecto de decreto.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 15 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e usando da autorização conferida na carta de lei de 14 de julho de 1899: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Será aberto concurso publico perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construcção e exploração, nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, da linha ferrea de Portalegre e de um ramal, de Fronteira a Avis, da referida linha, o qual ficará constituindo o primeiro troço da linha do Sorraia, classificadas por decreto de 7 de maio ultimo e pertencentes á rede complementar das linhas do Sul e Sueste.

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

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de julho de 1903. = REI. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Bases para a elaboração do programma e caderno de encargos do concurso para a construcção e exploração da linha de Portalegre e seu ramal para Avis

Base 1.ª

O concurso terá por objecto a construcção e exploração:

a) De um caminho de ferro que, partindo da estação de

Estremoz, siga por Sousel, Fronteira, Cabeço de Vide e Alter do Chão a Portalegre, cruzando a linha de Leste no ponto conveniente que os estudos designarem e prolongando-se alem de Portalegre até a estação de Castello de Vide no ramal de Caceres;

b) De um ramal da linha de Portalegre, das proximidades de Fronteira a Avis, o qual constituirá o primeiro troço da linha do Sorraia.

Base 2.ª

O prazo do concurso será de sessenta dias.

Base 3.ª

Os licitantes serão obrigados ao deposito previo de réis 4:000$000.

Este deposito será elevado a 8:000$000 réis pelo licitante a quem for adjudicada a concessão, e ser-lhe-ha restituido logo que nos trabalhos de construcção haja sido por elle despendida quantia equivalente ao triplo do deposito.

Base 4.ª

O Governo reserva-se a faculdade de conceder ulteriormente á empresa, caso convenha aos interesses do Estado e nas mesmas condições em que o forem as linhas que fazem objecto do concurso, o prolongamento do ramal de Avis até o ponto da linha de Ponte de Sor, que pelo Governo for escolhido para entroncamento da linha do Sorraia.

Base 5.ª

As linhas serão construidas conforme os projectos elaborados pelos concessionarios e approvados pelo Governo, subordinados ás seguintes condições:

A via terá 1 metro de largura entre os carris.

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

As inclinações poderão elevar-se a 25 millimetros por metro.

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

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

Haverá carruagens de duas classes, pelo menos.

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

Base 6.ª

São asseguradas aos concessionarios as vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899 a saber:

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

2.º Cedencia, pelo Governo, durante trinta annos, de 50 por cento do acrescimo das receitas liquidas do trafego nas linhas do Sul e Sueste, proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros das linhas construidas;

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

4.º O subsidio que, pelas commissões districtaes, for concedido;

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

6.º Cedencia, por espaço de trinta annos, da importancia dos impostos de transito e sêllo que incidirem sobre o movimento das linhas;

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

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

§ unico. Para a acquisição de quaesquer materiaes serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do país e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

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

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

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

Base 7.ª

O acrescimo de receitas liquidas a que se refere o n.º 2.º da base 6.ª será determinado pela forma seguinte:

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

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

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

Base 8.ª

Da partilha do rendimento liquido, prevista na base anterior, não deriva, para o concessionario das linhas que são objecto do concurso, o direito de ingerencia na administração e contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e systema de exploração serão livremente organizados e modificados, ainda que d'essas alterações resulte diminuição de rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte do mesmo concessionario.

Base 9.ª

Se, para bem servir Alter do Chão, tiver o traçado de cruzar a linha de Leste entre a estação do Crato e a actual estação de Portalegre, serão de conta da empresa concessionaria da linha de Portalegre as despesas exigidas pela construcção da nova estação e suas dependencias no ponto de cruzamento, livremente escolhido em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato da concessão das linhas do Norte e Leste de 12 de setembro de 1859.

Base 10.ª

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

Base 11.ª

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

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

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

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

Base 12.ª

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

Base 13.ª

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

Base 14.ª

O concurso versará sobre o prazo da concessão, com a base de licitação por noventa e nove annos, tomada para sua duração maxima.

Base 15.ª

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

§ unico. Os concorrentes indicarão nas suas propostas o prazo maximo dentro do qual se obrigam a provar que tem constituido empresa, possuindo o capital sufficiente, sob pena de caducar a concessão se no fim d'esse prazo a não tiverem constituido e assegurado o capital necessario.

Base 16.ª

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

Base 17.ª

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado deverá solicitar desde já, das camaras municipaes e das commissões districtaes interessadas na construcção das linhas, a declaração, no prazo maximo de trinta dias, da importancia exacta dos auxilios e subsidios com que resolvem contribuir, nos termos da autorização conferida pelos n.os 4.º e 5.º da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, a fim de que esses esclarecimentos possam ser prestados aos concorrentes com sufficiente antecedencia em relação á data do concurso.

Base 18.ª

Os projectos serão apresentados á approvação do Governo dentro do prazo de nove meses, contados da data da portaria que approvar o contrato da concessão.

A construcção deverá começar no prazo maximo de tres meses, contados da data da notificação ao concessionario, da approvação do projecto, e estar concluida no prazo de tres annos.

Base 19.ª

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

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

Base 20.ª

O caderno de encargos da concessão será elaborado em harmonia com o que foi approvado por portaria de 6 de maio ultimo, para servir de base á concessão das linhas de Braga a Guimarães, de Braga a Monção e do Valle do Lima, no que não for de encontro ás prescripções das presentes bases.

Paço, em 15 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto de uma variante do caminho de ferro de Mirandella a Bragança entre as estações de Mirandella e Cortiços, perfis 0 a 27, na extensão de 513m,86;

Attendendo á manifesta vantagem da referida variante:

Ha por bem approvar o respectivo projecto sem prejuizo porem do seguimento do traçado, quer pela nova directriz em estudo, quer pela ligação com o traçado primitivo, caso aquella não seja julgada em condições de ser approvada.

Paço, em 16 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Para o presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o programma do concurso para a construcção e exploração da linha ferrea de Portalegre e seu ramal de Avis, e as respectivas condições e cadernos de encargos, elaborados pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 15 do corrente mês: ha por bem approvar o referido progamma e caderno de encargos.

Paço, em 18 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Programma do concurso para a construcção e exploração da linha de Portalegre e ramal de Avis

1.º

Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 27 do corrente, concurso publico para a construcção e exploração das seguintes linhas:

a) Linha de Portalegre-Estremoz por Sousel, Fronteira, Alter do Chão e Portalegre a Castello de Vide;

b) De um ramal da linha precedente, das proximidades de Fronteira a Avis.

2.º

A duração da concessão será fixada na proposta, servindo de base de licitação o limite maximo de noventa e nove annos.

3.º

No dia 23 de setembro do corrente anno, ao meio dia, serão recebidas e abertas por uma commissão, constituida nos termos do artigo 10.º das instrucções approvadas por portaria de 10 de novembro de 1899, as propostas em carta fechada assinadas pelos licitantes.

4.º

As propostas serão redigidas em português, nos termos seguintes: «O abaixo assinado F... (nome, profissão e residencia) obriga-se a construir e explorar a linha de Portalegre e seu ramal de Avis, a que se refere o decreto de 15 de julho ultimo e o annuncio do Conselho de Administração de ..., publicado no *Diario do Governo* de ..., em conformidade com o respectivo caderno de encargos, fixando em ... (o numero por extenso) annos a duração da concessão. Obriga-se mais a comprovar no prazo maximo de ... que tem empresa constituida e com o capital sufficiente. (Data e assinatura reconhecida)».

5.º

Cada proposta deverá ser acompanhada dos seguintes documentos:

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

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

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

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

6.º

Os documentos exigidos no artigo anterior devem estar incluidos num sobrescrito e a proposta a que se refere o artigo 4.º, com a designação exterior de «Proposta», noutro, e contidos ambos num envolucro que tenha por fora a designação exterior de «Proposta para a linha de Portalegre e ramal de Avis, feita por ... (nome do concorrente)».

7.º

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

8.º

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguaes e que sejam as mais favoraveis, proceder-se-ha á licitação verbal sobre a duração da concessão, segundo o artigo 22.º das instrucções de 10 de novembro de 1899, não podendo a differença entre cada lanço ser inferior a um anno.

9.º

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

10.º

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação se assim convier aos interesses do Estado e de escolher as propostas que forem julgadas mais vantajosas e idoneas pelas garantias technicas e financeiras da sua execução, embora não sejam as que estipulem menor numero de annos para a duração das concessões.

11.º

O concorrente a quem for feita a adjudicação reforçará o deposito provisorio no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhes for notificada a adjudicação, elevando-o á quantia de 8:000$000 réis, sob pena de perder o referido deposito e de ser a adjudicação feita ao concorrente cuja proposta for immediata á sua em vantajens offerecidas.

12.º

O Conselho de Administração diligenciará obter, até 23 de agosto, das corporações locaes a fixação dos subsidios com que contribuem para a construcção das linhas, ficando em seguida patentes esses esclarecimentos na sua secretaria, em todos os dias santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 18 de julho de 1903. = O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Caderno de encargos da construcção e exploração da linha de Portalegre e seu ramal de Avis

CAPITULO I

Obrigações que contrae a empresa. Condições relativas á construcção dos caminhos de ferro e ao respectivo material fixo e circulante. Direitos do Estado e da empresa sobre as diversas construcções e material fornecido

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

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

a) Um caminho de ferro que, partindo da estação de Estremoz, siga por Sousel, Fronteira, Alter do Chão a Portalegre, cruzando a linha de leste no ponto conveniente que os estudos designarem, e prolongando-se alem de Portalegre até a estação de Castello de Vide no ramal de Caceres;

b) De um ramal da linha de Portalegre, das proximidades de Fronteira a Avis, o qual constituirá o primeiro troço da linha do Sorraia.

§ 1.º A palavra *empresa*, sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionario primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle trespasse, na conformidade das leis e com autorização previa do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude do contrato.

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

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

§ 4.º O numero e classe das estações e suas dependencias serão determinados nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração das novas linhas e para facilidade das baldeações serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicataria, devendo em todo o caso haver as necessarias estações principaes com as accommodações precisas para passageiros, mercadorias e empregados; officinas, machinas e apparelhos para a feitura e concerto do material de exploração, armazens, telheiros e depositos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagons; fossos para picar o fogo; apparelhos e reservatorios para a alimentação das machinas.

§ 5.º Se para bem servir Alter do Chão tiver o traçado de cruzar a linha de leste entre a estação do Crato e a actual estação de Portalegre, serão de conta da empresa as despesas exigidas pela construcção da nova estação e suas dependencias, feita, de acordo com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, no ponto de cruzamento, livremente escolhido em harmonia com as faculdades asseguradas ao Governo pelo artigo 35.º do contrato de concessão das linhas de norte e leste de 12 de setembro de 1859.

§ 6.º Dos projectos approvados fará a empresa tirar duas copias, que serão autenticadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; uma das copias será entregue á empresa e a outra á fiscalização.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelhos hydraulicos, guindastes, sinaes e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração.

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

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

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

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

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

Art. 4.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

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

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nivel da plataforma, quer em aterro quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversaes typos, adoptados nos projectos.

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

Art. 6.º Os raios das curvas de concordancia não serão inferiores a 75 metros nas linhas geraes; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 60 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordancia deverão effectuar-se tanto quanto possivel sobre planos horizontaes.

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

Art. 7.º O limite maximo das inclinações será de 25 millimetros.

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

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

Serão fixados pelo systema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do Governo.

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

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

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

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

Art. 12.º A empresa construirá de pedra, ferro ou tejolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nivel, em numero sufficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devem dar passagem.

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

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

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

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

Art. 15.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaducto será de $6^m,60$; sendo districtal, 6 metros, e sendo municipal, 5 metros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

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

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

CAPITULO II

Concessões que o Estado faz á empresa

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

§ unico. O Governo reserva-se a faculdade de conceder ulteriormente á empresa, caso convenha aos interesses do Estado, nas mesmas condições do presente caderno de encargos, o prolongamento do ramal de Avis até o ponto da linha de Ponte de Sor que pelo Governo for escolhido para entroncamento da linha do Sorraia, ficando a empresa obrigada a acceitar essa concessão, que terminará na mesma data que a concessão da linha de Portalegre e ficará simultaneamente sujeita ao direito de resgate por parte do Governo.

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

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

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

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

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

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

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

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

4.º O subsidio que, pelas commissões districtaes, for concedido;

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

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

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

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

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

§ 2.º Para o effeito da isenção de direitos considera-se,

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

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

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

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

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

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

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

Art. 28.º Da partilha do rendimento liquido, prevista nos artigos anteriores, não deriva, para os concessionarios das linhas que são objecto do concurso o direito de ingerencia na administração e contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e systema de exploração serão livremente organizados e modificados, ainda que d'essas alterações resulte diminuição de rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte dos mesmos concessionarios.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO III

Condições relativas á exploração

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

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

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

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

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

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centesimos de tonelada; assim, todo o peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas pagará como 10 kilogrammas, entre 10 e 20 pagará como 20 kilogrammas, e assim successivamente.

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

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

§ 1.º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagons, pagará pela carga inteira do vagon ou dos vagons que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.º Transporte do material dos correios e telegraphos;

4.º Limpeza externa das ambulancias postaes;

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

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

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

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

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

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

CAPITULO IV

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

Art. 53.º O deposito definitivo de 8:000$000 réis será effectuado pelo adjudicatario antes da assinatura do respectivo contrato, como garantia da sua execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo do seu deposito, passando essas obras a servir de caução.

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

Art. 54.º Os projectos serão apresentados á approvação do Governo no prazo maximo de nove meses, contados da data da portaria que approvar o contrato da concessão.

A construcção deverá começar no prazo maximo de tres meses, contado da data da notificação ao concessionario da approvação do projecto, e estar concluida no prazo de tres annos.

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

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

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

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

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

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

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

§ 3.º Do decreto de rescisão poderá a empresa recor-

rer para o tribunal arbitral, no improrogavel prazo de um mês, a contar do dia em que for publicado na Folha Official.

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

§ 5.º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaesquer dividas da empresa, qualquer que seja o modo e titulo por que ellas forem contrahidas, nem garante nem cauciona contratos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que a empresa faça.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não tal linha ferrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submettido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

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

Art. 65.º A empresa fica sujeita:

1.º Ás leis, regulamentos e instrucções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a policia e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação ás construcções, como aos serviços da exploração;

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telegraphopostal;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 18 de julho de 1903. = O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda.*

Pelo presente annuncio se faz publico que, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, se acha aberto concurso publico para a construcção e exploração da linha ferrea de Portalegre e seu ramal de Avis, nos termos do decreto de 15 do corrente e do programma e caderno de encargos, approvado por portaria de 18 d'este mês, devendo effectuar-se a entrega e abertura das propostas no dia 23 de setembro proximo futuro, ao meio dia, na sala das sessões do Conselho de Administração.

Na secretaria do mesmo conselho se prestarão todos os esclarecimentos acêrca d'este assunto, todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 20 de julho de 1903. = O Vogal Secretario, *José Fernando de Sousa.*

Sua Majestade El-Rei, tendo em consideração as vantagens que ao publico advirão de se lhe facultar o aproveitamento do telegrapho dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, determina que ás referidas linhas se tornem extensivas as prescrições dos artigos 114.º a 117.º da tarifa geral dos caminhos de ferro do Minho e Douro, limitando-se porem a 2 kilometros a distancia alem da qual a entrega do telegramma no domicilio do destinatario deixa de ser obrigatoria.

Outrosim determina o mesmo Augusto Senhor que pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado seja estudado, de acordo com a Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, o modo de se dar cabal cumprimento ás prescrições do artigo 20.º da organização dos serviços de telegraphos, correios e fiscalização de industrias electricas, approvada por decreto de 24 de dezembro de 1901.

Paço, em 20 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este alvará virem que, attendendo ao que me foi representado pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, pedindo a approvação dos novos estatutos por que pretende reger-se, em substituição dos que foram approvados por alvará de 1 de outubro de 1885, 27 de junho de 1889 e 14 de setembro de 1892;

Tendo sido ouvida a Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda:

Hei por bem approvar os novos estatutos da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, os quaes constam de seis titulos e trinta e oito artigos, estão reduzidos a escritura publica, nos termos do Codigo Commercial vigente, e baixam, com o presente alvará, assignados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, devendo a companhia fazer publicar e registar os estatutos de que se trata, nos termos do referido codigo, e ficando expressa a clausula de que esta minha approvação será retirada á companhia se ella se desviar dos fins para que foi instituida, não cumprir fielmente os seus estatutos e deixar de remetter annualmente ao Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, o relatorio e contas da sua gerencia social.

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

Pagou de emolumentos e impostos addicionaes a quantia de 11$797 réis, como consta da guia n.º 2:844, paga na recebedoria da Receita Eventual em 26 do corrente mês.

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

Dado no Paço, em 27 de junho de 1903. = EL-REI. = *Conde de Paçô Vieira.* — (Logar do sêllo grande das armas reaes.)

Pagou de direitos de mercê e impostos addicionaes a quantia de 17$686 réis, como consta do conhecimento passado pela recebedoria da Receita Eventual n.º 2:725, em 27 do corrente mês de junho.

Pagou a quantia de 45$000 réis de sêllo, verba n.º 32, em 27 do mesmo mês de junho corrente, como consta da guia n.º 1:924, de 1903. = O Conselheiro Director Geral do Commercio e Industria, *Ernesto Madeira Pinto.*

Alvará pelo qual Vossa Majestade ha por bem approvar os novos estatutos da Companhia Nacional das Caminhos de Ferro.

Passou-se em virtude do despacho de 25 de junho de 1903.

Para Vossa Majestade ver. = *Luiz Antonio Namorado* o fez.

Escritura e estatutos a que se refere o alvará supra

No anno de 1903, aos 27 dias do mês de junho, nesta cidade de Lisboa, e meu cartorio, na Rua Aurea n.º 50, 1.º andar, perante mim, o notario da comarca, Antonio Tavares de Carvalho, e as duas testemunhas idoneas ao deante nomeadas e no fim assinadas, compareceram: Antonio Francisco da Costa Lima, casado, engenheiro, morador nesta cidade, na Travessa do Abarracamento de Peniche n.º 59, e Antonio José Gomes Lima, casado, proprietario, morador nesta cidade, na Rua Nova do Almada n.º 80, e Manoel Maria de Oliveira Bello, casado, engenheiro, morador nesta cidade, na Rua de D. Carlos n.º 15, todos tres pessoas cuja identidade reconheço, e que outorgam como directores da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com sede nesta cidade, devidamente autorizados em reunião da respectiva assembleia geral effectuada em 16 de maio ultimo, segundo consta da acta que, por certidão, me foi apresentada, e que fica archivada em meu cartorio, e será copiada nos traslados e certidões d'esta escritura.

E por elles foi dito:

Que, por virtude da deliberação tomada na reunião da assembleia geral da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, effectuada em 16 de maio do corrente anno, em continuação da de 13 do mesmo mês, e de conformidade com a autorização superior, constante do officio da Direcção Geral do Commercio e Industria, que me foi apresentado, e mais fica archivado em meu cartorio e será copiado nos traslados e certidões, veem reduzir á presente escritura os estatutos da dita companhia, com as alterações pedidas no seu requerimento de 23 do referido mês, e que são as approvadas pela assembleia geral;

Que os novos estatutos da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro são os seguintes:

TITULO I

Denominação, fins, sede e duração da sociedade

Artigo 1.º A sociedade anonyma de responsabilidade limitada denominada Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, cujos anteriores estatutos tinham sido approvados por alvarás de 1 de outubro de 1885, 27 de junho de 1889 e 14 de setembro de 1892, passa a ser regida por estes estatutos.

Art. 2.º Esta sociedade tem por fim:

1.º O cumprimento integral dos contratos definitivos de 30 de julho de 1884 e de 29 de julho de 1885 para a construcção e exploração do Caminho de Ferro de Foz-Tua a Mirandella e do ramal de Santa Comba a Dão a Viseu;

2.º A construcção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de communicação que forem ulteriormente concedidos á sociedade ou que ella obtenha por arrendamento, compra, fusão ou por outro qualquer modo;

3.º A organização e exploração de todos os meios de transporte, por terra ou por agua, que possam ser estabelecidos em confluencia com os caminhos pertencentes á sociedade, ou por ella tomados de arrendamento, salvo todos os privilegios e concessões já outorgados;

4.º O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, officinas metallurgicas, fabricas de machinas ou quaesquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos a sociedade, tomados de arrendamento ou por ella comprados e destinados á exploração dos caminhos de ferro pertencentes á mesma sociedade.

Art. 3.º A sede da companhia é em Lisboa.

Art. 4.º A duração da companhia é por todo o tempo que durarem as suas concessões.

TITULO II

Fundo social. Acções

Art. 5.º O capital da companhia, elevado pelos anteriores estatutos á importancia de 1.081:860$000 réis, é agora elevado á importancia de 1.534:365$000 réis, pela entrega aos obrigatorias de tantas acções do valor nominal de 15$000 réis cada uma, quantas obrigações cada um possua, ficando assim completamente pagos das importancias em divida ás mesmas obrigações, que no balanço da companhia teem sido representadas sob a rubrica «Juros de obrigações em liquidação». A differença entre o aumento do capital e a verba em divida ás obrigações irá beneficiar o activo da companhia, especialmente a conta da «construcção das linhas».

Art. 6.º O capital correspondente ás acções da primeira emissão considera-se completamente amortizado, ficando por este facto os titulos que o representam, convertidos em acções das chamadas de usufruto (*jouissance*), com direito apenas a dividendo depois de amortizadas a dinheiro as acções agora criadas.

§ unico. Estas acções, quando amortizadas, serão trocadas por acções das chamadas de usufruto (*jouissance*), e as quaes concorrerão á partilha do dividendo.

Art. 7.º As novas acções serão nominativas, ou ao portador, segundo os desejos dos que a ellas tenham direito, e só entregues com a apresentação das obrigações, nas quaes se notará a entrega das acções respectivas.

Representando divida aos obrigatarios, são equiparadas para todos os effeitos ás anteriormente emittidas, ficando para com as de usufruto (*jouissance*) em condições identicas a essas, como está consignado no artigo 6.º e seu § unico.

Art. 8.º O capital social poderá ser aumentado quando, sob proposta da direcção e conselho fiscal, a assembleia geral legalmente constituida assim o deliberar.

Art. 9.º A posse de uma ou mais acções importa plena adhesão aos estatutos, aos regulamentos da companhia e ás decisões da assembleia geral.

Art. 10.º É permittida a acquisição de acções proprias e as convenientes operações sobre ellas no interesse da companhia.

TITULO III

Obrigações

Art. 11.º É sempre dependente da approvação da assembleia geral, legalmente constituida, a emissão de qualquer nova serie de obrigações, e sempre indispensavel para a sua criação a existencia de garantia especial, que satisfaça o respectivo encargo.

Continuam subsistindo:

1.º A emissão das vinte e nove mil e quatrocentas obrigações, das quaes estão actualmente em circulação vinte e oito mil novecentas e dez emissão autorizada por portaria de 27 de julho de 1889, registada no Tribunal do Commercio, com garantia especial constituida por escritura publica, devidamente registada, sobre as receitas das linhas de Viseu e Mirandella e sobre as garantias complementares de juro, a que se referem os contratos de 21 de junho de 1884 e 29 de julho de 1885;

2.º A emissão das doze mil obrigações, das quaes apenas restam para amortizar nove mil e setenta e tres, que estão em carteira, emissão autorizada por portaria de 21 de junho de 1890.

§ unico. Fica desde já autorizada a direcção a emittir uma nova serie de vinte e tres mil obrigações do valor nominal de 90$000 réis e juro annual de 4 1/2 por cento, para com o seu producto se proceder á construcção da linha ferrea de Mirandella a Bragança. Esta serie de obrigações terá garantia especial nas receitas da propria linha e nas garantias complementares de juro, nos termos do contrato de 24 de outubro de 1902, garantia que tambem será reduzida a escritura publica e devidamente registada.

Art. 12.º Os juros das obrigações indicadas no n.º 1.º do artigo antecedente são pagos em 1 de abril e 1 de outubro de cada anno.

A amortização far-se-ha semestralmente, por sorteio, em harmonia com a respectiva tabella.

Os juros das obrigações a que se refere o § unico do mesmo artigo serão pagos em 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno.

A contar do dia designado para o pagamento, as obrigações sorteadas deixarão de vencer juros.

Consideram-se prescritos a favor da companhia os juros não reclamados no prazo de cinco annos.

Art. 13.º Os sorteios serão annunciados com antecipação de cinco dias, pelo menos, e por annuncio no *Diario do Governo* e num outro jornal de Lisboa.

Cinco dias depois do sorteio annunciar-se-hão do mesmo modo os numeros saidos e o dia do pagamento, que deverá coincidir com a liquidação dos juros.

Art. 14.º É permittida a acquisição de obrigações proprias e as convenientes operações sobre ellas no interesse da companhia.

TITULO IV

Administração da companhia

Art. 15.º A administração da companhia é confiada a uma direcção, e a fiscalização d'esta a um conselho fiscal, eleitos pela assembleia geral.

Art. 16.º A direcção será composta de tres membros, devendo eleger entre si presidente e secretario.

Haverá tres substitutos, que serão chamados ao exercicio por ordem de votação e escrutinio, quando o impedimento de algum dos effectivos exceda a trinta dias.

§ unico. Na sua maioria os membros da direcção serão portugueses domiciliados em Portugal.

Art. 17.º Os individuos eleitos para a direcção exercerão o seu mandato por dois annos, podendo comtudo ser reeleitos.

Art. 18.º As funcções de membros effectivos da direcção serão remuneradas com o vencimento annual de 900$000 réis, livre de contribuições, e mais a percentagem de 10 por cento sobre os lucros liquidos em cada anno, recebendo os substitutos, quando em exercicio, a parte correspondente ao tempo de serviço que competiria ao effectivo.

Art. 19.º A direcção terá todos os meses uma sessão obrigatoria, a que terão de comparecer todos os membros, devendo lavrar-se acta d'estas sessões e de quaesquer extraordinarias, com as deliberações tomadas.

Art. 20.º Os documentos que se referirem a relações exteriores da companhia ou importem responsabilidade d'esta, deverão ser assinados por dois directores.

Nos documentos referentes a assuntos de mero expediente bastará a assinatura do director de serviço.

Art. 21.º O conselho fiscal será composto de tres membros effectivos, elegendo entre si presidente e secretario.

Haverá tres substitutos, que serão chamados a exercicio no impedimento de qualquer dos effectivos.

A falta a tres sessões ordinarias seguidas determinará a chamada do substituto.

§ unico. Na sua maioria os membros do conselho fiscal serão portugueses domiciliados em Portugal.

Art. 22.º Os membros do conselho fiscal exercerão o seu mandato por dois annos, podendo ser reeleitos.

Art. 23.º Os membros do conselho fiscal terão direito a uma senha de presença do valor de 5$000 réis por cada sessão mensal obrigatoria a que compareçam, devendo reunir, mas sem remuneração, sempre que a direcção o convoque para o consultar. Alem da senha de presença

terão direito á percentagem de 2 por cento sobre os lucros liquidos em cada anno, sendo o seu vencimento livre de contribuições.

Art. 24.º Aos membros do conselho fiscal competem as attribuições especificadas no artigo 176.º do Codigo Commercial.

Art. 25.º Os membros effectivos dos corpos gerentes deverão justificar a propriedade de cem acções de capital ou mil das chamadas de usufruto (*jouissance*), que são inalienaveis durante o tempo das suas funcções e ficarão depositadas no cofre da companhia.

TITULO V

Da assembleia geral

Art. 26.º A assembleia geral legalmente constituida representa a totalidade dos accionistas, sendo as suas deliberações obrigatorias para todos, incluindo os ausentes, dissidentes e os interditos.

Art. 27.º A assembleia geral compõe-se dos accionistas possuidores de dez ou mais acções de capital e dos que possuirem cem ou mais acções das chamadas de usufruto (*jouissance*) inscritas nos livros da companhia pelo menos sessenta dias antes da assembleia ou que, se forem possuidores de acções ao portador, as tenham depositado na companhia nos cinco dias posteriores á convocação.

Art. 28.º Ninguem pode ser procurador sem que tenha o numero de acções exigido para poder fazer parte da assembleia geral nem acceitar mais de uma procuração, nem substabelecer a que tenha recebido.

As procurações deverão ser entregues ao presidente da assembleia geral até a vespera da reunião.

Art. 29.º As assembleias geraes dos accionistas serão ordinarias ou extraordinarias.

A assembleia geral ordinaria, para a apresentação do relatorio e contas da gerencia do anno anterior e para a eleição dos corpos gerentes quando haja de ter logar, realizar-se-ha dentro dos primeiros quatro meses de cada anno; as extraordinarias sempre que a direcção ou o conselho fiscal o julguem necessario, ou a requerimento de accionistas que representem a quarta parte do capital emittido.

Art. 30.º As convocações serão feitas por annuncios no *Diario do Governo* e em outro jornal dos mais lidos de Lisboa, quinze dias antes da reunião, indicando os assuntos a resolver.

Art. 31.º Os accionistas possuidores de dez acções de capital terão direito a um voto da assembleia geral e a mais um voto por cada grupo de dez acções; os possuidores de acções das chamadas de usufruto (*jouissance*) terão direito a um voto por cada grupo de cem acções d'esta natureza, em ambos os casos até o limite de vinte votos, podendo, nos termos do Codigo Commercial, os possuidores de numero de acções menor do que o marcado para conferir voto, agrupar-se e completarem o numero exigido, fazendo-se representar por um d'elles.

Art. 32.º A assembleia geral ordinaria fica regularmente constituida quando os accionistas presentes representem vinte mil acções, pelo menos, sendo para as reuniões extraordinarias necessaria a representação de trinta mil acções, devendo num e noutro caso, pelo menos, dois terços das acções ser das de capital.

Art. 33.º Quando por falta de numero não possa ter logar a assembleia geral, convocar-se-ha segunda reunião, com intervallo não inferior a quinze dias, e esta deliberará com qualquer numero de accionistas e qualquer representação de capital.

Art. 34.º As deliberações relativas ás propostas de fusão, ou reunião com outras companhias, ou trespasse da empresa, do arrendamento de todo ou parte dos caminhos ou outros estabelecimentos da companhia, de modificações ou addições aos estatutos, de aumento de capital social, emissão de obrigações, de prorogação ou dissolução antecipada da sociedade, não podem ser tomadas senão em assembleia geral composta de accionistas que representem, pelo menos, dois terços do capital social.

No caso que á primeira convocação não concorram os accionistas que representem os dois terços do capital social, proceder-se-ha pelo modo estabelecido no artigo 33.º

Art. 35.º Os trabalhos da assembleia geral serão regidos pela respectiva mesa, composta nos termos da lei.

Art. 36.º As disposições da assembleia geral constarão de actas assinadas pelos membros da mesa.

TITULO VI

Distribuição dos lucros, dividendo e fundo de reserva

Art. 37.º Os lucros liquidos de cada anno terão a seguinte applicação:

1.º 5 por cento para fundo de reserva;

2.º 12 por cento para os corpos gerentes, sendo 10 por cento para a direcção e 2 por cento para o conselho fiscal;

3.º O saldo restante irá para o fundo de reserva até estar completa a importancia de 40:000$000 réis.

Logo que o fundo de reserva attinja a importancia de 40:000$000 réis, e emquanto a tiver ou essa seja superior, dos lucros liquidos apenas se deduzirão as percentagens dos n.os 1.º e 2.º, sendo o restante distribuido a titulo de amortização por todas as acções do capital;

Logo que todas estas tenham sido integralmente pagas, e, nos termos do § unico do artigo 6.º, tenham sido trocadas por outras tantas de usufruto, será então o excedente dos lucros liquidos, deduzidas as percentagens dos n.os 1.º e 2.º, distribuido, como dividendo, por todas as acções então existentes, ou ser-lhe-ha dada a applicação que a assembleia geral entender.

Art. 38.º Do fundo de reserva poderá sair qualquer quantia julgada necessaria para obras de grande reparação urgente, renovação indispensavel de material fixo ou circulante, e, em geral, para casos de força maior, devendo porem o dito fundo de reserva ser reconstituido, quando isso succeda, o mais depressa possivel, como no artigo antecedente se estabelece.

Assim o outorgaram e acceitaram, do que dou fé.

O imposto do sêllo devido, na importancia de 1:358$515 réis, será no fim pago por estampilha.

Foram testemunhas Jeronimo Maria Cardoso, casado, empregado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, morador na Estrada de Bemfica n.º 108, e João Pedro Quintino Teixeira, casado, tambem empregado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, morador na Rua Pascoal de Mello n.º 94, os quaes esta escritura vão assinar com os outorgantes e commigo, depois de ser por mim lida em voz alta na presença de todos. = *Antonio Francisco da Costa Lima* = *Antonio José Gomes Lima* = *Manoel Maria de Oliveira Bello* = *Jeronimo Maria Cardoso* = *João Pedro Quintino Teixeira.*

Logar do sinal publico. — Em testemunho de verdade. = *Antonio Tavares de Carvalho*, Notario.

Logar de dezasete estampilhas fiscaes das quaes treze da taxa de 100$000 réis cada uma, uma de 50$000 réis, uma de 8$000 réis, uma de 500 réis e uma de 15 réis, devidamente inutilizadas.

D'esta, 65$000 réis.

Logar de duas estampilhas fiscaes no valor de 460 réis devidamente inutilizadas.

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

Determina Sua Majestade El-Rei, que as locomotivas do caminho de ferro do Monte, na cidade do Funchal, e quaesquer outras que venham a funccionar nos districtos do Funchal, Angra, Horta e Ponta Delgada, fiquem sob a fiscalização da 5.ª circunscrição dos serviços technicos da industria.

Paço, em 15 de julho de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*