

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Premiada nas exposições de: Antwerpia, 1894, medalha de bronze.—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

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESP.ES: MADRID, D. Juan de Bona.—PARIS L. Cretey.—LIVERPOOL, W. N. Cornett.—BRUXELLAS, Leopold Kirsch.—L. MARQUES, J. M. Costa

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48—RUA NOVA DA TRINDADE—48
LISBOA

TELEPHONE N.^o 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Ampliação á tarifa especial n.^o 7 p. v. para transporte de sal, da Companhia da Beira Alta.

Este numero tem 36 paginas

SUMMARIO

	Páginas
LES CHEMINS DE FER DE MONTAGNE DE LA SUISSE, por Xavier Cordeiro	397
O TRAFEGO DA COMPANHIA REAL EM 1900	398
PARTE OFICIAL—Annuncio de 15 de novembro para a construção do caminho de ferro de Mirandella — Decreto e regulamento de 19 de julho para o estabelecimento e exploração de industrias electricas, Alvará de 23 de maio da concessão do caminho de ferro do Valle do Vouga, Alvará de 19 de outubro da concessão dos Caminhos de ferro da Regua e Chaves á fronteira, Decreto de 10 de outubro abrindo concurso para a construção e exploração do Caminho de ferro de Mirandella a Bragança—Portaria de 14 de novembro aprovando o programma do concurso d'este Caminho de ferro..	399 e 413 a 432
POCINHO A MIRANDA DO DOURO	400
TRACÇÃO ELECTRICA	401
NOTAS DE VIAGEM — V — Genebra e o Salève	401
ATÍSICA E O AUTOMOBILISMO	402
OS CAMINHOS DE FERRO DA EUROPA EM 1901	402
O CONGO BELGA	403
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por L. R.—Cambios, descontos e ágios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hspanholos	403 a 405
TALEIRAS DE FORNALHAS DE LOCOMOTORAS	406
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	406
OS ESCARRADORES NAS GARES	407
LINHAS PORTUGUEZAS	407
LINHAS ESTRANGEIRAS	408
CONCURSOS — AVISOS DE SERVICO — ARREMATAÇOES — AGENDA DO VIAJANTE	408 a 409
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1901	411
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	412

LES CHEMINS DE FER DE MONTAGNE DE LA SUISSE

I—Chemins de fer funiculares par E. Strub

Foi oferecido a esta Gazeta um interessante estudo sobre os caminhos de ferro funiculares da Suissa, acabado de publicar pelo sr. E. Strub, engenheiro em Clasens-Montreux.

O livro do sr. Strub é destinado, principalmente, aos especialistas; a quem o auctor procurou fornecer, concisamente, os dados mais essenciaes sobre diferentes linhas funiculares, e sobre os resultados obtidos na exploração das mesmas linhas.

Não ha dúvida, porém, de que tal assumpto a todos interessa, porque o desenvolvimento que tem tido este ramo de industria e os progressos nelle realizados, constituem uma bella manifestação da actividade e da sciencia da engenharia.

Começa o sr. Strub por algumas noções historicas, citando d'entre as mais antigas a linha funicular de Leopoldsberg em Vienna, construida em 1873, a de Croix Rousse, em Lyon, construída em 1876, e a de Lausanne-Ouchy que tomou por modelo a precedente. Nestas linhas a rampa maxima não excedia 34 p. c. ou 340 millimetros por metro; mas a linha do Vesuvio

tem 60 p. c. de inclinação, e o funicular das pedreiras de marmore de Saillon (Valais) atinge 80 p. c.

Estes funiculares eram movidos a vapor, sem cremalheira.

A construcção do caminho de ferro do Rigi deu lugar ao desenvolvimento das linhas de cremalheira; mas os resultados obtidos não corresponderam ás esperanças nellas depositadas, pois sómente a linha de Vitznau a Rigi deu um rendimento sufficiente.

O funicular de Gienbach e logo em seguida o de Territet-Glion, com contrapeso d'agua, vieram dar novo impulso ás linhas de montanha. Mas a linha de Lugano-Gare, construída em 1885, aperfeiçoou o systema, com o seu tipo de mudança de via automatica, e a de Bienna-Macolin empregou, pela primeira vez, o freio centrifugo, inventado pelo engenheiro Pauli. Este freio foi posteriormente aperfeiçoado pelo engenheiro Ruprecht e hoje é um dos que geralmente se empregam, não deixando nada a desejar quanto ao seu modo d'accção e á confiança que inspira.

Em 1886 foi construído o funicular de Bürgenstock, onde o contrapeso foi substituido pela electricidade.

Finalmente na linha de Stanserhorn, em que se adoptou igualmente a força electrica, foi diminuido o peso do cabo, por meio de um traçado apropriado, e fez actuar o freio sobre os carris, aumentando assim o grau de segurança d'este meio de transporte.

O sr. Strub insiste sobre a importancia da escolha do perfil longitudinal da linha em um caminho de ferro funicular. Assim, nas linhas recentemente construidas, procurou-se adaptar o perfil ao traçado da catenaria. Qualquer diferença entre o perfil adoptado e este perfil theorico dá logar a um augmento de força motriz, e consequintemente a cabos mais pesados e a uma conservação mais dispendiosa.

A plataforma da via é constituida de diverso modo conforme a inclinação. Até 30 p. c. emprega-se uma camada de balastro encaixada entre duas fiadas de pedra. Para rampas superiores a plataforma é d'alvenaria.

As travessas são, no caso do balasto, ferros—zorés; e no caso da plataforma d'alvenaria, simples cantoneiras.

O sr. Strub dá muitas indicações sobre a maneira de construir a plataforma. Descreve tambem minuciosamente a cremalheira, e apresenta muitos pormenores do fabrico e da ligação dos cabos, ajustando á sua exposição o regulamento suíssio de 12 de janeiro de 1894 ácerca dos cabos dos caminhos de ferro funiculares.

A parte mais interessante de um funicular é, segundo o sr. Strub, o freio. É grande o trabalho intellectual empregado no aperfeiçoamento d'este difícil apparelho, sobre que tem havido inumeras experiencias.

As linhas mais antigas empregavam o freio ordinario. No Territet-Glion, cuja inclinação é muito grande,

adopta-se um freio pneumático. Mas este freio deu mau resultado.

Em outras linhas empregou-se um freio diferencial, inventado por Abt, o qual foi igualmente posto de parte pelo seu mau funcionamento.

Os melhores freios actuaes são o centrifugo applicado ao funicular de Bienne-Macolin, o de cinta (ruban) executado por Bell & C.ª no funicular de Rheineck-Walsenhausen; e finalmente o freio de unhas (à griffes), empregado no funicular de Stanserhorn ou o ultimo modelo de Ruprecht. Este freio, porém, exige uma via extremamente forte.

Todos estes apparelhos são descriptos detalhadamente pelo sr. Strub.

As installações extremas das linhas, tanto de contrapeso d'aguas como de força motriz mechanica, são bem descriptas nas suas partes principaes, bem como as roldanas que supportam o cabo.

Os signaes são obtidos por quatro fios collocados ao longo da via; um delles serve para dar signal na estação extrema da chegada ou partida do comboio por meio de campainhas electricas. Dois fios são destinados ao telephone, e o quarto, collocado á altura da carruagem, permite fechar o circuito pelo seu contacto com uma haste (baguette) manobrada pelo conductor do comboio; de forma que, em qualquer ponto da linha, pôde expedir telegrammas.

As instruções para a saída e para a marcha dos comboios são muito simples e orientadas no sentido de uma segurança absoluta. Sob este ponto de vista os funiculares suíssos são tambem notaveis, pois que em 23 annos não houve nelles um unico accidente grave.

O sr. Strub apresenta oito soberbas photographias dos funiculares de Marzili, em Berne, Neuveville-St. Pierre, Schatzalp em Davos, e Vevey-Pélerin.

De dois quadros, onde compilou um grande numero de dados relativos aos funiculares suíssos, resulta que ha actualmente naquelle paiz 28 funiculares, dos quaes 14 com contrapeso d'agua, e cuja extensão total é de 25.306 metros.

A inclinação média d'estas linhas é de 30 p. c.

A despesa de construccion foi de 14 milhões de francos ou proximamente, 553.000 francos por kilometro (mais de 100 contos de réis).

Em 1899 estes funiculares transportaram 2.800.000 passageiros, e a receita total foi de 1.150.000 francos, ou 46.000 por kilometro. Sendo a despesa de 600.000 frs., o rendimento liquido foi de 550.000, ou 4 p. c. do capital.

O livro do sr. Strub é a primeira parte de um estudo geral sobre os caminhos de ferro de montanha.

Certamente a segunda parte não será menos interessante do que a primeira.

XAVIER CORDEIRO

O trafego da Companhia Real em 1900

Referimo-nos no nosso numero anterior aos esclarecimentos annuaes da rede do Sul, até fim de 1899; da Companhia Real temos os até data mais recente—o fim do seculo—mais interessantes, pois, e vamos dalos aqui neste final do anno, seguinte áquelle a que se referem.

A estatística que essa companhia publica *ad usum proprio* mostra-nos o seu enorme trafego e permiten-nos apreciar o movimento que aquellas linhas dão o tra-

fego local, isto é, o proveniente de cada uma das estações.

E é este o esclarecimento mais interessante, visto que os dados geraes sobre o movimento e receitas, em total, já aqui foram dados, no relatorio da administração que ha pouco acabámos de publicar.

Como no total se vê, o numero de bilhetes vendidos foi de 6 206.748, mas ha que notar que a esta somma temos que juntar os bilhetes de papel em quantidade de 1.313.374, metade seguramente das cobranças supplementares que podemos reputar, representa 700.000 passageiros, e as viagens com bilhetes de assignatura que foram 3.486, e se pôde estimar deram 2.000.000 de passagens; o que tudo nos dá não menos de 10.000.000 de passageiros ou a média de cerca de 28.000 passageiros por dia.

Com respeito a mercadorias, o seu total foi de 945.975 toneladas, serviço do publico, e mais 139.838 de serviço da companhia, o que faz 1.085.813 toneladas ou 3.017 toneladas diarias, o que é muito importante.

Eis a nota, por estações de expedição, a que acima nos referimos:

Estações	Passageiros numero	Mercadorias p. v. toneladas
Lisboa R	1.168.554	-
Lisboa S	1.239	-
Campolide	45.983	155
Lisboa C. B	1.284	1.112
Lisboa C. A	-	3.024
Lisboa P	108.514	59.909
Lisboa T	-	65.909
Sul e Sueste	742	1.437
Chellas	7.339	-
Braço de Prata	41.629	20.318
Olivaes	40.087	405
Sacavem	41.064	9.178
Povoa	18.258	12.675
Alverca	7.468	1.546
Alhandra	26.501	4.154
Villa Franca	50.613	1.572
Carregado	18.873	8.082
Azambuja	16.683	2.436
Reguengo	10.249	1.714
Sant'Anna	12.722	5.098
V. de Santarem	3.680	1.207
Santarem	50.724	78.394
V. de Figueira	4.699	2.356
M. de Miranda	5.292	4.150
Torres Novas	19.319	11.265
Entroncamento	22.504	1.284
Barquinha	4.835	2.769
Tancos	1.518	298
Praia	4.605	5.162
Tramagal	2.703	875
Abrantes	17.873	6.988
Bemposta	1.201	926
Ponte de Sôr	8.606	9.004
T. das Vargens	1.276	942
Chança	1.091	4.013
Crato	4.760	10.609
Portalegre	7.628	6.783
Assumar	1.689	3.224
Santa Eulalia	2.728	5.958
Elvas	16.373	9.782
M. Z. A.	10.116	7.388
Payalvo	20.514	9.330
Chão de Maçãs	4.029	6.730
Caxarias	4.035	12.148
Albergaria	3.893	7.486
Vermoil	1.243	1.131
Pombal	9.281	4.489
Soure	12.477	2.699
V. N. d'Anços	1.132	-
Alfarelos	19.693	1.180
Formoselha	12.933	790
Taveiro	12.047	735
Coimbra B	22.293	3.484
Coimbra	122.945	11.239
Souzelas	8.619	154
Pampilhosa E	17.728	5.541

Estações	Passageiros numero	Mercadorias p. v. toneladas	Estações	Passageiros numero	Mercadorias p. v. toneladas
Pampilhosa S.	-	-	Alferrarede	3.772	5.277
B. Alta (Pamp. T.)	49.801	32.590	Mouriscas	711	30
Mealhada	11.276	2.824	Ortiga	1.911	507
Mogofores	16.488	7.663	Belver	2.503	402
O. do Bairro	11.530	4.655	Barca d'Amieira	1.600	418
Quintans	6.583	7.478	Fratel	1.258	151
Aveiro	51.600	30.074	V. V. de Rodam	3.226	716
Cacia	2.229	1	Sarnadas	1.040	152
Estarreja	44.177	10.408	Castello Branco	19.514	6.830
Avanca	5.168	-	Alcains	7.349	3.012
Ovar	72.961	16.814	Lardosa	3.581	298
Esmoriz	23.868	3.565	Castello Novo	6.025	1.799
Espinho	118.496	2.827	Alpedrinha	4.511	1.807
Granja	33.148	177	V. de Prazeres	3.548	576
Valladares	46.210	314	Penamacôr	3.426	1.808
Gaia	114.938	40.882	Alcaide	2.200	1.031
Porto C.	32	794	Fundão	16.070	3.027
Porto P.	81.753	35.506	Tortozendo	4.916	625
Minho e Douro	125.969	54.428	Covilhã	23.484	2.135
Cunheira	580	1.181	Caria	3.315	554
Peso	2.045	2.985	Belmonte	3.301	1.694
Castello Vide	2.224	3.165	Benespêra	924	52
Marvão	2.080	306	Sabugal	3.065	3.594
M. C. P.	6.927	7.783	Guarda E.	5.186	3.259
Alcantara T.	5.009	37.455	B. Alta (Guarda T.)	1.654	3.260
C. da Pedra	5.495	-	Total	6 206.748	945.975
S. Domingos	110.417	-			
Bemfica	34.134	1.756			
Porcalhota	70.096	242			
Queluz-Bellas	79.348	302			
Barcarena	10.907	114			
Cacem	29.314	1.287			
Cintra	105.475	5.194			
Sabugo	7.506	1.359			
Mafra	10.559	1.068			
Malveira	10.876	1.367			
Pero-Negro	5.351	724			
Dois Portos	11.845	4.310			
Runa	7.145	4.533			
Torres Vedras	24.156	15.322			
Ramalhal	2.544	13.568			
Outeiro	1.183	3.004			
Bombarral	13.240	10.961			
S. Mamede	4.881	5.693			
Obidos	6.074	9.511			
C. da Rainha	37.350	6.242			
Bouro	1.111	3.824			
S. Martinho	8.246	3.127			
Cella	4.461	801			
Vallado	14.905	6.700			
Martingança	4.366	6.009			
Marinha Grande	9.228	8.999			
Leiria	30.740	12.560			
Monte Real	13.781	3.372			
Monte Redondo	7.653	6.375			
Guia	7.589	5.946			
Louriçal	9.295	4.879			
Telhada	3.371	1.082			
Amieira	31.265	1.273			
Lares	3.696	-			
Santo Aleixo	2.643	-			
Figueira E.	108.803	26.158			
B. Alta (Fig. T.)	-	97			
Verride	13.071	707			
Caes do Sodré	867.268	1.146			
Santos	177.817	-			
Alcantara-Mar	66.808	14.623			
Junqueira	59.657	-			
Belem	162.257	809			
Bom Successo	10.307	-			
Pedrouços	103.092	16.842			
Algés	261.949	15			
Dafundo	32.412	-			
Cruz Quebrada	42.350	171			
Caxias	36.340	3			
Paço d'Arcos	66.291	1.268			
Santo Amaro	3.343	-			
Oeiras	26.265	157			
Carcavellos	41.561	809			
Parede	37.091	89			
S. João do Estoril	31.884	-			
Estoril	80.639	66			
Mont'Estoril	44.518	-			
Cascaes	148.707	455			

Como se vê, a estação que deu mais passageiros foi Lisboa-Rocio e depois d'ella Caes do Sodré, e a que deu menos, alem do Despacho Central do Porto que é um serviço fóra da linha, foi Cunheira e depois d'esta Mouriscas.

Em mercadorias, as que mais expediram foram Lisboa Caes dos Soldados e Porto-Campanhã, e as que tiveram menos foram Mouriscas e Benespêra, sem contar o ramal de Cascaes em que varias estações não tiveram movimento.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Construcción de Caminho de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 14 de fevereiro do proximo futuro anno se realizará no Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria, perante a commissão especial que para esse fim fôr nomeada pelo Governo, o concurso público para a construcção e exploração, por noventa e nove annos, de um caminho de ferro que, partindo de Mirandella, em continuação da linha de Foz-Tua a Mirandella, e, passando por Macedo de Cavaleiros, termine em Bragança.

As propostas em carta fechada deverão ser entregues até a uma hora da tarde do referido dia 14 de fevereiro.

O programma do concurso, respectivo caderno de encargos, e bem assim o projecto d'este caminho de ferro, estarão patentes nos dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde, na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.

Lisboa, 15 de novembro de 1901.—O Vogal Secretario, José Fernando de Sousa

N. B.—Como prometemos vai como complemento d'este numero toda a PARTE OFICIAL que faltava publicar, do corrente anno.

Pocinho a Miranda do Douro

O distinto engenheiro que firma com as iniciaes E. P. a sua série d'artigos no *Commercio do Porto*, formando um instructivo estudo sobre esta linha ferrea, tem continuado esses artigos, dos quaes bom é respigar alguns periodos que são, sobre todos os pontos de vista, dignos d'attenção.

Segundo o projecto já elaborado, informa o articulista, o caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro começa na estação do Pocinho, no caminho de ferro do Douro, sobe para o planalto existente entre os rios Douro e Sabor, segue pela cumeada do mesmo planalto, paralelamente ao rio Douro, e termina na fronteira de Portugal, ao norte de Miranda do Douro. A sua extensão total é de 122 kilometros. Este caminho de ferro foi projectado de via larga, isto é, tendo a via 1^m,67 de largura entre as faces interiores dos carris. Divide se em tres secções: a primeira do Pocinho a Carviças, da extensão de 33 kilometros, é a mais dispendiosa, por causa das obras de arte, tunneis e pontes; o seu custo está orçado em 49:200\$000 réis por kilometro; a segunda e terceira secções, da extensão total de 89 kilometros, são de muito facil e pouco dispendiosa construcção; o seu custo está orçado em 14:100\$000 réis por kilometro. Resulta d'ahi que o custo da construcção de toda a linha ferrea é de 2 878:500\$000 réis.

O projecto, porém, pôde ser modificado, sem inconveniente para o movimento de passageiros, e o trafego de mercadorias, com o fim de tornar menos dispendiosa a construcção da linha ferrea. O maximo dos declives adoptado, que foi de 0^m,018 por metro, pôde ser elevado a 0^m,025; o raio minimo das curvas de concordancia adoptado, que foi de 300 metros, pôde ser reduzido a 180 metros; emfim, nas obras de arte, tunneis, pontes, viaductos e muros de supporte, e nas estações pôde dispensar-se o luxo de decorações architectonicas e simplificar as mesmas obras, satisfazendo sómente á indispensavel condição de estabilidade da via e segurança no movimento dos comboios. Feito isto, pôde afirmar-se que o custo da linha ferrea será reduzido de um terço, isto é, será sómente de 1.919:000\$000 réis.

O rendimento provavel do caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro calcula-se com grande approximação, considerando as diversas funcções que esta via de communicação é destinada a desempenhar, da maneira seguinte:

1.^a Linha ferrea regional.—A zona tributaria da linha ferrea compõe se de seis concelhos: Moncorvo, Freixo de Espada-á-Cinta, Mogadouro, Alfandega da Fé, Vimioso e Miranda do Douro; a sua superficie é de 286.000 hectares; e a sua população em 1890 era de 66.943 habitantes, com tendencia muito pronunciada para augmentar.

O rendimento bruto provavel da linha ferrea, devido sómente ao movimento agricola da zona tributaria, é computado no minimo seguinte:

Passageiros, 40:000\$000 réis; mercadorias, 45:000\$000 réis; bagagens e recovagens, 15:000\$000 réis; animaes vivos, réis 12:000\$000. Total, 112:000\$000 réis.

2.^a Linha ferrea, prolongação do caminho de ferro do Douro.—Os artigos, que os habitantes da zona tributaria importam para seu consumo, proveem geralmente do Porto, que é o seu centro de abastecimento. Os principaes artigos importados são: tecidos de algodão e de lã, couros cortidos, ferro, utensilios domesticos de ferro, de metal amarello, de estanho, de folha de Flandres e de zinco, arroz, massas, bacalhau, polvo, peixe salgado, assucar, café e chá. O transporte d'estas mercadorias faz-se actualmente com grande dificuldade e despesa ao dorso de muares e em carros de bois, por não haver estradas.

Por isso o seu consumo augmentará de modo que não é facil prevêr, logo que se estabeleça a linha ferrea. Em todo o caso, o rendimento bruto provavel da mesma linha, devido ao transporte dos artigos importados, não será de certo inferior a metade daquelle em que foi computado precedentemente o devido ao transporte das mercadorias e recovagens na propria região, isto é, a 30:000\$000 réis por anno.

3.^a Linha ferrea internacional — Depois de construido o caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro, e prolongado em Hespanha por um troço de 40 kilometros, até entroncar com o caminho de ferro de Zamora a Medina del Campo, o trajecto do Porto a Irun, e portanto a Paris, pela nova linha ferrea é mais curto de algumas centenas de kilometros, do que por Barca d'Alva e Salamanca, e terá maior extensão no territorio portuguez. Os comboios rapidos e os expressos, partindo do Porto para Irun, seguirão de preferencia a nova linha ferrea, a viagem será mais breve de bastantes horas e menos dispendiosa. Por outra parte, a provincia de Zamora é uma das mais ricas do norte de Hespanha; o seu solo é fertilissimo, produzindo tão grande quanti-

dade de cereaes e vinho, que excede muito o seu consumo. A troca de productos entre os habitantes das provincias limitrophes de Traz-os Montes e de Zamora, já hoje muito importante, augmentará com o estabelecimento da linha ferrea, e os productos provenientes da provincia de Zamora, que forem destinados a embarque em porto de mar, seguirão de preferencia pelo caminho de ferro do Douro até o Porto, por ser este o porto de mar mais proximo. Não é possivel calcular com grande exactidão o rendimento bruto devido ao movimento de passageiros dos comboios rapidos e expressos e ao trafego de mercadorias procedentes de Hespanha; mas parece-nos não ser exagerado computando-o em um terço do rendimento da linha ferrea considerada como regional, isto é, em 37:500\$000 réis.

4.^a Linha ferrea mineira — Na região atravessada pelo caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro existem importantes jazigos mineros, e entre elles sobresaem, por serem os mais notaveis do seu genero em Portugal, os jazigos de minerio de ferro do Roboredo, proximo de Moncorvo, e o de marmore e alabastro de S. Pedro da Silva, no concelho de Miranda do Douro. Sem exagerar as previsões, tem-se como certo que, depois de construida a linha ferrea, a exploração dos jazigos de minerio de ferro do Roboredo dará por anno para transportar 500.000 toneladas, a que, por um percurso de 20 kilometros e ao preço de 5 réis, corresponde o rendimento bruto de 50:000\$000 réis; e a exploração das pedreiras de S. Pedro da Silva dará por anno para transportar 50.000 toneladas, a que, por um percurso de 90 kilometros e ao preço de 9 réis, corresponde o rendimento bruto de 40:500\$000 réis; ao todo, pois, 90:500\$000 réis. Deve, além d'isso, aumentar-se que, sendo destinados ao Porto os marmores, alabastos e minerio de ferro, o seu transporte pelo caminho de ferro do Douro desde o Pocinho até o Porto augmentará de um modo consideravel o rendimento d'esta linha ferrea.

Analysado o projecto sob este quadruplo ponto de vista, conclue o auctor d'estes artigos que o rendimento bruto do caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro não será inferior a 270:000\$000 réis, e que augmentará progressivamente de um modo notavel.

Por ultimo, calculando as despesas de exploração em 40 p. c. do rendimento bruto, isto é, 108:000\$000 réis, e devendo o capital de 1.919:000\$000 réis dispendido na construcção da linha ser amortizado em 99 annos ao juro de 5 p. c., a que corresponde a annuidade de 97:000\$000 réis, resulta que os encargos da construcção e exploração da linha ferrea são 205:000\$000 réis, restando o rendimento liquido de 70:000\$000 réis, que corresponde ao juro de 3,6 p. c. do capital dispendido.

Parece ao illustre engenheiro occasião propicia agora, para se lançar a operação necessaria para esta construcção. Pela nossa parte, salvo casos muito especiaes de crise latente, e adoptado, como o temos, por dogma que a construcção de vias ferreas de verdadeira utilidade publica — mais do que de utilidade, uma necessidade urgente — como esta, são sempre de grande proveito, entendemos que não se deve adiar por mais tempo esta construcção.

Uma subscricção publica aberta, de preferencia primeiro, nas localidades a servir pela nova linha, daria, com certeza, resultados brilhantes.

E' este um novo meio que lembramos ao governo e quizeramos ver posto em practica.

A linha é, sem duvida, de vantagem para todo o paiz, mas de mais immediatos effeitos para os povos limitrophes.

Não só ella irá valorizar-lhe as suas propriedades e os productos d'ellas, como, levando-lhes a importação de consumo por preços mais economicos, facilitando-lhes a viagem, convidando os estranhos a visitar aquellas bellas regiões, concorrerá sem duvida, para um notavel desenvolvimento local.

São, pois, os habitantes entre o Douro e o Sabor, entre Pocinho e Miranda, os mais interessados, os que devem, com enthusiasmo, tomar, antes de todos, o papel que lhes garante a construcção da sua linha.

E se esses não o garantirem na totalidade, o resto não faltará quem o tome.

Seria até uma experencia a fazer, prescindir por

completo de intermediarios e fazer a entrada de prestações á medida das necessidades, segundo o adeantamento dos trabalhos. Isso daria um tom de confiança á operação e não nos surprehenderia ver a emissão coberta superabundantemente.

TRACÇÃO ELECTRICA

Nas linhas de Lisboa abriu no dia 1 o complemento da linha da Avenida e vão abrir na semana proxima duas importantes carreiras; uma que não é nova e só é a mudança de tracção animal para a mechanica; a do Rocio ao Intendente; outra que é novidade de grande interesse, a das ruas do Alecrim e S. Roque até o Rato, em serviço ascendente, fazendo a volta por S. Mamede e Avenida.

Esta é uma linha de primeira ordem em que a companhia terá que pôr um serviço intensissimo, porque serve toda a parte alta da cidade.

*
A camara convidou a companhia a aumentar as taboletas de paragem.

D'accordo, e seria então occasião para fazer o que já aqui indicámos, estabelecendo paragens efectivas e outras facultativas.

Aquellas podiam ser em reduzido numero e indicadas por taboletas, nos postes, de côr vermelha; estas por taboletas brancas, verdes ou amarellas.

Mas é preciso que a camara encontre meio de pôr termo á teimosia da companhia do gaz, de forma a que esses letreiros fossem illuminados durante a noite.

*
A respeito dos disticos indicadores dos carros parece que, depois da nossa noticia do numero passado, a companhia se resolveu, e a camara se não oppõe, a que o distico posterior indique o destino e não a procedencia.

Quasi todos os carros já circulam nestas condições mas não são todos, e insistimos por que se torne geral a medida.

Se a tela que circula dentro dos mostradores é um tecido muito delicado que se avaria com successivas revoluções, como alguém nos disse, a companhia que tenha paciencia com este prejuizo e complete o bom serviço que está fazendo, acabando com aquella irregularidade.

Quizeramos mais: que se acabasse com a stulticia de certas indicações de destino. Carros que vão do Caminho de ferro para a Avenida indicam que vão pelo Chiado, ou Arsenal. Isto não deve consentir-se, porque pode causar grandes transtornos a quem não conhece, e bem, a cidade.

Consta-nos que a companhia pensa em adoptar uns letreiros moveis lateraes. E' uma providencia bem simples e utilissima que esperamos ver em vigor sem demora.

Lembramos mesmo que esses letreiros sejam de côres diferentes, segundo o destino, como se usava antigamente.

Ha que attender aos analphabetos, que só pelas côres podem differenciar os destinos dos carros, e se em todos os paizes se usa esse meio de distincção, mais razão ha, entre nós, para o adoptar.

Em Milão até os postes indicadores de paragem teem as côres distinctas do destino das carreiras; em Leipzig ha sobre os vehiculos uns discos com essas côres, illuminados á noite.

Ahi tem a companhia exemplos a seguir.

*
Em Madrid a municipalidade abriu concurso, com premio, para o invento que melhor evite os atropelamentos feitos pelos carros.

Já ha 60 concorrentes, entre os quaes alguns se promtificam a dar o proprio corpo á experiença.

Lá não se usa o *feuder* ou grades deanteiras adoptadas nos carros de Lisboa e que, sem serem infalliveis, alguns desastres teem evitado.

Melhor do que estes, inventou em tempo pessoa d'esta redacção um apparelho salva-vidas, mas alguns competentes a quem comunicou a sua ideia não a acharam viavel.

E querem saber o que succedeu? Na America um engenheiro teve ideia *perfeitamente igual*. Apresentou-a ao governo que tão boa a achou que a mandou adoptar em todos os carros e o inventor ganhou uma fortuna. Bem se vê que os portuguezes não são... americanos.

NOTAS DE VIAGEM

V

Genebra e o Salève

Nos ultimos dez annos todas as cidades do mundo teem tido grandes transformações, mais notaveis do que no decennio anterior.

A pavimentação de pedra foi, por toda a parte, substituida pela de madeira, beton, asphalto ou outros materiaes semelhantes; a illuminação a gaz, por bicos de de luz mais ou menos intensiva, deu lugar á electrica e á de incandescencia pelo gaz, produzindo um grande brilhantismo nas ruas e habitações.

E' assim que, quem, depois de dez annos, entra em Genebra, encontra-a transformada. A rua do Monte Branco, que desce da estação até o lago, que antigamente não era notavel durante a noite por qualquer efecto de luz, parece hoje uma sala, graças á claridade que a illumina, á perfeita homogeneidade do seu pavimento.

Passeantes poucos a pé ou de trem, mas relativamente muitos em bicycletas que vencem a rampa ou por ella deslisam com a facilidade que dá a este meio de viação aquelle bello piso de madeira ou asphalto, de todas as principaes ruas.

De dia, outra novidade se oferece para commodidade do visitante: o bello serviço de tremvias electricos que circulam continuamente em todos os sentidos.

A tracção é por fio aereo; os carros são elegantes e commodos. Do seu aceio não falemos, porque na Suissa tudo é limpo e aceado. Os preços são 10 centimos, equivalentes a 20 réis, até o limite da cidade, e ainda numa distancia de 6 kilometros fóra della.

Nestes carros se podem realizar bellos passeios, porque elles servem todos os arredores até grande distancia.

Mas uma das excursões que mais se aconselha ao viajante em Genebra, é á do Monte Salève, pelo grandioso ascensor electrico, que nos eleva áquellas alturas com igual commodidade á das mais suaves linhas ferreas.

Estes caminhos de ferro teem ainda a curiosidade de ser este a primeira linha de montanha que se installou inteiramente movida pela electricidade.

Para se ir lá ha dois caminhos, sendo indiferente escolher um ou outro, porque os bilhetes de ida e volta custam o mesmo; e o melhor é ir por um e voltar por outro, o que tambem muito pouco altera o preço.

Supondo que o leitor quer ir pelo mesmo caminho que eu segui, vou-lhe dizer como deve ficar:

Dirige-se ao largo que fica por detraz do Jardim Inglez, na segunda rua, e se chama *Cours de Rive*, onde ha um barracão de madeira que é a estação do caminho de ferro de via reduzida.

Ahi toma bilhete de ida e volta, que custa 10,80 francos em 1.^a classe ou 7,80 em segunda. Note-se que esta é muito razoavel e na Suissa pouca gente anda em 1.^a.

Há comboios a varias horas, mas o que eu aconselho aos que queiram ir de manhã é o das 8 e 40 ou, o maximo, o das 9 e 40, porque indo mais tarde se é forçado a almoçar lá no alto e a só regressar na carreira das 3 e 13.

Em meia hora estamos na estação de *Veyrier*, donde parte o electrico para *Treize Arvores*, alto do *Salève*.

Trasborda-se para o carro ascensor que é um vehiculo aberto sobre uma linha de cremalheira, sistema Abt, d'aço, com contra-carril em todos os pontos onde a rampa atinge 12 % ou mais.

Os carros comportam 40 passageiros, cada um.

Sob o leito, entre os eixos vão os motores dynamos, que recebem a corrente da linha electrica e a transmittem ás rodas dentadas que trabalham na cremalheira central e são independentes das outras seis rodas que sustentam o vehiculo.

A corrente para a tracção e illuminação é fornecida por um carril lateral, a uns 40 centimetros d'altura do solo.

O carro, além do seu motor de 40 cavallos, tem oito freios electricos, 4 dos quaes actuam sobre as arvores dos motores, 2 são manobrados das plataformas e actuam para a descida, os outros dois são automaticos e servem para a paragem instantanea, em caso de interrupção da corrente.

Esta é fornecida por uma fonte electrica situada na margem do *Arve*, contendo tres turbinas motoras de 3^m20 de diametro, produzindo 250 cavallos de força e susceptiveis de produzir 1.000. Ordinariamente uma só turbina basta para produzir uma corrente continua da tensão de 600 volts. A força é transmittida por fios aereos á estação central de *Monetier-Mairie*, distante 2 kilometros, e alli se distribue aos conductores das 3 linhas.

A linha, partindo de *Veyrier*, contorna a montanha e, inflectindo para a esquerda, ataca atrevidamente o rochedo a pique.

Convém escolher logar ao lado esquierdo.

A sensação do viajante é extraordinaria; parece que vamos em balão, tal é a suave rapidez com que nos sentimos elevados, vendo estender-se sob nós um panorama immenso, interminavel, e mais perto profundos abyssos sobre os quaes a via passa triumphante da sua força e segurança.

Acima de nós a muralha perpendicular em que se vê a gruta dos moedeiros falsos, bandidos que alli habitaram na edade média.

Em breve chegamos a um cruzamento á boca d'un tunnel, onde temos que esperar o outro carro que desce.

Bemdita espera que nos permitte uma demora de alguns minutos ante aquele esplendido espectaculo.

Genebra, lá em baixo, parece uma pequena aldeia no meio d'aquella immensidade de planices e montanhas; o Rhodano, o *Arve*, modestas ribeiras que serpenteiam entre jardins colossaes.

Passado o tunnel, a breve trecho estamos na primeira estação, a 700 metros d'altitude.

D'ahi á seguinte, atravessa-se um valle arborizado, até que em *Monetier-Mairie* temos o entroncamento com a linha que vem d'*Etrembières*, e depois de breve paragem, seguimos marinhando a crista do grande *Salève*, numa rampa de 25 %.

A vista estende-se, amplia se por mais grandioso espectaculo, defrontando com as montanhas colossaes que parecem emergir da terra.

E' uma fascinação a que o viajante não resiste.

Chegamos enfim a *Treze Arvores*, titulo que é uma corrupção da palavra, porque o verdadeiro nome local é *Tres Arvores*, visto que só tres alli existem.

Estamos a 1.142 metros, e quem subir a pé, mais 42, encontrar-se ha perfeitamente no alto da montanha, gozando de uma incomparavel vista para todos os lados; os Alpes da Saboya e do Vallais, o Monte Branco, a immensidade para qualquer parte que se olhe.

D'este ponto como de qualquer dos intermédios podem-se fazer deliciosos passeios, mas como não os fiz e só descrevo o que praticamente conheço, o leitor que alli fôr encontrará a sua descripção em qualquer guia, que é o que não falta na Suissa.

Assim elles não faltassem em Portugal!

A descida pôde fazer-se, desde a estação commum a que acima me referi, pela linha d'*Etrembières* que é menos interessante, mas é, em todo o caso, variada em panoramas; neste ponto passa-se ao tremvia a vapor que em 50 minutos nos traz á estação de *Molard*, proximo da ponte do Monte Branco.

O automobilismo e a tísica

O dr. Douxon Turner, vice-presidente do Club Automobilista da Escocia, acaba de descobrir uma nova utilidade no uso dos automoveis. Segundo elle escreve n'uma importante revista da especialidade, o automobilismo terá um grande futuro, dada a utilidade que d'elle se pôde tirar no tratamento dos tisicos, ao ar livre. O celebre medico verificou já, com vivo interesse, os seguintes effeitos salutares realizados em doentes que fizeram passeios de 30 a 50 milhas em automovel: aumenta o appetite, o doente anima-se, recupera o sono profundo, adquire uma boa temperatura, que se torna permanente passados alguns dias, diminue consideravelmente a tosse, e os demais symptomas tambem assinalam sensiveis melhorias.

O dr. Turner recommends aos directores de todos os sanatorios para tisicos, installados para tratamento ao ar livre, o habito de passear os enfermos num bom automovel lançado á maior velocidade que os regulamentos de policia permittam.

Os doentes devem ser collocados no automovel de forma a ficarem ao abrigo do pó, que é o grande inconveniente d'este novo modo de condução.

Os caminhos de ferro da Europa em 1901

Temos presente a estatística dos caminhos de ferro da Europa que se achavam em exploração no principio do corente anno. Segundo essa estatística a extensão das rôdes nos diversos paizes da Europa offerecia, áquella data, o seguinte quadro comparativo:

A Allemanha tinha 51.391 kilometros; a Austria-Hungria 36.883; a Belgica 6.345; a Dinamarca 3.001; a Espanha 13.357; a França 42.827; a Inglaterra e Irlanda 35.186; a Grecia 972; a Italia 15.787; o Luxemburgo 466; a Noruega 2.053; a Hollanda 2.743; Portugal 2.376; a Romania 3.098; a Russia e a Finlandia 48.107; a Servia 578; a Suecia 11.320; a Suissa 3.783; a Turquia, Bulgaria e Rumelia 3.142; Malta, Jersey e Man 110.

A totalidade de kilometros das rôdes da Europa era de 283 525.

No principio do anno de 1900, esta mesma totalidade era de 278.337, havendo pois um aumento de linhas construidas que representam 5.188 kilometros.

Nesta estatística é a Russia que figura com o maior numero de kilometros construidos.

Proporcionalmente com a população a rôde dos caminhos de ferro da Suecia é a que tinha o maior numero de kilometros construidos, calculando-se 2.240 kilometros por cada milhão de habitantes.

Proporcionalmente com a superficie do territorio é a Belgica que occupa o primeiro logar, calculando-se 2.190 kilometros de linha ferrea por cada 1.000 kilometros quadrados.

Portugal aumentou um pouco mais as suas linhas do que a Noruega, e um pouco menos que os Paizes-Baixos.

O Congo Belga

Está organizada a companhia dos caminhos de ferro do Congo superior aos grandes lagos africanos, e pelo muito que interessa aos nossos districtos confinantes com aquella possessão belga tudo que diga respeito aos trabalhos estrangeiros para a conquista do commercio do interior, vamos dar sobre a nova rôde os detalhes que encontramos em varias revistas estrangeiras.

A ideia da construcção d'esta linha nasceu, naturalmente, do exame dos bons resultados da do Congo inferior, até Dolo.

Quando se sobe o gigantesco rio, não se pôde ir além de Matadi em consequencia das quedas d'este rio que tornam a navegação impossivel; o caminho de ferro obvia a esta dificuldade, permittindo a viagem até Léopoldville, onde se pôde tomar a via fluvial. Por esta se vae até Stanleyville, onde de novo os obstaculos impedem a passagem.

E' d'aqui que se projectam duas novas linhas.

A primeira, de 730 kilometros, segue na direcção de leste a Mahagi, sobre o lago Albert, onde ligará á linha que deve vir de Redjaf, no Nilo, e ser tambem ligada ao rio e ao caminho de ferro de Kartum á Alexandria.

A segunda, de 150 kilometros, desce para o sul, costeando o Congo, para attingir Pontherville, ponto onde o rio é, de novo, navegavel.

Mais longe ha, porém, novas quedas e ahi se construirá outra linha de 200 kilometros até Lukuga, com um ramal de 335 kilometros para leste chegando ao lago Tanganika, do outro lado do qual já existe o caminho allemão ligando este lago com Bagamoyo, no Oceano Indico, linha que, tambem por si, ligará para o norte ao lago Victoria Nyassa.

D'esta forma o continente africano ficará servido por linhas de transporte facil do oeste ao leste, do Atlântico ao Indico, não tendo o viajante, para atravessar tão enorme distancia, senão que passar do comboio ao vapor e d'este áquelle.

Ao sul, uma outra linha partindo do Congo descerá sobre Fort-Salisbury e poderá ainda ligar á grande linha ingleza que vem do Cabo.

Tal é o projecto què o rei Leopoldo desde muito tem em mira e que se propõe realizar num futuro mais ou menos proximo.

Como se vê, é vastissimo, da maior importancia e será a total ruina do nosso commercio da Africa occiden-

tal, se não formos activamente tomado a deanteira na construcção das nossas linhas — o prolongamento da de Ambaca para além do Lucalla, a de Mossamedes e outras que nos assegurem o trafego do interior.

Para a realização daquelle projecto formou-se já uma companhia com o capital de 25 milhões de francos que vae emprehender os primeiros trabalhos.

O Estado garante-lhe o juro de 4 % ao capital empregado e encarrega-se, pelos seus soldados, dos terraplenos, trabalhos de infrastructura e assentamento das vias; pela sua parte a antiga companhia do Congo transportará gratuitamente o material necessário.

Além de 4 % de lucro o Estado partilha com os accionistas dos beneficios da exploração da linha, recebendo tambem metade dos productos dos dominios concedidos á companhia ao longo das linhas, especialmente na vasta floresta do Aruwimi que Stanley descreveu como riquissima em borracha, marfim e outros productos.

E', pois, uma verdadeira associação do governo com os empreiteiros, constructores e exploradores da rôde projectada.

Que os nossos estadistas se vejam neste exemplo. Se para alguma coisa ainda é tempo...

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Obrigações de 1.º grau)

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de janeiro proximo futuro, será pago o coupon, ouro, do 2.º semestre de 1901, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 16 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,11 liquidos de imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 16 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,50 liquidos de imposto em França;

Pela apresentação do coupon n.º 13 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % primeira série 1886, (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 % e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon n.º 12 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 % (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de janeiro proximo futuro em Lisboa na séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o tesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no Diario do Governo n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 30 de novembro de 1901.—O Presidente do Conselho d'Administração — Antonio Maria Pereira Carrillio.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na séde da Companhia á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 12 de dezembro de 1901. Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa. O presidente o Conselho de Administração Carlos Lopes.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Sorteio de obrigações

Tendo sido sorteadas para amortizar as obrigações n.ºs 2.391, 3.232, 3.605, 3.690, 3.691, 4.243, 5.367, e 5.163, serão chanceladas, pagando-se desde o dia 31 do corrente mês o seu capital nominal de 90.000 réis a cada uma e mais 2.250 réis do respectivo coupon n.º 11 do 2.º semestre do corrente anno.

Porto, 12 de dezembro de 1901. Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães. O gerente *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia do Caminho de Ferro do Porto
á Povoa e Famalicão

Pagamento do coupon n.º 43

Nos dias 26, 27 e 28 do corrente e em todas as quintas-feiras seguintes, das 12 às 2 horas da tarde, estará aberto o pagamento do coupon n.º 43 das obrigações d'esta Companhia, o qual se efectuará nesta cidade, na sua séde, praça Mousinho de Albuquerque, e em Lisboa, em casa dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna.

Porto, 7 de dezembro de 1901. O presidente do conselho de administração—*Manuel Eleuterio Pereira da Fonseca*.

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 30 de novembro de 1901

Activo

Capital empregado :	
Construção até Guimarães.....	827:808\$630
Prolongamento até Fafe	22:069\$347
Materiaes em deposito	23:660\$974
Devedores diversos.....	26:814\$939
Exploração. Despesas geraes de 1901	26:558\$347
Gerencia (despesas da séde) de 1901	2:371\$321
Conta de juros de 1901.....	14:574\$695
Dividendo de 1901	8:922\$000
Dinheiro em deposito	20:500\$000
Caixa.....	299\$099
	<hr/>
	973:579\$361

Passivo

Capital :	
Acções	300:000\$000
Obrigações.....	537:030\$000
Accionistas seus creditos	115\$500
Depositos e Fianças.....	2:880\$524
Contas em liquidação	10:303\$161
Exploração, receita geral de 1901	96:074\$357
Dividendos a pagar	695\$000
Juros de obrigações a pagar	616\$870
Retenções geraes	11:939\$437
Fundo de amortização	2:970\$000
Fundo de reserva	8:000\$000
Lucros e perdas	2:954\$512
	<hr/>
	973:579\$361

Porto, 9 de dezembro de 1901.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de dezembro de 1901.

O resultado da assembléa geral ordinaria do Banco de Portugal, levado a effeito no dia 7 do corrente, foi o assumpto dominante da semana nos circulos financeiros e politicos.

Houve quem capitulasse de inutil esta reunião, por isso que a assembléa era e se conheceu incompetente em resolver sobre o fim para que a convocavam. E todavia, a reunião não podia deixar de effectuar-se desde que o conselho geral do banco se compromettera solemnemente, em 3 de janeiro ultimo, para com esta mesma assembléa, a nada definir com o governo sem auctorização d'ella.

Foi justamente esta obrigaçāo contrahida que o conselho geral cumpriu, pedindo, ao mesmo tempo, auctorização para a assignatura do contracto provisorio, cujo projecto era já do domi-

nio dos accionistas, a fim de ser oportunamente submetido á assembléa geral extraordinaria, unica competente para a resolução definitiva do assumpto.

Ora, scientes dos factos, entenderam os accionistas não conceder nem recusar a auctorização pedida para a assignatura do contracto provisorio, deixando isso ao alvedrio do conselho, e votando a convocação, nos prazos legaes, de uma assembléa geral extraordinaria, para tomar conhecimento e resolver sobre as bases do contracto.

A estas bases já nós aqui nos referimos detidamente em um dos nossos anteriores boletins. O clou, a grande mola do contrato é a conglobação, na conta corrente do estado, dos dois emprestimos de 8.000 contos e 5.050 contos (saldo de 7.000) ficando por consequencia elevada aquella conta corrente a 41.000 contos, e cessando, ipso facto, o pagamento de juros a que o governo era obrigado por estes emprestimos. D'aqui uma economia para o estado de 434 contos annuaes. Como compensação e para o resarcir da falta dos lucros que lhe tira, permite o governo ao banco a mobilização de parte das suas reservas, circumstancia a que também nos reportámos já.

Dissémos acima, que a assembléa geral ordinaria havia deixado ao conselho geral do banco a latitude de assignar ou não assignar o contracto, julgando-se incompetente para resolver sobre o assumpto. A tanto monta dizer que esta liberdade, facultada ao conselho fazia recair sobre elle, exclusivamente, a responsabilidade da resolução que tomasse contas da convocação da assembléa geral extraordinaria.

O conselho entendeu não proceder sem auctorização da assembléa competente; e como o governo, pela sua parte, entendesse também não dever prescindir, nos termos ajustados, de uma assignatura immediata, muito embora essa assignatura pudesse ser prejudicada pelas resoluções da assembléa extraordinaria,—estabeleceu-se o conflicto entre o governo e o banco, conflicto que o governo cortou, prescindindo do contracto ajustado, ficando assim as duas entidades com plena liberdade de accão.

Muito ao correr da penna, eis a exposição, sem commentarios, dos factos, até o momento em que escrevemos. No nosso proximo boletim proseguiremos sobre o que fôr occorrido, e concluimos agora por lamentar que estas divergencias, que ainda contamos ver removidas no interesse geral do paiz, tivessem já causado uma verdadeira perda para o banco — a voluntaria saída do seu digno vice-governador o senhor conselheiro Augusto José da Cunha, carácter lidimo e a personificação mais completa e acrisolada de aquillo que se chama urbanidade.

Agora a nossa costumada resenha do movimento da bolsa na quinzena finda.

Valores do estado — Em inscrições, concorrência de offertas muito razoavel, não faltando compradores. Ficam a 39.90. Em obrigações 1888 4 1/2 % tambem se operou diariamente entre 57.600 e 58.000 para assentamento e 56.800 e 57.000 para coupon. Em outros papeis muito pouco se fez.

Acções de bancos e companhias. — As acções do Banco de Portugal que as occorrencias da ultima assembléa tinham feito bairar para 144.000 recuperaram logo o perdido e firmam-se a 149.000 sem vendedores. As do Banco Commercial tiveram muito pouco movimento entre 134.000 e 134.500. As do Lisboa & Açores faltaram por completo. As do Ultramarino, algumas operaçōes effectuadas, firmando-se a 124.000.

As acções da Companhia dos Phosphoros tiveram regular oferta e correspondente procura. Variaram entre 73.000 e 73.300 as da 1.ª emissão e ficaram a 33.500 as da 2.ª. As dos Tabacos pouco apareceram. Estava a 135.600. Obrigações predias, pouco feito das de 6 % assentamento entre 96.500 e 97.000. Outro tanto com as de 5 %, cotando-se estas a 93.200 assentamento e 92.000 coupon.

Empresas africanas — As obrigações Atravez Africa tiveram sempre compradores, variando entre 83.500 e 84.000. As acções da Companhia de Moçambique foram d'esta vez mais procuradas, ficando a 8.400. O mesmo diremos para as da Zambezia que variaram de 3.850 para 3.750.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	39 5/16	39 7/8	Desconto no Banco	
» cheque..	39 5/8	39 1/2	de Portugal....	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	720	721	No mercado.....	6 %
» cheque....	725	727	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	292	293	res.....	—
» cheque....	296	297	Cambio do Brazil.	12 7/16
Francfort 90 d/v...	292 1/2	293 1/2	Premio da libra...	1 \$600
» cheque...	296 1/2	297 1/2	e	
Madrid cheque...	910	920		1 \$630

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Lisboa: Inscrições de assent.	38,90	40	38,90	39,95	39,95	39,90	38,95	38,85	38,90	39,90	38,75	38,70	—	—
» coupon	—	40	38,90	39,95	39,95	38,90	38,95	38,85	—	—	38,95	38,70	—	—
Obrig. 4% 1888	—	—	—	—	—	20.500	—	20.500	20.450	20.450	—	20.450	—	—
» 4% 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4% 1890 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4½% assent.....	—	—	57.000	57.000	57.500	57.600	58.000	58.000	58.000	58.000	58.000	58.000	—	—
» 4½% coup. int...	57.000	—	56.800	56.800	56.800	56.800	57.000	56.800	57.000	—	57.000	57.000	—	—
» 4½% externo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46.500	—	—
» Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	148.000	148.000	148.000	146.000	144.000	144.000	—	149.000	—	—	—	—	149.000	—
» » Commercial	134.500	—	134.500	134.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » N. Ultramarino..	124.000	—	124.000	124.200	124.000	124.000	124.000	124.000	—	—	124.000	124.000	—	—
» » Lisboa & Açores	—	—	—	—	—	—	—	—	125.000	—	125.000	125.000	—	—
» Tabacos coupon ...	134.000	—	134.000	—	134.000	—	—	135.500	136.200	135.600	—	135.000	—	—
» Comp.º Phosphoros.	73.000	74.000	74.000	73.650	73.300	73.200	73.000	73.000	73.100	73.100	—	73.500	—	—
» Real...	—	—	—	—	—	15.500	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%	—	—	—	—	97.000	97.000	—	—	96.500	96.500	—	—	—	—
» 5%	93.600	93.300	—	93.200	93.200	—	—	—	93.500	93.200	93.500	93.400	—	—
» Comp.º Phosphoros.	92.400	92.100	92.300	92.350	92.200	—	92.100	—	—	—	—	92.000	—	—
» C.º Real 3% 1º grau	82.500	83.000	—	—	83.500	83.500	—	—	—	—	—	82.900	82.900	—
» 3% 2º grau	20.950	21.000	21.000	21.000	21.050	21.200	21.150	21.600	21.600	21.800	21.900	21.850	—	—
» C.º Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	83.300	83.500	83.800	83.800	83.800	83.600	—	83.500	84.000	—	—	83.800	—	—
Paris: 3% portuguez	27,45	27,25	27,35	27,30	27,75	27,62	27,62	27,95	28,02	27,60	27,25	27,40	—	—
Accções Comp.º Real.....	—	62	62	66	67	61	67,50	71	71	70	—	—	—	—
» Madrid Caceres....	—	—	—	32	35	40	—	—	35	34	—	—	—	—
» Norte de Hespanha.	172	171	176	178,37	194	198	199,50	189,50	187	—	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza....	243	241	245	247	262	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	190	189,50	189,50	—	205	230	232	227	217,50	—	—	—	—	—
Obrig. Comp.º Real 1º grau.	—	—	340	340	—	340	340	340	341	343	343	343	—	—
» » 2º grau.	85	84	85	86	87	88	89,50	90	93	91	92,50	—	—	—
» C.º Beira Alta.....	74,50	76	75	76	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres	79	79	80	80,50	81,50	95	95	—	—	—	—	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	284	284	287	288,25	290	293,75	298	296,50	292,50	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	27,12	26,87	26,87	27	27,12	27,25	27,12	27,37	27,50	27,25	27,12	27,12	—	—
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	—	—
Amsterdam: Atravez Africa...	66,25	66,25	66,25	66,38	66,25	66,25	67	69,50	69,62	69,62	68,75	68,50	—	—
Zruzelas: Atravez Africa	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	65,75	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Kil.	Totais Réis	Kilom.	1901 Réis	1900 Réis
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rête e nova não garantida	19 25 Nov	693	81.300.000	117.316	693	73.931.931	106.683	3.886.812.000	3.750.912.869
	26 2 Dez	»	79.416.000	114.597	»	72.516.224	104.641	3.966.228.000	3.823.429.093
Nova rête garantida	19 25 Nov	380	17.233.000	45.350	380	11.766.069	30.963	522.604.000	494.534.131
	26 2 Dez	»	15.295.000	40.250	»	11.765.776	30.962	537.899.000	506.299.907
Sul e Sueste	8 14 Out	488	26.981.320	55.289	488	23.698.650	48.562	859.214.596	781.120.578
	15 21	»	25.866.320	53.004	»	23.133.470	47.404	885.080.916	804.254.048
Minho e Douro.....	8 14 Out	353	35.548.955	100.075	353	25.830.210	73.173	1.000.441.143	957.275.192
	1 7 Out	»	25.890.547	73.334	»	25.140.858	71.220	1.026.331.690	982.416.050
Beira Alta	29 4 Nov	253	11.451.454	45.262	253	13.286.052	52.514	317.310.575	325.063.442
	15 11	»	7.098.501	28.057	»	7.431.309	29.372	324.409.076	332.494.751
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	12 18	»	6.580.114	26.008	»	7.122.222	28.151	330.989.190	339.616.973
	17 23 Set.	105	2.635.605	25.101	105	2.775.273</			

TALEIRAS DE FORNALHAS DE LOCOMOTORAS

A *Revue technique* publica num dos seus numeros recentes um interessante artigo a respeito das taleiras de bronze *Stone* para as fornalhas de locomotoras. Já a companhia «Paris-Lyon-Mediterraneo» e a companhia do Norte francez haviam registado os bons resultados que tinham reconhecido nas experiencias feitas com este material. Os constructores, todavia, introduziram ainda algumas modificações que melhoraram ainda o fabrico das cabeças das taleiras sem alterar o corpo das mesmas taleiras, pois que, segundo a opinião geral, não precisavam de transformações.

As cabeças das actuaes taleiras pôdem, mercê da liga adoptada, ser rebitadas tão facilmente como se fossem de cobre. Com esta liga é facil dar-lhes todas as dimensões e formas que aprovare, e bem assim batel-as a martello quando occorra alguma fuga, pois que ella supporta o choque melhor do que o cobre.

Pelo seguinte quadro se verifica a superioridade na resistencia da liga á ruptura a altas temperaturas e no limite de resistencia elastica.

Temperatura	BRONZE STONE		COBRE	
	Kig. por m. ² quadrado	Limite de elasticidade	Kig. por m. ² quadrado	Limite de elasticidade
a frio	19,5	30,40	22,58	4,01
» 205° c.	19,2	25,40	17,40	3,10
» 315° »	19,2	24,25	14,67	3,10
» 425° »	15,2	21,29	8,45	2,67

O facto de fusão da liga *Stone* é mais alto ainda do que o do cobre, 1114° c ou superior em 38.º

O alongamento na ruptura atinge 80 p. c. á temperatura de 205° c.

Como se vê do quadro, o limite de elasticidade e a carga de ruptura decrescem, como é sabido, com o aumento da temperatura, mas decrescem menos rapidamente na liga do que no metal simples, sendo por isso sempre superiores, e muito, naquella.

Supporta portanto muito bem as altas temperaturas.

Accresce que as taleiras são muito flexiveis, mercê dumas ranhuras longitudinaes de fundo curvilineo, o que annulla os inconvenientes conhecidos provenientes da grande rigidez das taleiras ordinarias de cobre.

Este material parece portanto constituir um valioso aperfeiçoamento muito para considerar.

Traduzimos a palavra *entutoise* por taleira.

Publicações recebidas

Commercio e Navegacão — Estatistica especial de 1900.— Em tempo, ao receber estas estatisticas, notámos, mais d'uma vez, que o atraso com que eram publicadas, aparecendo sempre mais de um anno depois, as tornava de menos utilidade, por os seus esclarecimentos já não poderem aproveitar aos estudos economicos a que são destinadas.

Já, felizmente, não podemos hoje dizer o mesmo, porque a estatistica de 1900 apparece-nos antes do fim do anno seguite, e é facil reconhecer que um tra-

lho d'estes, dando um tão volumoso tomo, não podria sair antes.

Limitamo-nos hoje á simples noticia do recebimento d'esta publicação do Ministerio da Fazenda, reservando-nos para um proximo numero em que d'ella extrahiremos interessantes dados que respeitam ao nosso commercio e ao movimento dos nossos portos.

Boletim da Propriedade Industrial.— Não tem este boletim a mesma presteza em apparecer que notamos na Estatistica acima.

O ultimo volume, publicado agora, reune nada menos de 12 numeros respeitantes a março de 1899 a fevereiro de 1900, quando seria para desejar que cada um d'esses numeros tivesse saído na sua data e dos seguintes já teríamos mais 9 ou 10.

Desta forma só agora se pôde saber o movimento de patentes d'invenção, de marcas patentes e outras garantias pedidas pela industria quasi dois annos depois.

E o proprio livro nos demonstra evidentemente o seu atraso, dando-nos, logo no principio, a Organização do Ministerio das Obras Publicas... do sr. Elvino de Brito, quando já está publicada a completa reforma d'essa legislacão feita pelo actual ministro.

A reunião, em volume, dos boletins de doze mezes parece indicar que se trata de os pôr em dia. Assim o desejamos.

Estatistica Geral dos Correios.— Mais atrasada ainda anda esta estatistica, porque só agora vem a lume a de 1889.

A estatistica, aliás muito completa no que respeita ao movimento de correspondencias, não o é tanto como a desejaríamos, pelo menos na comparação que faz da receita com a despesa, em que faltam muitos detalhes que seriam interessantes, taes como a descrição dos totaes dos vencimentos, gratificações, ajudas de custo, transportes e percentagens, que figuram numa só verba, os das despesas de serviço, rendas de casa e material, que se englobam noutra, etc.

Tambem na receita não se especifica o producto de cobranças de recibos, e outros esclarecimentos que poderiam interessar.

Verdade seja que o pessoal não abundava, naquella data, porque um exercito d'esta bella cruzada de paz de 4.463 empregados, entre effectivos e addidos, comprehendendo correios e telegraphos, não é por certo suficiente para acudir a tão extenso e intenso serviço.

A B. C. do Povo, por Trindade Coelho.— A falta de espaço tem-nos impedido de accusar recepção d'esta cartilha das escolas, que o distinto jurisconsulto e journalista publicou e de que fez larga distribuição gratuita em todo o paiz.

Seguindo um metodo racional e successivo, o auctor leva o discipulo desde o ensino do valor das letras até o da leitura corrente, acompanhando a lição de desenhos apropriados que servem de incentivo ao estudiante ao passo que o recreiam e instruem.

Benemerito serviço, este, o de espalhar a instrucção a mãos fúrtas.

Numa segunda parte do livro, intitulada *Nota*, o auctor ensina o metodo de usar do livro, e expõe em phrases sentidas o muito da sua alma que alli vasou para encher aquellas paginas, destinadas ao proveito geral.

Bem haja.

O Arauto.— Temos recebido os sete numeros publicados d'esta ilustração, que é muito interessante, muito attrahente, acompanhando bem os acontecimentos com a descripção e a gravura — perfeitissimas em todos os casos.

Agradecemos e desejamos-lhe longa vida e prosperidades que merece.

Os escarradores nas gares

Um notável médico francês, dr. Périer, chefe dos serviços clínicos da companhia dos caminhos de ferro do Norte da França, apresentou na Academia de Medicina uma comunicação muito interessante acerca da utilização dos escarradores nas gares dos caminhos de ferro.

Essa comunicação veiu justificar o dito de um humorista, segundo o qual o escarrador é um recipiente de ferro, de louça ou de madeira á roda do qual se costuma escarrar.

Como se sabe, e nós aqui o dissémos, grandes sumidades médicas chegaram á conclusão de que um dos meios mais profícuos de evitar a propagação da tuberculose seria o de estabelecer a obrigação para todas as companhias dos caminhos de ferro de collocarem escarradores nos principais pontos da sua exploração, e principalmente nas gares.

A companhia do Norte da França promptamente aceitou esta indicação, e foi sobre os resultados obtidos pelo emprego de seus escarradores que o dr. Périer fundamentou o seu trabalho.

Para este fim, estabeleceu-se um serviço de vigilância temporária em volta dos escarradores collocados nos logares mais frequentados da gare de Paris, e nos momentos em que a circulação se tornava mais intensa.

Verificou-se então o seguinte: durante meia hora, passaram por deante dos escarradores 315 pessoas, das quais 7 escarraram no chão e só uma escarrou no escarrador. Num outro dia, e durante outra meia hora, passaram por deante do escarrador 410 pessoas, das quais 7 escarraram no chão e apenas 1 escarrou no escarrador. Finalmente, houve um dia em que de 630 pessoas que passaram por deante dos escarradores apenas 8 escarraram e nem uma só no escarrador.

O dr. Périer, em vista destes dados rigorosamente obtidos, chegou á conclusão de que haveria de passar-se ainda muito tempo antes que se obtenha do público a convicção de que os escarradores nas gares, são realmente um meio de evitar o desenvolvimento da tuberculose.

LINHAS PORTUGUEZAS

Minho e Douro. — Ao sr. director destas linhas foi entregue, pela direcção da Liga Agraria do Norte, uma representação em que se pede:

A modificação d'horários, de forma a dar maior rapidez aos comboios de passageiros;

A redução de preços para os produtos da agricultura;

Melhoria nos veículos de passageiros, de forma a tornalos mais commodos e confortaveis, especialmente por causa dos grandes percursos sem paragem que os comboios directos teriam de fazer.

Ramal de Extremoz. — O sr. ministro das obras públicas mandou elaborar, com a maxima brevidade, o projecto e orçamento do ramal de caminho de ferro de Extremoz a Villa Viçosa, tendo-se em conta a ulterior continuação até Elvas.

Depois de acompanhar el-rei a Villa Viçosa, o sr. engenheiro Justino Teixeira, acompanhado pelos srs. engenheiros Perfeito de Magalhães e Magalhães Braga, foram estudar o traçado d'este ramal.

Segunda via. — Vão muito adeantados os trabalhos d'esta construcção entre Gaia e Espinho, achando-se já a via assente até além de Valladares. Além do pessoal superior, o numero dos trabalhadores excede 200.

Espera-se que em maio proximo a segunda via entre em exploração, o que permitirá acelerar a marcha de alguns comboios e o aumento de muitos outros.

Benguela. — De janeiro a novembro d'este anno foi arrecadado na alfandega de Lisboa a quantia de réis 26:622.7195, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço, que nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899 constitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguela.

No mes de novembro findo, o rendimento d'este imposto foi de 2:261.7400 réis.

Transito nas linhas. — A companhia real fez affixar, em todas as suas carruagens, avisos aos passageiros de que lhes é prohibido, quando se apeiem dos comboios e tenham de atravessar uma ou mais linhas para sahir das estações, contornar esses comboios sem autorização, quer pela frente, quer muito principalmente pela cauda, visto poderem sobrevir comboios circulando naquellas linhas. Deverão, portanto, os passageiros esperar que tenha partido o comboio em que chegaram.

Os passageiros que tiverem de atravessar as linhas de uma estação para chegar á plataforma na qual devem esperar o comboio, terão que perguntar aos agentes de serviço, na estação, se haverá perigo ao atravessal-as, devendo fazê-lo sempre de preferencia pela parte das linhas que fica em frente do edifício da estação.

Pias a Moura. — O conselho de administração da rede do Estado tem-se ocupado nas suas ultimas reuniões dos projectos de construcção d'esta linha.

Lourenço Marques. — A Associação Commercial d'esta cidade enviou ao governo uma representação sobre a situação commercial d'aquella praça; trata-se também das tarifas do caminho de ferro, expondo que antes da guerra anglo-boer applicava-se no Transvaal ás mercadorias procedentes de Lourenço Marques uma tarifa especial que lhes permittia lutar vantajosamente com as que procediam dos portos ingleses.

Tomada, porém, a rede dos caminhos de ferro pelas auctoridades inglezas, estas puzeram de lado a tarifa especial, e applicaram a tarifa commum, com fatal prejuizo para os interesses de Lourenço Marques.

Entende por isso a referida associação, que, embora se atendam todas as outras reclamações, tudo será improfícuo e perdido, se o governo não accordar com o governo inglez na applicação das tarifas combinadas.

Novo elevador. — Consta que se projecta a construção de um elevador entre Santarem e a estação de caminho de ferro que serve esta cidade, projecto que o concessionário sr. Jorge de Barros Lima do Rego Barreto já tem contractado com a respectiva camara municipal, e cuja aprovação está pendente do ministerio do reino.

Parece-nos um excellente serviço á cidade e uma empresa lucrativa. Mas não seria mais pratico um serviço electrico que poderia tambem utilizar para carreiras dentro da cidade e seus arredores, indo mesmo, pela ponte, a Almeirim?

Tremvias de Lourenço Marques. — A concessão feita ao sr. Mello Breyner, que noticiámos no numero passado, contém a obrigação de construir por sua conta esta rede, que servirá ao transporte de passageiros e bagagens.

O projecto deve ser apresentado dentro de 4 meses depois da assignatura do contracto definitivo.

O plano da rede será determinado oportunamente, mas desde logo será obrigatoria a ligação entre os seguintes pontos: Praça do Caminho de Ferro, Praça Sete de Março, Ponta Vermelha e Quartel da Policia.

A construcção da rede deve começar no prazo de oito meses, depois de aprovado o respectivo projecto e plantas.

O sistema poderá ser o do fio aereo ou qualquer outro que a comissão municipal approve.

Como se vê, a camara de Lourenço Marques é mais previdente do que a de Lisboa.

Trafego internacional.—As companhias interessadas no serviço directo Paris-Lisboa combinaram um serviço directo de mercadorias de pequena velocidade entre Paris e Lisboa e Porto, gastando apenas 9 dias, prefixos, em transito.

Com os actuaes cambios que reduzem muito os preços do transporte fica um serviço economico e rapido.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Em La Puebla consta que a companhia dos caminhos de ferro de Utrillas vae construir uma linha de Lécera a La Puebla, cujos proprietarios facilitarião as necessarias expropriações em caso que tal noticia seja fundada.

A Companhia do Norte estuda a maneira de construir um caminho de ferro de Segovia a Aranda e Burgos cuja concessão já lhe pertence.

Consta tambem que para reunir o capital necessário serão emitidas obrigações hypothecarias, tendo por garantia a propria nova linha.

A sociedade das minas e caminho de ferro de Utrillas foi autorizada a construcção de um caminho de ferro de via reduzida desde Utrillas a Zaragoza.

O caminho de ferro economico que se está construindo entre Olot e Gerona já chega a S. Feliu de Rallarols. As obras continuavam com grande actividade, e logo que se tenha chegado a S. Estevão de Bas, que é o troço mais difficult, brevemente se terá chegado a Olot. Esta obra é uma grande gloria para as industrias que de dia para dia vão progredindo nas margens do Fluvia.

Antes de dois annos deve estar concluida a nova linha.

A *Revista de Automobilismo*, de Vigo, fala num projecto de via electrica, partindo daquella cidade até Bayona.

Essa linha terá 22.910,59 metros de extensão. Haverá tres estações com caes, uma em Vigo, outra em Ramallosa e outra em Bayona.

O custo de construcção está calculado em 2 699.372,45 pesetas, ou seja 74.174,39 pesetas por kilometro.

Foi outorgado á *Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas* a concessão da via ferrea de Utrillas a Zaragoza.

Vae abrir á exploração a via ferrea de Moreda a Daifontes.

Diz-se que está proxima a inauguração dos trabalhos do ramal de Torelló a Olot.

Foi outorgada á companhia de *Tramvias y Ferrocarriles economicos* a concessão da via ferrea da estação de Tarrega (na linha de Zaragoza e Barcelona) á Balaguer. Com a mesma real orden se publicaram as condições da concessão.

Deve inaugurar-se brevemente o troço da linha central de Aragón entre Valencia e Sagunto.

Italia

Está publicado o projecto de um novo caminho de ferro de cremalheira de Genova a Gramazalo, aldeia que fica situada a 195 metros acima do nível do mar. Esta construcção é a primeira do seu gênero que se faz na Italia. As rampas variam entre 10 e 20,15 %, dando uma média de 17,15 %.

O caminho de ferro é de uma unica via com cruzamento no meio do trajecto; a cremalheira é do sistema Rigganbach; e os carros do sistema Vignole. As carragens são automotoras, tendo uma roda ao centro, que se encaixa na cremalheira. Cada carragem possue dois motores de corrente electrica contínua da força de 30 cavallos. Cada motor tem um rheostato collocado debaixo da plataforma. Estes motores servem de freio nas descidas, em

hora cada carruagem possua outro freio mechanico. A corrente é conduzida por um cabo aereo, e a velocidade média é de 5 kilometros por hora nas subidas e de 8 nas descidas.

*
A Società Veneta obteve a concessão da linha Thiene-Borgomanero-Asiago.

Começam no proximo mez de março os trabalhos da construção.

*
Funcionam já nas linhas Adriatica Roma-Firenze-Milano as carruagens inter-communicantes, com grande satisfacção para o publico.

Alemanha

No dia 6 do corrente o comboio «Orient express», vindo de Ostende para Vienna, ao chegar a Francfort, entrou pela «gare» a toda a velocidade, transpoz o caes e irrompeu na sala de espera. Não ficou ferido nenhum passageiro. Duas pessoas que estavam na sala de espera puderam salvar-se antes do desabamento da parede que o comboio arrombou. Supõe-se que o desastre foi devido a mau funcionamento dos freios, que são, na rede allemã, os de ar comprimido, sistema Westinghouse.

A vasta e bella sala, que já aqui, em tempo, descrevemos, ficou muito damnificada na parede do fundo.

O desastre foi igual aos dois que se deram em 1896 na estação do Rocio.

*
Os jornaes de Berlim informam-nos que foram feitas notaveis experiencias para a construcção de um caminho de ferro militar electrico entre Berlim e Zossen, numa extensão de 50 ki lometros

*
Os freios electro-pneumaticos empregados até hoje nos caminhos de ferro tem o inconveniente de a accão do freio não ser instantanea em todas as carruagens, carregando muito sobre as que ficam mais proximo da machina.

Para evitar este inconveniente, a casa Siemens & Halske, de Berlim, acaba de construir um freio electro-pneumatico, dispondo de tal forma, que o machinista pôde fazer mover por meio da electricidade as valvulas de entrada e saída do ar dos cylindros das carruagens, de modo a poder distribuir a accão do freio simultaneamente por todas as carruagens do comboio.

Este freio foi experimentado com excellente resultado nas linhas militares allemãs de Berlim Zossen-Jüterbogk.

Turquia asiatica

O *Deutsche Bank*, reunindo capitais franceses, russos e allemães obteve a concessão da linha de Koniek a Bassorá. O projecto segue ao extremo da linha de Anatolia, atravessa o Taurus da Síria, chega ao golfo de Alejandrete e por Nisibia, Tigre, Massul, Bagdad, Kerbela, Nedjef chega ao golfo Persico.

Uma outra linha irá de Bagdad á fronteira persa—Hanokin.

A extensão da rede é de 2.500 km.

Congo belga

A companhia que vae emprehender a construcção dos caminhos de ferro do Congo superior aos Grandes Lagos africanos, cerca de 1.500 km., tem o capital de 25 milhões de fr. com a garantia de juro do estado 4 %.

CONCURSOS

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Em virtude do disposto no artigo 49º do regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado, datado de 16 de novembro de 1899, está aberto concurso para preenchimento de logares de chefes de estação de 4.ª classe d'esta direcção.

Serão admittidos ao concurso unicamente os fieis de 1.ª classe d'estes caminhos de ferro.

Os concorrentes deverão dirigir os seus requerimentos até as 3 horas da tarde do dia 14 do proximo mez de dezembro.

O programma do concurso estará patente no escriptorio do serviço do movimento e nas sédes das companhias do mesmo serviço até o mencionado dia 11.

Os dias em que deverão ter lugar as provas praticas serão previamente designados. Porto, 28 de novembro de 1901.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Transporte de bicyclos

Previne-se o publico de que se acham affixados nas estações d'esta companhia novos avisos indicando quaes os comboios em que é facultado actualmente o transporte de bicyclos, segundo a tarifa especial No. 15 de grande velocidade.

Lisboa, 30 de novembro de 1901.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de petroleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 do corrente mes, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 15 000 kilogrammas de petroleo.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 40\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, bem assim apresentar uma amostra do petroleo a fornecer, em quantidade não inferior a um litro.

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

O concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, reforçará o deposito provisório até fazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 10 de dezembro de 1901.

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 do corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilos de massaroquinha lavada.

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

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até prefazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este esforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 11 de dezembro de 1901.

Conselho de administração

Fornecimento de tire-fonds

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 30 do corrente mes de dezembro, pela 1 hora da tarde, na secretaria d'este conselho (edificio do Ministerio das Obras Publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 200.000 tire-fonds, sendo 50.000 para a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e 150.000 para a do Sul e Sueste.

Para ser admittido a licitar, é necessário que o concorrente mostre que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções o deposito provisório de 200\$000 réis.

O deposito definitivo a que são obrigados os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, ou na secretaria dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e no Porto na secretaria dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 13 de dezembro de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'oleo de linhaça

No dia 23 de dezembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 21.000 kilogrammas d'oleo de linhaça.

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, rue de Châteaudun 28.

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, 28 de novembro de 1901.

Fornecimento de drogas e tintas

No dia 16 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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 do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio. Lisboa, 29 de novembro de 1901.

Fornecimento de sobrescriptos

No dia 16 do corrente 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 575.000 sobrescriptos.

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, 9 de dezembro de 1901.

Arrendamento de buffetes até 31 de dezembro de 1904

Pela 1 da tarde do dia 24 do corrente, perante a commissão executiva d'esta Companhia, na estação de Lisboa (Rocio), serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o arrendamento dos buffetes das estações de Santarem, Torre das Vargens, Portalegre, Elvas, Alfarelhos, Aveiro, Torres Vedras, Caldas, Leiria, Amieira e Castello Branco durante os annos de 1902, 1903 e 1904.

As condições para este arrendamento estão patentes na Repartição Central do Serviço do Movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde e nas estações acima referidas, em poder do chefe da estação que as apresentará quando lhe forem pedidas.

As propostas serão endereçadas em carta fechada á Direcção Geral d'esta Companhia em Lisboa, estação de Santa Apolonia, com a seguinte inscrição exterior: Proposta para o arrendamento do buffet de..... e redigidas segundo o theor seguinte: Eu abaixo assignado residente em..... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffet da estação de..... até 31 de dezembro de 1904 pela quantia de..... réis, (por extenso) na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento. Data e assignatura por extenso e bem legivel.

Lisboa 3 de dezembro de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros 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.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Mesa esmerada e abundante.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1^o600 réis a 2^o000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantars, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Ronão Garcia Vinhas.

ESTORIL Hotel de Paris—Casa de 1.^a ordem.—Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos —Preços razoaveis.—Propr. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel Lisbonense. — Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^a ordem. Diaria 1^o200 a 2^o000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

GRANADA Hotel Victoria.—Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

HAMBURGO Augusto Blumenthal.—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreias de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha

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

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

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

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

LISBOA Rodolfo Heck. — Comissões e consignações.—Artigos de ferro, etc. —Rua dos Douradores, 21.

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

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

MADRID Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1^o000 réis por dia até 1^o500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Italle. — De 1.^a ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1^o000 a 1^o200 réis; em setembro, desde 1^o200 réis na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

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

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

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 13.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiais—F. Delport, successors.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA. Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. O da Praia abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

SANTAREM Grande Hotel Duarte. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias.—Bom serviço de cozinha.—Asseio e modicidade de preços.—Proprietario.—Joaquim Pereira Duarte.

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francêz, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos,

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 y trasportes.

**FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o | Rua da Fábrica, 37.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de dezembro de 1901

COMPANHIA REAL			Lisboa	Sacavem	Lisboa	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5-45 m.	6-10 m.	6- 0 m.	6-20 m.	8-14 m.	8 45 m	9-29 m
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9 15 m.	9-59 m.	10-54 m
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11- 4 m.	12- 9 t.
8-45 m.	9- 5 m.	8- 0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12- 4 t.	1-17 t.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-54 t.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	8- 0 n.	8-44 n.	9- 0 n.
11- 5 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.	10-0 n.	10-44 n.	9-44 n.
11-45 m.	12-10 t.	12- 0 m.	12-20 t.	11- 5 n.	11- 5 n.	11-49 n.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-30 n.	12-30 t.	12-34 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	1-30 t.	1-55 t.	2-54 t.
2- 5 t.	2-25 t.	2- 0 t.	2-25 t.	4-10 t.	4- 8 t.	5-29 t.
2-45 t.	3-10 t.	3- 0 t.	3-20 t.	4-47 t.	5-45 t.	7-34 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-50 t.	4-55 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-17 t.	7-11 t.	5-55 m.
5- 5 t.	5-25 t.	5- 0 t.	5-25 t.	12-30 n.	1-55 n.	9- 8 n.
5-45 t.	6-10 t.	6- 0 t.	6-20 t.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	6- 0 m.	8- 6 m.	7-28 m.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	11-25 m	1-21 t.	11-40 m.
8-45 n.	9-10 n.	8- 0 n.	8-25 n.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b
9 35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	4-45 t.	9-54 t.	7-55 n.
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.	8-45 m.	12-56 t.	j 7-50 t.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ			8-45 m.	12-56 t.	j 7-50 t.	12-29 n.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa	Porto	Lisboa	
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	b 8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	11- 0 m.	a 11-40 n.	12-20 t.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9- 2 m.	a 4-30 t.	11-35 m.	a 4- 0 t.
9-15 m	10 20 m.	9-15 m.	10-20 m.	d 6-20 t.	12-20 t.	d 9-15 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	7-45 t.	11-35 m.	11-16 n.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	9-30 n.	7-19 m.	8 30 n.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12- 2 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	11- 0 m.	7-45 t.	6-50 t.
a 3-10 t.	3 47 t.	a 2 25 t.	3- 2 t.	7-45 t.	6-37 m.	—
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	9-30 n.	—	—
a 4 40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	b 8-55 m.	6- 0 t.	8-15 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	11- 0 m.	7-45 t.	6- 0 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	9-30 n.	7 3 m.	—
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	Lisboa	Guarda	Lisboa
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	b 8-55 m.	12-29 n.	1 50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	11- 0 m.	7-45 t.	3 60 t.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	7-45 t.	9-50 m.	5- 8 m.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	12-30 n.	—	—
12-30 n.	1-26 n.	a 11 25 n.	12- 2 n.	12-30 n.	—	—

LISBOA	QUELUZ	LISBOA		9-30 n.			
				LISBOA	T. VEDRAS	LISBOA	
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.	12-15 t.	3-25 t.	—	—
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	Lisboa	Figueira	Lisboa	
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3- 0 t.	7- 0 m.	2-47 t.	1-55 m	5-40 t.
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5- 0 t.	b 8-55 m.	u 6-21 t.	u 8-45 m.	3-32 t.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7- 0 t.	11- 0 m.	a 4-30 t.	9-24 n.	b 5-37 t.
7-35 t.	8- 6 n.	8-30 n.	9- 0 n.	6-30 t.	5- 0 m.	3-25 t.	11-23 n.
Lisboa	Cintra	Lisboa		u 7-45 t.	6- 2 m.	8- 0 n.	a 11-16 n.
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	9-30 n.			9-15 m.
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-50 m.				
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.				
10-40 m.	11-46 m.	9- 5 m.	10- 5 m.				
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m.	11-59 m.				
2-40 t.	3-46 t.	1 0 t.	1-59 t.				
4-40 t.	5-43 t.	3 0 t.	4- 0 t.				
6-40 t.	7-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.				
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.				
10-40 n.	11-46 n.	9- 0 n.	10- 0 n.				
12-15 n.	1-17 n.	11- 0 n.	12- 0 n.				



Steam Packet Company

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro
Montevideu e Buenos Ayres

Em 23 de Dezembro

O paquete **Clyde**.

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

Para carga e passageiros trata-se com os

AGENTES

Em Lisboa:— James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o

No Porto:—Tait, Rumsey & Symington—R. dos Ingleses, 23, 1.^o

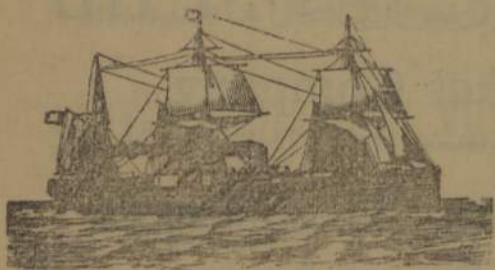
Ovar				Porto				Ovar				MINHO E DOURO				
Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		PORTO		FAMALICÃO		PORTO				
t 4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6- 2 t.	6-58 t.	8-41 n.	c 5- 0 t.	g 6-29 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	c 6- 8 m.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
Espinho	Porto	Espinho						4-12 t.	g 5-29 t.	1-52 t.	3- 9 .					
7-42 m.	c 8-88 m.	c 6-20 m.	7-11 m.	8-24 m.	9-29 m.	c 7- 5 m.	7-56 m.	8-20 n.	10- 6 n.	a 6- 0 t.	7-33 t.					
11-4 m.	12- 9 m.	9-36 m.	10-41 m.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.									
4-28 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.													
SUL E SUESTE																
LISBOA				BARREIRO				LISBOA				Porto				
f 6-25 m.	7- 0 m.	5-55 m.	6-30 m.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	9-30 m.	10- 5 m.	9- 5 m.	9-40 m.	5-20 m.	Viana	Porto		
12-30 t.	1- 5 t.	12-35 t.	1-10 t.	2-30 t.	3- 5 t.	2-40 t.	3-15 t.	4-30 t.	5- 5 t.	4-10 t.	4-45 t.	10-50 m.	5-45 t.	10-40 n.		
Lisboa				Setubal				Lisboa				NINE				
7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	12-30 t.	2- 5 t.	11-30 m.	1-10 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	6-30 m.	7- 5 m.	9-45 m.	10-20 m.	
Lisboa				Extremoz				Lisboa				Porto				
7-45 m.	8-45 t.	1-4-20 m.	a 9-40 m.	a 2-30 t.	g 7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.	6-30 m.	8-15 m.	1-55 t.	2-33 n.	8-28 m.	
Lisboa				Faró				Lisboa				11-20 m.	3-53 t.	10- 0 m.	2-45 t.	
a 2-30 t.	g 12- 0 n.	6- 5 t.	6-30 m.	4-30 t.	5- 0 m.	l 11-50 n.	a 9-40 m.					5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7- 3 n.	
Lisboa				Pias				Lisboa				Vianna				
7-45 m.	5- 0 t.	8- 0 m.	4-45 t.	4-30 t.	2-10 n.	9- 0 n.	6-30 m.					9-55 m.	6- 0 t.	8- 5 n		
Casa Branca				Evora				Casa Branca				Porto				
2-50 t.	3-40 t.	7- 0 t.	7-47 t.									Penafiel				
Casa Branca				Faró				Casa Branca				10-56 m.	12-11 t.	4-18 m.	c 6-42 m	
												8-20 n.	10- 9 n.	5-49 t.	7-33 t.	
Lisboa				Regoa				Porto				Regoa				
												4-20 m.	10-56 m.	4- 0 m.	8-45 m	
												2- 0 t.	6-31 t.	8-26 m.	1-19 t.	
												5-30 t.	10-28 n.	4- 0 t.	11-25 n.	
Porto				Barca d'Alva				Porto				7-20 m.	3- 9 t.	11-10 m.	6-55 t.	
Regoa				Barca d'Alva				Regos				6- 0 m.	10-12 m.	4- 0 t.	8-18 n.	

GUIMARÃES

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor **Gomes IV**—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Janeiro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo António.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão Argentina . Sahirá a 20 de dezembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o		Maranhão , Pará e Manaus, vap. alemão Valdivia . Sahirá a 27 de dezembro. Agntes, Henry Burnay & C. ^a . Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Barcelona , Cete e Marselha, vapor frances Saint Simon . Sahirá a 28 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Augustine . Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim 10, 1. ^o
	Bordeus , vapor frances Brésit . Sahirá a 17 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pará e Manaus, vapor alemão Valdivia . Sahirá a 24 de dezembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Cidade do Cabo , Natal e Lourenço Marques, vapor alemão Tentonia . Sahirá a 21 de dezembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o		Paranaguá , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão Desterro . Sahirá a 22 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances Chili . Sahirá a 30 de dezembro. Mes. Maritimes, Sociedade Torlades, R. do Ouro, 32.		Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez, Inventor . Sahirá a 18 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Glascow (directo), vapor inglez Baron Huntly . Esperado de 16 a 17 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pernambuco , Bahia Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos Ayres, vapor inglez Clyde . Sahirá a 23 de dezembro. Agentes, James Rawes & C. ^a R. dos Capellistas, 31
	Havre e Anvers, vap. sueco Karin . Sahirá a 18 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez Magdalena . Sahirá a 6 de janeiro. Agentes, James Rawes & C. ^a R. dos Capellistas, 31
	Havre e Liverpool, vapor inglez Obidense . Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez Thames . Sahirá a 20 de janeiro. Agentes, James Rawes & C. ^a R. dos Capellistas, 31
	Havre e Anvers, vap. frances Saint Mathieu . Sahirá a 27 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Rio de Janeiro e Santos, vapor frances Corrientes . Sahirá a 1 de Janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1. ^o
	Iquitos , vapor inglez Javary . Sahirá a 26 de Dezembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Rotterdam e Antwerpia, vapor inglez Tibor . Esperado a 20 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Londres , vapor inglez Lisbon . Sahirá a 18 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		S. Thiago , Príncipe, S. Thomé, Cabinda, S. Antonio do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez Benguela . Sahirá a 21 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1. ^o
	Madeira . St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vila das Vellas), Caes do Pico, e Fayal, vapor portuguez Funchal . Sahirá a 20 de dezembro. Agente, Germano S Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2. ^o		

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.

PARTE OFICIAL

Annexa á do n.º 336 de 16 de dezembro de 1901

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIOS E INDUSTRIA

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

Inspecção Geral dos Telegraphos

1.ª Divisão

Usando da auctorização concedida ao Governo pelo artigo 49.º do decreto com força de lei de 30 de junho de 1898, mantido em virtude das disposições do decreto, com a mesma força, n.º 2, de 28 de dezembro de 1899: hei por bem aprovar, em harmonia com as disposições dos artigos 1.º, 5.º e 6.º e outros da organização dos serviços telegrapho-postaes de 1 de dezembro de 1892, o regulamento do estabelecimento e exploração das industrias electricas, que faz parte d'este decreto e baixa assignado pelo Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Os mesmos Ministros e Secretarios de Estado assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 19 de julho de 1901.—REI.—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Manuel Francisco de Vargas.

Regulamento do estabelecimento e exploração das industrias electricas

Instalações dependentes de licença do Governo

Artigo 1.º O estabelecimento e exploração de industrias de producção, transmissão ou emprego de correntes electricas, destinadas a illuminação, à transmissão de energia, à tracção (urbana ou suburbana) ou a qualquer outra applicação, que não seja monopolio do Estado, só podem ser permitidos, quando façam uso de linhas ultrapassando os limites de uma propriedade particular, mediante licença especial do Governo, concedida pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, depois de se ter verificado que as respectivas instalações satisfazem ás condições de segurança impostas por este regulamento e respectivas instruções. A exploração d'essas industrias fica sujeita á fiscalização do Governo, que será exercida pela mesma Direcção Geral e pessoal de sua dependencia.

§ unico. O emprego da tracção electrica em caminhos de ferro construidos totalmente em leito proprio ou cuja via for construída em parte em leito proprio e em parte sobre estradas ordinarias fica dependente da approvação do Governo, concedida por aquella Direcção Geral. A fiscalização da exploração d'estas linhas será, comtudo, das atribuições da Direcção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro.

Art. 2.º O estabelecimento e exploração de industrias electricas de qualquer natureza, cujas instalações estejam inteiramente comprehendidas no recinto de edificio ou propriedade particular, ficam dependentes da licença previa do Governo e da fiscalização, a que se refere o artigo 1.º, quando esses edificios ou propriedades não sejam isolados e do exercicio d'essas industrias possa advir prejuizo aos edificios ou habitações proximas ou ás pessoas ou coisas que transitam pelas vias publicas.

§ unico. As instalações electricas existentes nas habitações ou propriedades particulares e ligadas a redes ou linhas electricas, ficam sujeitas á fiscalização do Governo.

Art. 3.º As empresas concessionarias de illuminação publica ou particular, de tracção electrica ou de quaesquer

outros serviços publicos — municipaes ou de outra ordem — em que se façam applicações de electricidade ficam sujeitas ás prescripções d'este regulamento e carecem da licença previa a que se refere o artigo 1.º, qualquer que tenha sido a auctoridade que lhes tiver feito a respectiva concessão.

Art. 4.º O Governo reserva-se, nos termos do artigo 6.º do decreto com força de lei de 1 de dezembro de 1892, o direito de suspensão de todo o serviço de qualquer industria electrica, ou de parte d'elle, sem indemnizações aos respectivos concessionarios de licenças, mas somente quando as conveniencias publicas o exijam.

Art. 5.º As disposições d'este regulamento não são aplicaveis aos concessionarios de linhas telegraphicais, telephonicas ou outros meios de comunicação rapida, que constituam monopolio do Estado. O estabelecimento e exploração d'estes meios de comunicação serão regulados em diploma especial.

Concessões de licenças para o estabelecimento de industrias electricas

Art. 6.º As licenças para o estabelecimento das industrias electricas, a que se referem os artigos 1.º e 2.º, bem como as licenças para alteração ou modificação de instalações, já auctorizadas, serão sempre requeridas ao Governo pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos. Os requerimentos serão acompanhados do projecto da instalação, contendo todos os esclarecimentos necessarios para dar idéa exacta da sua natureza e importancia, e especialmente os seguintes:

- a) Memoria descriptiva da instalação;
- b) Desenhos schematicos ou plantas, conforme for exigido, das linhas e estações e de todas as restantes instalações;
- c) Typos e caracteres das caldeiras e machinas de vapor ou dos motores empregados e apparelhos accessorios e annexos;
- d) Typos e caracteres dos geradores, motores e transformadores electricos e de quaesquer outras machinas electricas empregadas;
- e) Calculo da distribuição electrica projectada;
- f) Natureza e secção dos conductores das linhas electricas, detalhes da sua construção e do sistema de seu isolamento;
- g) Typos e caracteres dos orgãos receptores em que deve ser aproveitada a energia electrica.

§ unico. Os requerimentos, acompanhados dos respectivos projectos serão entregues na Inspecção Geral dos Telegraphos mediante recibo.

Art. 7.º Os projectos serão patenteados ao publico durante um prazo não inferior a quinze dias e mediante edito publicado no *Diario do Governo*, aceitando-se na mesma Inspecção Geral durante esse periodo as reclamações apresentadas contra a sua approvação.

Findo este periodo, a mesma Inspecção Geral, tendo em vista as reclamações apresentadas e as instruções technicas superiormente aprovadas sobre o assumpto, informará se o projecto está nas condições exigidas por este regulamento e se satisfaz a todos os requisitos de segurança. Sobre esta informação o Governo resolverá se a licença deve ser concedida, passando-se, no caso afirmativo, o respectivo alvará, depois de pagos pelo concessionario os sellos e mais despesas legaes.

§ unico. Os trabalhos technicos e de expediente relativos ao exame dos projectos e concessão das licenças serão executados pela 1.ª divisão d' aquella Inspecção Geral.

Art. 8.º A pessoa ou empresa, que pretender estabelecer uma instalação electrica em propriedade particular, deverá, antes que comece a funcionar essa instalação, apresentar uma declaração ao administrador do respectivo concelho ou bairro, indicando qual o systema e uso da

instalação. O administrador do concelho, recebida a declaração, d'ella passará um certificado ao interessado, remetendo-a á Inspecção Geral dos Telegraphos, que lhe dará o devido expediente, determinando as condições de segurança a que deve satisfazer, se o não estiverem em instruções geraes.

§ unico. As declarações a que se refere este artigo serão dispensadas aos subscriptores das redes publicas de distribuição electrica para illuminação e de outras semelhantes, cujas instalações ficam sujeitas a inspecção especial.

Art. 9.^o Os proprietarios, concessionários ou exploradores de industrias electricas ficam sempre responsaveis pelos prejuizos causados pelas respectivas instalações, podendo em qualquer epocha o Governo obrigarlos a modificá-las, sem pagamento de qualquer indemnização, por motivo de segurança publica ou para protecção da propriedade publica ou particular.

Art. 10.^o Em instruções especiaes fixar-se-hão as condições technicas a que devem satisfazer as instalações electricas de diversas categorias. A falta d'estas instruções será suprida adoptando-se os preceitos que a experientia aconselhar ou as regras prescriptas pela sciencia.

Art. 11.^o Ficam revogados os artigos 156.^o a 161.^o, inclusive, do «Regulamento do estabelecimento, exploração e fiscalização dos serviços telegraphicos», de 10 de dezembro de 1892.

Fiscalização do estabelecimento e exploração das industrias electricas

Art. 12.^o A fiscalização do estabelecimento e exploração das industrias electricas, sob o ponto de vista de segurança publica, será exercida, nos termos d'este regulamento e em conformidade com as instruções technicas, a que se refere o artigo 10.^o, pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos e pessoal de sua dependencia, conforme as ordens do Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

§ unico. As disposições dos regulamentos para os geradores e recipientes de vapor e para o estabelecimento de apparelhos motores approvados por decreto de 30 de julho de 1884 e as do decreto de 24 de setembro de 1898 ou outras que respectivamente as devam substituir, nos termos d'este regulamento, serão applicadas ás instalações electricas exclusivamente pelo pessoal technico dependente da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos.

Art. 13.^o O serviço fiscal das industrias electricas, que será dirigido, sob as ordens do director geral dos correios e telegraphos, pelo engenheiro inspector geral dos telegraphos, divide-se em:

Serviço interno. — O que é desempenhado na secretaria d'aquella Inspecção Geral pelo pessoal da sua 1.^a divisão;

Serviço externo. — O que é desempenhado fora d'aquella secretaria.

Art. 14.^o O serviço externo comprehende:

1.^o A fiscalização do estabelecimento e exploração das industrias electricas devidamente auctorizadas nos termos d'este regulamento;

2.^o A verificação da existencia de industrias electricas não auctorizadas.

Os serviços a que se refere o n.^o 1.^o dividem-se em:

a) Fiscalização das estações centraes, sub-estações e officinas electricas;

b) Fiscalização das linhas e redes electricas, bem como do material circulante (das linhas de tracção);

c) Fiscalização das instalações particulares.

Art. 15.^o O pessoal para o serviço de fiscalização de que trata o n.^o 1.^o do artigo 14.^o, divide-se em:

Pessoal technico. — Comprehendendo o engenheiro inspector geral dos telegraphos, que será coadjuvado pelo engenheiro fiscal de exploração telegraphica, os engenheiros-chefes de divisão e chefes das circumscripções telegraphi-

cas, os primeiros e segundos officiaes e aspirantes do quadro telegrapho-postal e os conductores e desenhadores dos quadros auxiliares do corpo de engenheiros de obras publicas e de minas, em serviço na Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, e suas dependencias, que o Governo, sob proposta d'aquelle inspector geral, escolher para este serviço;

Pessoal auxiliar. — Comprehendendo os guardas-fios e o demais pessoal jornaleiro admittido conforme as necessidades dos serviços e em harmonia com as dotações respectivas.

§ unico. O pessoal technico desempenhará as funcções da fiscalização cumulativamente com as que lhes pertencerem na Inspecção Geral dos Telegraphos ou nos serviços externos dos correios e telegraphos a que respectivamente pertencerem.

Art. 16.^o Os serviços de fiscalização de cada empresa legalmente auctorizada serão desempenhados por um grupo de funcionários convenientemente escolhido em harmonia com a importancia e extensão d'esses serviços, distribuindo-se por elle as funcções designadas nas alineas a), b) e c) do artigo 14.^o

Art. 17.^o Ao engenheiro inspector geral dos telegraphos incumbe superintender em todos os serviços de fiscalização das industrias electricas, quer internos quer externos, podendo para este fim corresponder-se com as empresas fiscalizadas e com todas as auctoridades e particulares; distribuir o pessoal em harmonia com as disposições do artigo 15.^o e demais disposições legaes; estabelecer, na falta de instruções especiaes, os preceitos technicos a que devem satisfazer as instalações para que satisfaçam as condições de segurança; propor as providencias e reformas que julgue deverem ser adoptadas; exigir das empresas electricas o exacto cumprimento das condições das respectivas concessões de licenças e dos regulamentos vigentes e promover perante as instancias respectivas os processos por transgressões d'este decreto.

§ unico. O referido inspector geral servirá normalmente de intermediario entre o Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria e as empresas electricas em tudo que respeita aos serviços de fiscalização de que trata este regulamento.

Art. 18.^o Ao pessoal technico encarregado da fiscalização de cada empresa electrica compete:

1.^o Verificar se são cumpridas as leis e regulamentos relativos ao estabelecimento e exploração respectivos;

2.^o Vigiar pelo exacto cumprimento de todos os deveres dos empregados seus subordinados e dar-lhes as instruções necessarias para cabal desempenho das suas funcções;

3.^o Comparecer nos locaes onde tenha ocorrido acidente, de que resultassem consequencias graves, para conhecer das causas que o motivaram e indicar as providencias que julgar convenientes a fim de remediar os effeitos produzidos, devendo de tudo dar participação immediata ao engenheiro inspector geral;

4.^o Propor os melhoramentos ou alterações que entenda convenientes nos serviços a seu cargo;

5.^o Communicar ao engenheiro inspector geral todos os factos que julgue exigirem providencias e os resultados de todas as suas inspecções e exames;

6.^o Executar os serviços que superiormente lhes forem indicados pelo engenheiro inspector geral.

Art. 19.^o Ao pessoal technico incumbido da fiscalização das estações centraes e officinas electricas compete especialmente:

a) O exame, verificação e ensaio dos geradores, recipientes e machinas de vapor ou de quaesquer outros apparelhos motores e seus accessorios;

b) O exame, verificação e ensaio da instalação electrica, bem como a aferição e graduação dos instrumentos de medidas usados na estação, devendo proceder para estes fins não só aos ensaios locaes que forem necessarios, como

aos trabalhos de laboratorio precisos para os completar ou executar;

c) A execução de todas as demais medidas que hajam de effectuar-se na estação, qualquer que seja o seu objecto;

§ unico. Os ensaios que deverão effectuar-se por occasião do estabelecimento e os que deverão periodicamente repetir-se durante a exploração, serão fixados, para cada classe de industria e cada tipo de instalação, em instruções especiaes.

Art. 20.^º Ao pessoal technico incumbido de fiscalização das linhas e redes electricas compete especialmente:

a) O exame e os ensaios, tanto sob o ponto de vista das qualidades mechanicas como sob o das qualidades electricas do material empregado nas linhas;

b) Os ensaios de qualquer natureza que hajam de fazer-se na rede durante a construção ou durante a exploração;

c) A localização e estudo das avarias que se dêem na rede e possam influir na sua exploração;

d) As inspecções, estudos e ensaios respeitantes ás acções mutuas entre a rede fiscalizada e as demais redes electricas, devidamente auctorizadas, incluindo as redes telegraphicas e telephonicas;

e) As inspecções, estudos e ensaios respeitantes ao estado da via e ao serviço de movimento e exploração, no caso de tracção electrica;

f) Os estudos das causas de quaisquer accidentes graves e das responsabilidades que envolvem;

§ unico. São applicaveis a este serviço as disposições do § unico do artigo 19.^º

Art. 21.^º Ao pessoal technico encarregado da fiscalização das instalações particulares cumpre executar periodicamente o serviço nas épocas que forem fixadas nas instruções especiaes ou quando esse serviço lhes seja requisitado pelos particulares, subscriptores de redes de serviços publicos electricos ou pelas auctoridades administrativas ou policias.

Art. 22.^º Os exames, estudos e trabalhos de qualquer natureza, dependentes de investigação que devam executar-se simultaneamente nas estações centraes e nas linhas ou instalações particulares serão distribuidos, em cada caso, ao pessoal que se julgar mais conveniente.

Art. 23.^º As empresas proprietarias ou concessionarias de industrias electricas são obrigadas:

1.^º A adquirir e a estabelecer nas suas estações centraes os apparelhos e instrumentos de medidas que se julguem necessarios para a verificação das condições technicas da respectiva exploração e para o registo das medidas effectuadas, devendo esses apparelhos e instrumentos, tanto electricos como de qualquer outra especie, ser dos typos e padrões que o Governo determinar;

2.^º A permitir e facilitar a instalação dos apparelhos e instrumentos de medidas pertencentes ao Estado que a fiscalização precisar estabelecer;

3.^º A fazer á sua custa as instalações que forem absolutamente indispensaveis para os serviços de fiscalização;

4.^º A permitir o livre acesso do pessoal de fiscalização do Governo, em qualquer occasião, a todas as suas instalações e dependencias;

5.^º A permitir, no caso de tracção electrica, a circulação gratuita em todos os seus comboios, incluindo os de serviço, do pessoal de fiscalização que o engenheiro inspector geral tiver designado para este fim.

Art. 24.^º O pessoal auxiliar de fiscalização desempenhará os serviços que lhe forem especialmente destinados nas instruções e os que pelos seus superiores hierarchicos lhes forem distribuidos.

Art. 25.^º O pessoal technico empregado na fiscalização das empresas electricas receberá os vencimentos que respe-

ctivamente lhes pertençam pelas organizações dos quadros de que fazem parte, sendo-lhes igualmente applicaveis os preceitos d'essas mesmas organizações, relativos ás situações, licenças, doenças e outros.

§ unico. Os funcionários pertencentes ao pessoal technico receberão, quando desempenhem serviço fora das suas residencias officiaes, as ajudas de custo e despesas de viagem marcadas nas respectivas organizações. Pelo serviço externo desempenhado nas suas residencias terão o abono fixo de que trata o § 3.^º do artigo 28.^º da organização dos quadros technicos de obras publicas e minas.

Art. 26.^º O pessoal auxiliar será pago a jornal segundo as tarifas que superiormente forem fixadas.

Art. 27.^º Todo o pessoal de fiscalização, technico ou auxiliar, goza dos privilegios e isenções dos empregados telegrapho-postaes, fixadas no artigo 51.^º do decreto com força de lei de 1 de dezembro de 1892, ou de outras que de futuro substituam estas. Poderão usar armas para defesa propria e dos objectos de serviço, prender os delinquentes em flagrante delicto e reclamar o auxilio das auctoridades administrativas e judiciaes e o da força publica para o desempenho das suas attribuições. Serão isentos de todos os encargos pessoais de serviço administrativo e de jurados, bem como da obrigação de aboletamento.

§ unico. Para serem legalmente investidos das funções de agentes de policia e poderem gozar d'aquelles privilegios e isenções, deverão os agentes de fiscalização pertencentes ao pessoal auxiliar apresentar as suas nomeações ao juiz de direito da comarca em que servirem, o qual lhes deferirá juramento de bem e fielmente cumprirem os deveres do seu cargo. Os agentes pertencentes ao pessoal technico não carecem d'esta formalidade para gozarem d'aquelles privilegios e isenções.

Art. 28.^º Os serviços a que se refere o n.^º 2.^º do artigo 14.^º serão desempenhados no continente do reino sob a responsabilidade dos engenheiros chefes das circunscripções telegraphicas coadjuvados pelo pessoal technico e jornaleiro que se julgar conveniente e lhe puder ser distribuido nos termos das leis vigentes. Nos districtos do Funchal, Ponta Delgada, Angra e Horta será desempenhado, sob a responsabilidade dos respectivos chefes dos serviços telegrapho-postaes, pelos empregados d'aquellas classes acima indicadas e por pessoal jornaleiro. Cada districto será dividido em zonas de inspecção sob proposta do respectivo engenheiro ou chefe de serviço.

§ unico. Todos os chefes dos serviços telegrapho-postaes, chefes e encarregados de estações telegraphicas, telegrapho-postaes ou postaes, de qualquer classe, bem como os demais empregados telegrapho-postaes e de correios são obrigados a participar aos seus immediatos superiores para que estes o comuniquem, pelas vias competentes, áquelles engenheiros ou chefes de districtos, a existencia das instalações electricas de que tenham conhecimento.

Art. 29.^º As auctoridades administrativas e policiaes cumpre igualmente verificar se dentro da area da sua jurisdição existe alguma instalação electrica sem licença do Governo, concedida nos termos d'este regulamento, e dar conhecimento d'este facto ao engenheiro chefe de circunscripção telegraphica respectiva ou ao chefe dos serviços telegrapho-postaes respectivo, conforme a transgresão tiver lugar nos districtos do continente do reino ou nos das ilhas adjacentes.

Art. 30.^º O Governo tomará as providencias convenientes a fim de que possam ser ministrados com presteza os devidos socorros nos casos de accidentes pessoais causados pelas instalações electricas.

Art. 31.^º Conhecida a existencia de qualquer instalação electrica não auctorizada será, pelos funcionários telegraphicos respectivos, feita comunicação do facto á Inspeção Geral dos Telegraphos, a fim de se proceder nos termos legaes.

Disposições penas

Art. 32.^o Nos termos do artigo 5.^o do decreto com força de lei de 1 de dezembro de 1892, o Governo, logo que tiver conhecimento de qualquer falta de observância das disposições dos artigos 1.^o, 2.^o e 3.^o d'este regulamento, ordenará que se inutilize tudo quanto estiver feito sem dependencia de intimação e se instaure processo para applicação ao contraventor da pena de prisão correcional, segundo as disposições do artigo 188.^o do Código Penal.

§ unico. O material das linhas e estações inutilizadas será apprehendido e ficará pertencendo ao Estado. Esta apprehensão será effectuada pelo pessoal da fiscalização a que se refere este regulamento, coadjuvado, quando seja conveniente, pelo pessoal de polícia.

Art. 33.^o As transgressões d'este regulamento ou das instruções técnicas respectivas, não compreendidas nas disposições do artigo 31.^o, serão autuadas, perseguidas e reprimidas nos termos dos artigos seguintes, sem prejuízo da responsabilidade civil em que os transgressores incorrem, nos termos do artigo 2398.^o do Código Civil e do Código Penal.

Art. 34.^o Aquelle que fizer uso de gerador ou máquina de vapor, de motor de qualquer especie ou de gerador ou motor eléctrico que não tenha sido previamente ensaiado, verificado e autorizado pela fiscalização, ou que não tenha os apparelhos de segurança que se julguem necessários, será punido com multa não superior a 20\$000 réis.

Art. 35.^o Aquelle que fizer uso de conductores de linhas eléctricas de diâmetro inferior ao autorizado ou de qualquer disposição não autorizada, que possa alterar a conductibilidade ou o isolamento eléctrico d'essas linhas, ou a sua resistência mecânica, será punido com multa até réis 30\$000.

Art. 36.^o O machinista ou fogueiro que voluntariamente fizer funcionar um gerador ou recipiente de vapor a uma pressão superior ao limite marcado, sobrecarregar as valvulas ou paralysar os outros apparelhos de segurança, será punido com a multa de 5\$000 réis.

§ unico. O chefe, que tiver ordenado a transgressão referida, incorrerá na multa de 10\$000 réis.

Art. 37.^o Nos casos de reincidencia, a pena será a multa correspondente á transgressão e dez dias de prisão.

Art. 38.^o Aquelle que em caso de acidente alterar de qualquer modo o estado das construções, deslocar ou desfigurar os fragmentos dos apparelhos antes da inspecção respectiva, será punido nos termos do artigo 23.^o do código penal.

Art. 39.^o As transgressões d'este regulamento, a que o Código Penal comminar penas mais graves do que as cominadas nos artigos precedentes, serão punidas nos termos do mesmo Código.

Art. 40.^o As penas cominadas nos artigos precedentes serão aplicadas aos directores, caixas ou gerentes dos estabelecimentos, quando estes forem propriedade de alguma companhia ou sociedade.

Art. 41.^o Nos casos de transgressão a que não corresponda pena de prisão, poderão os transgressores pagar, sem dependencia de processo, a multa em que tiverem incorrido, quando assim o requererem.

§ unico. Do facto deverá lavrar-se auto, no qual se fará expressa menção da transgressão commettida, da multa que lhe cabe, do artigo do regulamento que a commina e do requerimento do transgressor.

Art. 42.^o As multas arrecadadas por virtude d'este regulamento serão aplicadas, metade para as despesas de polícia, metade para os funcionários e empregados administrativos ou policiais, que intervierem no processo.

Art. 43.^o As transgressões podem ser verificadas por qualquer agente técnico da fiscalização, que deverá participar o ocorrido á Inspecção Geral dos Telegraphos,

que a transmittirá á auctoridade competente, a fim de instaurar o respectivo processo criminal.

Disposições transitórias

Art. 44.^o Ás empresas ou particulares que na data da publicação d'este regulamento teem licença do Governo, concedida pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, para o estabelecimento ou exploração de industrias electricas, são applicaveis as clausulas com que foram respectivamente concedidas essas licenças e em relação ao que nellas é omissa as disposições d'este regulamento.

Paço, em 19 de julho de 1901.—*Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Manuel Francisco de Vargas.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de administração

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido Frederico Pereira Palha licença para construir e explorar um caminho de ferro de via reduzida, em leito proprio, com tracção a vapor, para passageiros e mercadorias, a partir das proximidades da estação de Torre de Eita, no ramal do Caminho de Ferro de Santa Comba Dão a Viseu, seguindo por Vouzella, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Villa da Feira até á estação de Espinho, na linha ferrea do Norte, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga em direcção e até á estação de Aveiro na referida linha do Norte;

Considerando que as importantes vantagens publicas que resultam da construcção d'este caminho de ferro, não só por servir muitas povoações importantes, mas por permitir uma ligação directa da província da Beira Alta com a cidade do Porto, e sendo esta concessão pedida sem encargos para o tesouro;

Attendendo as considerações expostas pelo Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas em seu parecer de 6 de maio de 1889;

Attendendo a que pelo regio alvará de 11 de julho de 1889 foi feita a concessão solicitada, não devendo, porém, o mesmo alvará ser publicado nem entregue ao concessionário, sem que provasse ter efectuado o deposito de garantia de 50:000\$000 réis;

Considerando que Frederico Pereira Palha effectuou os estudos das linhas requeridas, submettendo á approvação do Governo os respectivos projectos e mostrando assim a seriedade do seu emprehendimento;

Considerando que diversas causas de ordem económica e financeira, reconhecidas pelo Governo, obstaram á realização do deposito e portanto á publicação do alvará, não se tornando, pois, efectiva a concessão, tendo sido todavia concedidas successivas prorrogações de prazo;

Considerando que por decreto de 16 de fevereiro de 1900 foram as linhas a que se refere a concessão incluídas na rede ferro-viaria complementar ao norte do Mondego;

Considerando que pelo concessionário foi requerido que em harmonia com as disposições da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899 lhe fosse permitido efectuar o deposito de garantia da quantia de 8:000\$000 réis e gozar as vantagens concedidas na referida carta de lei;

Attendendo ao parecer favorável da Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda, em sua consulta de 29 de dezembro ultimo:

Hei por bem conceder ao referido Frederico Pereira Palha ou á companhia que primeiro organizar a auctorização que solicita, para construir e explorar por noventa e e nove anos a mencionada linha ferrea, com as clausulas e condições seguintes:

1.^a

A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados:

1.^º À construcção, segundo projecto aprovado pelo Governo do mencionado caminho de ferro de via reduzida, que se denominará «Caminho de ferro do Valle do Vouga», com todas as suas dependencias, em leito proprio, devendo ser o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, 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 de abrir para fora, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas sem excepção ou distincção que forem necessarias para o completo acabamento deste caminho de ferro.

§ unico. A palavra «empresa», sempre que for empregada neste alvará, significa o concessionario primitivo Frederico Pereira Palha, ou a companhia que primeiro organizar, em conformidade das leis e da auctorização concedida neste alvará.

2.^º O fornecimento, conservação e renovação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelhos hidraulicas, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante designado ou não designado, que for necessário para manter a linha ferrea em perfeito estado de exploração.

3.^º O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telefonica ao lado da linha ferrea em toda a sua extensão, e a conservação e renovação dos materiaes e apparelhos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.^º A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha e o levantamento do cadastro da mesma com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.^a

Approvados os projectos, fará a empresa, no prazo de um mês, a contar da data da portaria que os approvar, tirar duas copias, que serão authenticadas na Direcção General de Obras Publicas e Minas, sendo depois entregue uma d'ellas á empresa.

3.^a

Qualquer mudança, que no acto da construcção se julgue necessário ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pela empresa á approvação do Governo.

4.^a

Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvados pelo Governo.

5.^a

A largura da via será de um metro entre as faces interiores dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traineis, o minimo raio das curvas, as dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes quer em aterro, quer em escavação serão indicados e devidamente justificados pela empresa na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approvação do Governo mediante parecer do conselho technico de obras publicas e minas.

6.^a

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 as de serviço.

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

7.^a

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

8.^a

Todos os aqueductos, pontes e viaductos serão construídos de pedra, ou ferro ou tijolo.

Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo approvação do Governo.

9.^a

As estações deverão ser feitas de pedra ou tijolo.

O seu numero e situação serão indicados no projecto, podendo o Governo ulteriormente mandar executar outras intermedias se o julgar conveniente.

10.^a

Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de 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 20 kilogrammas por metro corrente, serão fixados pelo sistema mais conveniente, seguindo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do Governo.

11.^a

As travessas a empregar na linha, sendo de madeira serão creosotadas; sendo metallicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

12.^a

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 guarnecidias de assentos. Havê-las-ha de tres classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, alem do que fica dito, todas as condições prescriptas 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.

13.^a

O caminho será fechado, onde o Governo julgar indispensavel por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, abrindo para fora.

14.^a

A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, 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 devam dar passagem.

15.^a

Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de primeira e segunda classe, caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos pro-

jectos forem designadas passagens superiores ou inferiores.

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

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada atravessada, não poderá ser inferior a 30 graus.

16.^a

Quando a via ferrea passar sobre uma estrada de primeira classe, a abertura de viaducto não será menor de 6 metros e 60 centimetros; sobre uma estrada de segunda classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura de fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 3 1/2 metros; a altura do parapeito de 70 centimetros, pelo menos.

17.^a

Quando a via ferrea passar por baixo de uma estrada de primeira classe, a largura de viaducto será de 6 metros e 60 centimetros; sendo distrital, de 6 metros; e sendo municipal, de 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4^m,50, comprehendidos os fossos.

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

18.^a

Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipulados no artigo 16.^º

Em quanto á abertura do arco e sua altura a cima das aguas serão determinadas segundo os casos particulares, com approvação do Governo.

19.^a

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

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

20.^a

A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as importas, e de 4^m,4 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura a cima d'este nível até ao intradorso da abobada de revestimento será, pelo menos, de 5 metros.

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

21.^a

As passagens de nível serão calçadas e fechadas de ambos os lados com barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço.

22.^a

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

23.^a

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.

24.^a

As acquisitiones que a empresa tiver de fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente, pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

25.^a

Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos de construcção, conservação ou exploração da linha ficam a cargo da empresa.

26.^a

Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diario do Governo* em que for publicada a portaria de approvação do projecto, devendo estar completos no prazo de tres annos, a contar da mesma data.

27.^a

A linha não poderá ser aberta a transito publico senão com auctorização do Governo, e depois examinada por uma commissão de engenheiros.

28.^a

O Governo fará fiscalizar por agentes seus a construcção da linha ferrea.

29.^a

A empresa sujeitará á approvação do Governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração, não podendo fazelhes alteração alguma sem nova approvação.

30.^a

Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser aprovados pelo Governo antes de ser anunciados ao publico pela empresa, nas estações ou por qualquer outra forma.

31.^a

As alterações nas tarifas, depois de aprovadas pelo Governo, serão anunciadas, pelo menos, com oito dias de antecipação.

32.^a

A empresa fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

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

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

3.^º Transporte de material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^º Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.^º Transporte de empregados da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas, e da Direcção Geral dos Correios, Telegraphos e Pharoes em serviço de inspecção e fiscalização e dos funcionários do Ministerio das Obras Publicas que o respectivo Ministro designar;

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

33.^a

Os militares ou marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas ba-

gagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

34.^a

A empresa fica obrigada a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para exploração da linha, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

35.^a

A empresa fica sujeita:

1.^o Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.^o Às leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como no estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

36.^a

A empresa fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica e especificadamente sobre a fiscalização de construcção e exploração de caminhos de ferro.

37.^a

A empresa não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que á linha ferrea provierem de abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza, de transtornos ou interrupção de serviços motivados por medidas temporarias de ordem e polícia.

38.^a

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

§ unico. Se, porém, durante o mesmo prazo for destruída 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 dívida publica, pelo seu valor no mercado.

39.^a

Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro 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. Tainbem lhe entregará todo o material circulante, mas, tanto o valor d'este como o de carvão de pedra e de outros quaequer provimentos que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos, segundo a avaliação de louvados.

40.^a

Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros annos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

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 efectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda 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.

41.^a

O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitido gratuitamente para os despachos officiaes, e aos particulares mediante uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

42.^a

O concessionario, Frederico Pereira Palha, ou a companhia primeiro por elle organizada, não poderá transferir para outra pessoa ou companhia, sem consentimento do Governo, os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

43.^a

A empresa, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á construcção e exploração, ás leis e regulamentos de Portugal.

44.^a

O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica servirão de garantia para o Estado, da execução das presentes condições.

45.^a

A empresa prestará aos agentes do Governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatistica da linha.

46.^a

As questões que se levantarem sobre a execução ou interpretação d'estas condições serão resolvidas pelo Governo, ouvido o Conselho Technico de Obras Publicas e Minas.

47.^a

A concessão caducará:

1.^o Quando sejam excedidos os prazos marcados na condição 26.^a;

2.^o Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês, depois de auctorizada pelo Governo, nos termos da condição 27.^a;

3.^o Se, iniciada a exploração, a empresa a interromper por espaço superior a um mês;

4.^o Se a empresa não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

§ unico. Caducando a concessão pelo não cumprimento da condição 26.^a, reverterá para o Estado o deposito de garantia de que trata a condição 52.^a ou o seu valor em obras.

48.^a

Nos casos previstos na clausula antecedente, o Governo porá em hasta publica e adjudicará, a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão, e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgar conveniente, pertencendo ao arrematante, não só as obras executadas pela empresa, como tambem todo o material fixo e circulante, e perdendo, portanto, a mesma empresa, todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

49.^a

O preço da arrematação será entregue á empresa, depois de deduzidas quaequer despesas que o Governo tiver feito, incluindo as de fiscalização.

50.^a

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

51.^a

Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior devidamente comprovados, podendo o Governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

52.^a

O presente alvará não será publicado nem entregue ao concessionario, sem que elle prove ter depositado na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Governo, a quantia de 8:000\$000 réis em dinheiro ou o valor correspondente em titulos de dívida publica portuguesa, segundo o seu valor no mercado.

1.^a O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a Caixa Geral de Depositos paga por depositos identicos, e sendo em titulos de dívida publica o respectivo juro;

2.^a Este deposito servirá de garantia ao cumprimento das obrigações prescriptas por esta concessão, não podendo ser levantado sem que a empresa prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro do mesmo deposito, passando então essas obras a servir de caução.

Ao concessionario ou á empresa por elle formada serão consignadas as seguintes vantagens nos termos das bases 5.^a e 6.^a annexas á lei de 14 de julho de 1899:

1.^a As camaras municipaes, a quem interessar a construção da linha, ficam auctorizados a applicar do fundo de viação ou a lançar mão de quaisquer outras receitas, quando as do fundo de viação sejam insuficientes, a quantia precisa para o pagamento das expropriações;

2.^a As juntas geraes de districto, ou outras quaisquer corporações que as representem, sempre que julguem de utilidade geral para o país e particularmente para a circunscripção que administram, a construção das referidas linhas da rede complementar ficam auctorizadas a subsidiar a companhia concessionaria pela forma que julgarem mais conveniente, não podendo, em todo o caso, lançar para este fim qualquer addicional sobre as contribuições directas do Estado superior a 3 por cento;

3.^a A companhia concessionaria gozará durante trinta annos do beneficio de uma elevação de tarifas de 40 por cento sobre as que cobra o Estado nas suas linhas ferreas;

4.^a O Governo concederá á companhia concessionaria, por espaço de trinta annos, a importancia do imposto de transito e sêllo que incidirem sobre o movimento da linha;

5.^a Os dividendos das acções e os juros das obrigações da companhia concessionaria ficam isentos de qualquer imposto pelo prazo de trinta annos e de todos aquelles que fosse obrigada pelas leis em vigor;

6.^a Será concedida a importação livre de direitos do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração dos caminhos de ferro, que não puder ser fabricado em boas condições no estabelecimentos industriaes do país.

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

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades 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 nesse se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

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

Dado no Paço, em 23 de maio de 1901.—EL-REI.—
Manuel Francisco de Vargas.

Repartição central

Eu El-Rei, faço saber aos que este meu alvará virem que, tendo-me pedido Alberto da Cunha Leão e Antonio Julie Pereira Cabral, licença para construir e explorar um caminho de ferro de via reduzida, em leito proprio, com tracção a vapor, para passageiros e mercadorias, a partir da estação da Regua, no caminho de ferro do Douro, e seguindo por Villa Real, Villa Pouca de Aguiar, proximidades de Pedras Salgadas, Víago e Chaves até á fronteira;

Considerando as grandes vantagens publicas que resultam da construção d'este caminho de ferro, e attendendo ás considerações expostas pelo extinto conselho superior de obras publicas e minas, em sua consulta de 22 de março de 1897, e uzando da auctorização concedida pela carta de lei, datada de 7 de julho de 1898, para tornar definitiva a concessão provisoria, feita aos mesmos, por decreto de 1 de abril de 1897:

Hei por bem conceder aos referidos Alberto da Cunha Leão e Antonio Julie Pereira Cabral ou á companhia que primeiro organizarem, a auctorização que solicitam para construir e explorar por noventa e nove annos a mencionada linha ferrea, com as clausulas e condições seguintes:

1.^a

A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, sem subsidio do Estado, nem garantia do juro do capital empregado, pelo modo e nos prazos abaixo estipulados.

1.^a Os estudos e a construção do dito caminho de ferro, com todas as suas dependencias, a partir da estação da Regua, no caminho de ferro do Douro, e seguindo por Villa Real, Villa Pouca, proximidades das Pedras Salgadas, Víago e Chaves, até á fronteira, assente em leito proprio ou na berma das estradas, que com auctorização do Governo possa utilizar, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, indemnizações a proprietarios, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessórios, casas de guarda, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessarias para o completo acabamento d'este caminho de ferro.

§ unico. A palavra «empresa», significa sempre os concessionarios primitivos ou a primeira sociedade que por elles for organizada em conformidade das leis e da auctorização que lhes for concedida.

2.^a O fornecimento, conservação e reparação do material circulante, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelhos hidráulicos, guindastes, signaes, e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessário para manter o caminho de ferro em perfeito estado de exploração.

3.^a O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telefonica ao lado do caminho de ferro, em toda a sua extensão, e a conservação e a renovação dos materiaes e apparelhos que forem precisos para a conservar em bom estado de serviço.

4.^a A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho

de ferro, com a descrição de todas as obras de arte e mais dependencias.

2.^a

Os projectos a apresentar compreenderão: planta geral do traçado (escala de 1 por 5:000), perfil longitudinal (escala 1 para 5:000 para os comprimentos, e 1 para 500 para as alturas), perfis transversaes (escala 1 para 200), plantas parcellares (escala 1 para 1:000), perfil typo de via (escala 1 para 50), dimensão e espaçamento das travessas (escala 1 para 100), typo dos carris (escala 1 para 50), plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e máquinas necessarias para a construcção e exploração da linha (escala 1 para 50 para os comprimentos totaes inferiores a 10 metros, e 1 para 100 ou 1 para 200 quando esses comprimentos sejam comprehendidos entre 10 e 100 metros ou superior a 100 metros). Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo as machinas, carruagens para passageiros e vagons a empregar na exploração da linha.

§ unico. A empresa se lhe convier, poderá utilizar os estudos que estejam feitos por conta do Governo.

3.^a

A empresa apresentará sempre os projectos em duplicado, sendo-lhe, depois de approuvado, entregue um dos exemplares devidamente authenticado na Direcção dos Serviços de Obras Publicas.

4.^a

Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessaria ou conveniente introduzir no projecto, será sujeito pela empresa á approuvação do Governo.

5.^a

Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approuvados pelo Governo.

6.^a

A largura da via será de 1 metro entre as faces internas dos carris; a do caminho ao nível da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traneis, o minimo raio das curvas, as dimensões das fossas e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação serão indicadas e dividamente justificadas pela empresa na memoria descriptiva e justificativa do projecto da linha, dependendo a sua adopção de approuvação do Governo, mediante parecer do Conselho Technico das Obras Publicas.

7.^a

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

A entrevia ou distancia entre as duas vias será, pelo menos, de 2 metros entre as faces externas dos carris.

8.^a

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

9.^a

Todos os aqueductos, pontes e viaductos serão construidos de pedra, ou ferro ou tijolo.

Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo approuvação do Governo.

10.^a

Ao estações serão feitas de pedra ou tijolo. O seu numero e situação serão indicados no projecto.

§ unico. O Governo, a pedido da empresa ou dos povos interessados, sendo aquella ouvida, poderá auctorizar o establecimento de estações provisorias ou apeadeiros nos pontos em que a sua conveniencia não esteja bem definida, e a sua suppressão quando se mostre que os seus resultados não são convenientes para a exploração.

Quando, porem, a pratica de dois annos indicar que devem subsistir será a empresa obrigada a completar a sua construcção definitiva.

11.^a

Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de 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 20 kilogrammas por metro corrente, sendo fixados pelo sistema mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approuvação do Governo.

12.^a

As travessas a empregar na linha, sendo de madeira, serão creosotadas, sendo metallicas deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

13.^a

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

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos.

Havê-las-ha de duas classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas. As carruagens deverão preencher, todas, alem do que fica dito, ás condições prescriptas pelo Governo, no interesse da segurança publica.

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

§ unico. É permitida aos concessionarios a exploração da linha por meio de tracção electrica, precedendo auctorização dada pelo Governo.

14.^a

O caminho será fechado por meio de muro, sebes vivas ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, não abrindo para dentro.

§ 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.

15.^a

A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, 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 caminho a que alguma d'essas obras devam dar passagem.

16.^a

Os cruzamentos da linha ferrea com as estradas de macadam ou caminhos municipaes e vicinaes, podendo ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos forem designadas passagens superiores ou inferiores. Nos cruzamentos ou passagens de nível em que a circulação de veiculos for consideravel, ou em quaesquer outros que o Governo, ouvida a fiscalização, julgar necessario para a

segurança publica será obrigada a empresa estabelecer barreiras conforme os typos aprovados pelo Governo, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este serviço. O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada ou caminho atravessado, não poderá ser inferior a trinta graus.

17.^a

Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura do viaducto será fixada pelo Governo, em vista das circumstancias locaes sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for em arco, a distancia entre o pavimento da estrada ou caminho e o fecho do arco não será inferior a 5 metros.

Se o viaducto for de vigas rectas, esta distancia poderá reduzir-se a 4^m,30.

18.^a

Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada pelo Governo, em vista das circumstancias locaes, sem que possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for em arco, a distancia entre a face superior do carril e abobada não será inferior a 4^m,30. Se o viaducto for de viges rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4^m,30.

19.^a

Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituido. O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

20.^a

A largura dos subterrânos será, pelo menos, de 4 metros. A distancia vertical entre o intradorso e a parte inferior dos carris não será inferior 4^m,30, nem a altura do fecho da abobada ao plano tangente á superficie superior dos carris não será superior a 5 metros.

21.^a

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

22.^a

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.

23.^a

As acquisições que a empresa tiver que fazer de terrenos para as obras da linha e suas dependencias, serão reguladas amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor de expropriação por utilidade publica.

24.^a

Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes de trabalhos ou de exploração ficam a cargo da empresa.

25.^a

A linha ferrea deverá ser dividida nas seguintes secções ou troços:

1.^º Da estação da Regua do Caminho de Ferro do Douro a Villa Real;

2.^º De Villa Real a Chaves; e

3.^º De Chaves á fronteira.

Os prazos para a apresentação dos projectos serão a contar da data do alvará de concessão de seis meses para

a 1.^a secção e tres annos para a 2.^a, e a contar da data da communicação do ponto de ligação na fronteira, escolhido por acordo entre os Governos português e hespanhol, de seis meses para a 3.^a secção.

Os trabalhos de construcção devem começar no prazo de sessenta dias, a contar da data do *Diário do Governo* em que for publicada a portaria de aprovação do projecto de cada secção, devendo estar concluidas no fim de tres annos a 1.^a secção, no fim de cinco a 2.^a e no fim de dois a 3.^a secção, contados tambem das datas da publicação das portarias de aprovação dos projectos.

§ unico. A construcção da 3.^a secção poderá ser adiada até que em Hespanha se proceda á construcção da linha que com este caminho de ferro venha ligar.

26.^a

A linha poderá ser aberta á exploração por troços sucessivos, sendo o primeiro troço correspondente á primeira secção.

Não poderá, porem, ter lugar, senão, com a auctorização do Governo e depois de examinados por uma comissão de engenheiros.

27.^a

O Governo fará fiscalizar por agentes seus e pela forma que se estabeleça os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro.

28.^a

A empresa sujeitará á aprovação do Governo as tarifas de passageiros e mercadorias, assim como o regulamento para o serviço de exploração não podendo fazelhes alteração alguma sem nova aprovação.

§ unico. No caso de desacordo vigorarão os preços das tarifas geraes applicadas nas linhas do Minho e Douro.

29.^a

As alterações nas tarifas depois de approuvadas pelo Governo serão anunciadas, pelo menos com oito dias de anticipação.

§ unico. Todas as fixações ou modificações de horarios ou de condições de serviço deverão ser approuvadas pelo Governo antes de serem anunciadas ao publico pela empresa nas estações, ou por qualquer outra forma.

30.^a

A empresa fica obrigada a prestar ao Governo os serviços seguintes:

1.^º Transporte em compartimentos de 2.^a classe de qualquer comboio de passageiros que a Direcção dos Serviços Telegrapho-Postaes designar, das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

2.^º O transporte de material dos correios e telegraphos;

3.^º Transporte dos empregados da Direcção dos Serviços de Obras Publicas que tiverem a seu cargo a inspecção e fiscalização de construcção e exploração do caminho de ferro e dos funcionários do Ministerio das Obras Publicas que o respectivo ministro designar;

4.^º Licença para a collocação das linhas telegraphicais e telephonicas do Governo nos postes apoios das linhas telegraphicais ou telephonicas do caminho de ferro.

31.^a

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

32.^a

A empresa fica obrigada a pôr á disposição do Governo por metade dos preços das tarifas geraes, todos os

meios de transporte estabelecidos para exploração do caminho de ferro, quando elle precisar conduzir tropas ou material de guerra.

33.^a

A empresa fica sujeita:

1.^o Aos regulamentos actuaes e aos que o Governo publicar para o serviço telegrapho-postal;

2.^o As leis e regulamentos sanitarios em vigor, tanto no que respeita á execução e conservação das obras, como ao estado das officinas, estações e dependencias da linha ferrea.

34.^a

A empresa fica sujeita ás leis e regulamentos vigentes ou que de futuro se promulgarem sobre viação publica e especificadamente sobre a fiscalização de construcção e exploração de caminhos de ferro.

35.^a

A empresa deverá conservar, durante o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias com todo 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 mesmo prazo 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 avaliados, em dinheiro ou titulos de divida publica pelo valor no mercado.

36.^a

Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração o caminho de ferro 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, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

37.^a

Em qualquer epoca, depois de decorridos trinta e cinco annos da data da concessão, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Esse resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os annos ainda não decorridos da concessão que será determinada, tomando o rendimento liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve effectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento e achando a media dos cinco restantes.

Essa annuidade, porem, nunca poderá ser inferior á que for necessaria para amortizar no prazo de setenta e cinco annos e á taxa de 5 por cento o capital efectivo despendido na construcção, o qual nunca se poderá considerar superior ao total dos orçamentos dos projectos aprovados pelo Governo.

38.^a

O uso da linha telegraphica ou telephonica será permitida gratuitamente para os despachos officiaes e aos particulares, mediante uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

39.^a

Os concessionarios primitivos Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, ou a companhia primeiro por elles organizada, não poderão transferir para outra pessoa

ou companhia, sem consentimento do Governo os direitos que lhe são conferidos por esta concessão.

40.^a

A empresa, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos em tudo que disser respeito á construcção e exploração ás leis e regulamentos de Portugal.

41.^a

O caminho de ferro, seu material fixo e circulante e o da linha telegraphica ou telephonica, servirão de garantia para o estado da execução das presentes condições.

42.^a

A empresa prestará aos agentes do Governo todos os esclarecimentos precisos para elles poderem formular a estatistica da linha e a conta do capital despendido na construcção.

43.^a

Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a empresa sobre a execução e interpretação das clausulas d'este contracto, serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, será ella deferida ao Supremo Tribunal de Justiça.

44.^a

Concede o Governo á empresa:

1.^o Isenção durante o periodo da concessão de qualquer imposto especial sobre o caminho de ferro;

2.^o Isenção de qualquer contribuição geral, districtal, municipal ou parochial nos primeiros trinta e cinco annos da concessão, incluindo-se nesta isenção a contribuição industrial sobre os vencimentos do pessoal empregado na construcção e exploração do caminho de ferro;

3.^o Isenção do pagamento de direitos de importação para todas as materias destinadas á construcção da linha, e para o carvão, machinas e carruagens que forem importadas para o serviço da exploração durante os dois primeiros annos, depois de aberta á circulação cada uma das secções;

4.^o Transporte nos caminhos de ferro do Douro para todo o material necessario á construcção e exploração da linha, por uma tarifa especial, cuja base seja de 8 réis por tonelada e kilometro.

45.^a

O Governo não cobrará o imposto de transito, enquanto o caminho de ferro não estiver aberto á exploração até Chaves e só então será esse imposto acrescentado aos preços que vigorarem para o transporte de passageiros e mercadorias, ficando a empresa obrigada á cobrança d'esse imposto nas condições que estiverem em vigor nas demais linhas ferreas do país.

46.^a

A estação da Regua, no caminho de ferro do Douro, ficará commun ao serviço de exploração das duas linhas, e em condições identicas ás estabelecidas para a estação de Foz-Tua, não lhe sendo exigida indemnização alguma pelo uso da estação da Regua, plataforma e mais dependencias do caminho de ferro do Douro.

A empresa fica, porem, obrigada ao pagamento de todas as despesas que resultarem das ampliações ou modificações a fazer na linha do Douro, estação da Regua e mais dependencias e que forem indispensaveis para a boa exploração das duas linhas.

47.^a

Concede mais o Governo á mesma empresa a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contracto com o Governo e sem que este lhe dê qualquer subsidio ou garantia diferente das concedidas por este contracto.

48.^a

Quando, porem, o Governo julgar necessário construir algum d'esses ramaes ou fazer novas concessões de caminhos de ferro nos districtos atravessados pela linha que que faz objecto d'este contracto, ou esses caminhos sejam paralelos á mesma linha e a menos de 30 kilometros ou a atravessem ou nella venham a entroncar, ou finalmente convirjam a pontos situados dentro das zonas lateraes de trinta kilometros acima referidas, a empresa não pode por pretexto algum impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, não tendo direito a indemnização alguma, sendo-lhe contudo reservado o direito de construir os ramaes, nos termos da condição anterior, ou de optar pelas concessões que porventura se façam.

49.^a

A concessão caducará:

- 1.^º Quando sejam excedidos os prazos da condição 25.^a;
- 2.^º Se não começar a exploração dentro do prazo de um mês, depois de auctorizada pelo Governo;
- 3.^º Se iniciada a exploração, a empresa a interromper por espaço superior a um mês;
- 4.^º Se a empresa não cumprir as outras condições a que fica obrigada.

50.^a

Nos casos previstos na clausula antecedente, o Governo porá em hasta publica e adjudicará a quem mais offerecer, a exploração do caminho de ferro pelo espaço de tempo que restar da presente concessão e nas mesmas condições em que esta é feita, quando o julgue conveniente, pertencendo ao arrematante não só as obras executadas pela empresa, como tambem todo o material fixo e circulante, perdendo, portanto, a mesma empresa todo e qualquer direito de propriedade sobre essas obras e material.

51.^a

O preço da arrematação será entregue á empresa, depois de deduzidas quaequer despesas que o Governo tiver feito incluindo as de fiscalização.

52.^a

Não havendo adjudicatario, tomará o Governo posse das obras de todos os materiaes, continuando a exploração da linha por conta da empresa na parte que já estiver aberta ao transito publico, e se findo o prazo de dezoito meses, a empresa se não mostrar habilitada para continuar a construcção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito, entrará o Governo imediatamente na posse definitiva do caminho de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma.

53.^a

Exceptuam-se das disposições das clausulas precedentes os casos de força maior, devidamente comprovados, podendo o Governo prorrogar os prazos marcados, se o julgar conveniente.

54.^a

O alvará de concessão definitiva não poderá ser entregue aos concessionarios sem que elles provem ter depositado na Caixa Geral de Depositos á ordem do Governo a quantia de 10:000\$000 réis em dinheiro, ou o valor cor-

respondente em titulos de dívida publica portuguesa, segundo o seu valor no mercado.

§ 1.^º O referido deposito vencerá, sendo em dinheiro, o juro que a Caixa Geral de Depositos pague por depositos identicos, e sendo em titulos de dívida publica, o respectivo juro.

§ 2.^º Este deposito servirá de garantia ao cumprimento das obrigações prescriptas por esta concessão, não podendo ser levantado, sem que a empresa prove ter feito obras no valor equivalente ao dobro do mesmo deposito, passando então estas obras a servir de caução.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades 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.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

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

Dado no Paço, em 19 de outubro de 1901.—EL-REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*—(Logar do sello das armas reaes).

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

Artigo 1.^º Será aberto concurso publico, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construcção e exploração durante noventa e nove annos da linha ferrea de Mirandella a Bragança.

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 assignadas pelo referido Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 10 de outubro de 1901.—REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Bases para a elaboração do programma
e caderno de encargos do concurso para a construcção e exploração
da linha de Mirandella a Bragança

1.^a

O concurso terá por objecto a construcção e exploração de um caminho de ferro que, partindo de Mirandella, em continuação da linha de Foz-Tua a Mirandella, e passando por Macedo de Cavalleiros, termine em Bragança, e será subordinado ás condições annexas ao decreto de 28 de setembro de 1883, para a construcção e exploração do Caminho de Ferro de Foz-Tua a Mirandella, modificadas em harmonia com as presentes bases.

2.^a

O prazo de concurso será de noventa dias.

3.^a

Os licitantes são obrigados ao deposito previo de réis 4:000\$000. Este deposito será elevado a 8:000\$000 réis, pelo licitante a que for adjudicada a concessão.

4.^a

A linha será construída em harmonia com o projecto aprovado por portaria de 25 de setembro ultimo, observando-se as prescrições do caderno de encargos que d'elle faz parte.

5.^a

A licitação versará sobre a quantia em que é computado o custo kilometrico da linha, com exclusão do material circulante.

6.^a

O Governo garante á empresa adjudicataria o complemento do rendimento liquido annual até 4,5 por cento em relação ao custo kilometrico da linha, comprehendendo juro e amortização.

7.^a

Para o efecto da base antecedente, as despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do producto bruto kilometrico, excluidos os impostos de transito e sello, fixando-se todavia um minimo de 700\$000 réis e o maximo de 1:200\$000 réis.

8.^a

A garantia de juro, relativa a cada anno economico será liquidada e paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

9.^a

Alem da garantia de juro, serão assegurados os seguintes auxilios ao concessionario da linha:

1.^º O transporte na linha do Douro de todos os materiaes necessarios para a construcção por uma taxa de 8 réis por tonelada e kilometro;

2.^º As vantagens concedidas nos artigos 32.^º, 37.^º, 38.^º, 39.^º, 40.^º e 41.^º das condições annexas ao decreto de 28 de setembro de 1883.

10.^a

O Governo terá a faculdade de resgatar em qualquer epoca a concessão do Caminho de Ferro.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empresa durante os annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, até ao numero de sete, com exclusão dos dois annos menos productivos; a media annual constituirá a importancia da annuidade que o Governo pagará á empresa até terminar o prazo da concessão, não podendo porem ser inferior ao producto liquido do ultimo anno dos sete, tomados para base do calculo.

A annuidade não poderá ser, em caso algum inferior a 4 1/2 por cento do capital em que pelo contrato for computado o custo da linha.

Quando o resgate se effectuar antes que tenha decorrido o prazo de sete annos, desde a abertura á exploração, tomar-se-ha para base do calculo o numero dos annos decorridos, procedendo-se pela forma prescripta.

O preço da remissão não compreenderá o material circulante, nem o valor dos materiaes de exploração em deposito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, caso lhe convenha adquiri-los, no todo ou em parte, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

11.^a

Na importancia do capital que servir de base á garantia, será feita a modificação para mais ou para menos que resultar da variante entre o kilometro 30 da 2.^a secção e a estação de Bragança mandada fazer pela portaria de 25 de setembro ultimo.

50 por cento das economias provenientes de outras quaesquer variantes subsequentemente propostas pela empresa ou ordenadas pelo Governo e por este apresentadas, serão abatidas á importancia total do mesmo capital.

12.^a

O prazo para a construcção será de dois annos para a 1.^a secção, Mirandella a Carviçães e tres para a 2.^a secção, Carviçães a Bragança, contados da data da aprovação do contrato de concessão.

13.^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, embora não seja a de menor preço kilometrico.

14.^a

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

15.^a

O contrato provisório de concessão que for celebrado, não se tornará definitivo sem a approvação do poder legislativo.

Paço, em 10 de outubro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o programma do concurso para a construcção e exploração do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança e as respectivas condições e caderno de encargos, elaborados pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 10 de outubro findo: ha por bem aprovar os referidos programma e caderno de encargos.

Paço, em 14 de novembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

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

Programma do concurso para a construcção e exploração do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança

1.^º

Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 10 de outubro ultimo, concurso publico para a construcção e exploração, pelo espaço de noventa e nove annos, de um caminho de ferro que, partindo de Mirandella, em continuação da linha de Foz-Tua a Mirandella e passando por Macedo de Cavalleiros, termine em Bragança.

2.^º

No dia 14 de fevereiro de 1902, á uma hora da tarde, serão recebidas e abertas, por uma commissão especialmente nomeada pelo Governo para esse fim, as propostas em carta fechada, assignadas pelos licitantes.

3.^º

As propostas do preço serão fechadas em sobreescrito separado, sem declaração alguma exterior, e escritas em português nos termos seguintes: «O abaixo assignado obriga-se a construir e explorar o Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança, a que se referem o decreto de 10 de outubro de 1901 e o annuncio do Conselho de Administração de ... de novembro de 1901, publicado no Diario do Governo n.^º ..., do mesmo mez e anno, em conformidade com o respectivo caderno de encargos, fixando para os fins indicados no artigo do referido caderno de encargos em ... (por extenso) o custo kilometrico da linha, com exclusão do material circulante».

4.^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 authentico que mostre que essa socie-

dade 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.

5.º

Todas as propostas deverão ter a seguinte legenda: «Proposta para o concurso do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança feita por... (nome do proponente)», no envolucro, dentro do qual devem vir fechadas em sobrescriptos separados, com as respectivas designações exteriores, a proposta do preço e os documentos exigidos na condição anterior.

6.º

As propostas que não satisfizerem nos dizeres essenciaes ás condições d'este programma, ou que exijam qualquer modificação d'estas condições ou das do caderno de encargos, não serão admittidas.

7.º

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas fixando preço igual e que seja o menor preço proposto, proceder-se-ha á licitação verbal, segundo o artigo 22.º das instruções de 10 de novembro de 1899, não podendo a diferença entre cada um dos lanços ser inferior a 10\$000 réis.

8.º

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

9.º

O Governo reserva-se a faculdade não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado, e de escolher a proposta que for julgada mais vantajosa, embora não seja a de menor preço kilometrico.

10.º

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

11.º

O contrato de concessão que for celebrado em virtude da adjudicação feita pelo Governo não se tornará definitivo sem a aprovação do Poder Legislativo.

12.º

Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estará patente o projecto do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança, aprovado por portaria de 25 de setembro de 1901, na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 12 de novembro de 1901 = O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Caderno de encargos da construção e exploração da linha de Mirandella a Bragança

CAPITULO I

Obrigações que contrahe a empresa. Condições relativas á construção do caminho de ferro e ao respectivo material fixo e circulante. **Direitos do Estado e da empresa sobre as diversas construções e material fornecido**

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

1.º A construção de um caminho de ferro que, partindo de Mirandella, em continuação da linha de Foz-Tua a Mirandella, e passando por Macedo de Cavalleiros, termine em Bragança, sendo o dito caminho de ferro completo 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 edifícios accessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

§ 1.º A palavra *empresa*, sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionario primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem elle trespassse, na conformidade das leis e com auctorização 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 o projecto aprovado por portaria de 25 de setembro ultimo e respectivo caderno de encargos, com as modificações e variantes que a empresa julgue conveniente propor e que forem aprovadas pelo Governo, alem da variante prescrita na mencionada portaria.

§ 3.º A empresa effectuará os estudos necessarios e organizará nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos trabalhos no campo.

§ 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 da nova linha, e para facilidade das baldeações, serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicataria, devendo em todo o caso haver uma estação principal, com as accommodações necessarias 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 wagons; fossos para picar o fogo; apparelhos e reservatorios para a alimentação das machinas.

§ 5.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas copias, que serão authenticadas pela Direcção General das Obras Publicas e Minas; uma das copias será entregue á empresa e a outra á fiscalização.

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

3.º O estabelecimento de um telegrapho 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 á arte executadas, e entregará ao Governo uma copia d'esta planta devidamente authenticada.

§ 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 estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipaes ou vici-

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 auctorização do governo.

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

Art. 5.^º A largura do caminho de nível e plataforma será de 3^m,5 em aterro e de 4^m,3 em desaterro, e ao nível dos carris de 1^m,9 num e noutro caso.

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

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes, quer em aterro quer em excavação, 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 O maximo dos declives será de 18 millimetros por metro.

Art. 7.^º Os raios das curvas de concordancia não serão inferiores a 150 metros nas linhas geraes; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 100 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordancia deverão effectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontaes.

O intervalo entre os pontos de tangencia de duas curvas consecutivas em sentido contrario não será inferior a 50 metros.

Art. 8.^º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de 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 20 kilogrammas por metro corrente. Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do governo.

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

Art. 10.^º Este caminho será fechado por meio de muros, desvios, ou grades de madeira, que o 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 serviço das localidades atravessadas pela linha ferrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos approvados.

Art. 12.^º A empresa construirá, de pedra, ferro ou tijolo, os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, 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 do caminho de ferro com as

naes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estão designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado d'este 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, comprehendido 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 a tracção de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituido.

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

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

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

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

§ unico. O Governo, sobre 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 possível, de pedra apparelhada, de boa qualidade; onde não a houver será tolerado o tijolo.

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

As carroagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos. Have-las-ha de tres classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.^a classe terão assentos estofados, as de 2.^a classe assentos de estofo mais ordinario e as de 3.^a classe assentos de madeira.

As carroagens de todas as classes deverão preencher, alem do que fica dito, todas as condições prescriptas pelo Governo no interesse da segurança publica.

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

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 construção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaequer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os 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 quaequer outros aprovisionamentos em quanto 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 cóntrato, concede o Governo á empresa, pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data da assignatura do contrato definitivo, a exploração do caminho de ferro de Mirandella, nos termos e com as condições nelle estipuladas.

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

§ unico. Se, porem, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, for destruida ou damnificada alguma parte de 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 dívida publica pelo seu valor no mercado.

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

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

Art. 26.^º O Governo terá a faculdade de resgatar em qualquer época a concessão do caminho de ferro.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empresa durante os annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, até ao numero de sete, com exclusão dos dois annos menos productivos; a media annual constituirá a importancia da annuidade que o Governo pagará á empresa até terminar o prazo da concessão, não podendo, porem, ser inferior ao producto liquido do ultimo anno dos sete tomados para base do calculo.

A annuidade não poderá ser, em caso algum, inferior a 4 $\frac{1}{2}$ por cento do capital, em que pelo contrato for computado o custo da linha.

Quando o resgate se effectuar antes que tenha decorrido o prazo de sete annos, desde a abertura á explora-

ção, tomar-se-ha para base do calculo o numero de annos decorridos, procedendo-se pela forma descripta.

O preço da remissão não comprehenderá o material circulante, nem o valor dos materiaes de exploração em deposito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 27.^º O Governo garante á empresa adjudicataria o complemento do rendimento liquido annual até 4 $\frac{1}{2}$ por cento em relação ao custo de cada kilometro que se construir, comprehendendo o juro e amortização do capital.

Art. 28.^º Para os effeitos d'esta garantia do juro o preço kilometrico da linha a construir será a quantia de ... réis, segundo a proposta feita e aceita no concurso.

As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do producto bruto kilometrico, excluindo os impostos de transito e sêllo, fixando-se todavia um minimo de réis 700\$000 e um maximo de 1:200\$000 réis por kilometro.

Art. 29.^º A garantia de juro, relativa a cada anno economico, será paga semestralmente, e constituirá encargo do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 30.^º Logo que o producto liquido excede 4,5 por cento ao anno, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das sommas adiantadas pelo Governo, em virtude da garantia de juro, de que tratam as condições antecedentes, bem como dos juros d'essas sommas, na razão de 4,5 por cento ao anno.

§ unico. A respectiva empresa adjudicataria fica salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que elle tiver adiantado por virtude da garantia de juro e amortização, de que tratam as condições antecedentes, podendo usar d'esse direito na época ou épocas que julgar conveniente.

Art. 31.^º O Governo publicará os regulamentos e usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua escripturação e correspondencia.

Art. 32.^º Concede mais o Governo á mesma empresa a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea, a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contrato especial com o Governo, e sem que este pela dita construção lhe pague subsidio algum, ou lhe garanta qualquer beneficio. Quando, porem, o Governo julgar necessário construir algum d'esses ramaes, e a empresa se não prestar a isso, o Governo reserva-se, muito expressamente, o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprovare.

Art. 33.^º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro, quer esses caminhos sejam paralelos á mesma linha, quer a atravessem ou nella venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, nem terá direito a qualquer despesa por causa d'essas concessões e das obras a que derem lugar na sua linha.

Art. 34.^º Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravesse a linha concedida, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'esta, nem o minimo augmento de despesa para a empresa.

Art. 35.^º A abertura de qualquer das vias de comunicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá auctorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 36.^º As empresas concessionarias de quaequer caminhos de ferro, que venham a entroncar com a linha que faz o objecto d'estas condições, terão a faculdade de fazer circular nella as suas carruagens, wagons e maçinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as

empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

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

Art. 37.^o Concede mais o Governo á mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte annos, depois do começo das obras; contudo, nesta disposição, não são incluidos impostos de trânsito e sêllo lançados sobre o preço da condução dos passageiros e mercadorias nos termos da legislação vigente.

Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.

Art. 38.^o O Governo concede mais á empresa, durante o prazo de cinco annos, contados da data do contrato definitivo, isenção do pagamento de direitos de importação para os materiaes destinados á construção e exploração, depois de verificada a sua quantidade e destino pela fiscalização.

§ unico. A empresa conformar-se-ha com os regulamentos fiscaes que forem necessarios para prevenir o abuso d'esta concessão.

Art. 39.^o Concede mais o Governo á empresa gratuitamente os terrenos que possuir e forem necessarios para a construção e exploração da linha e o transporte, com exclusão das despesas accessorias e do sêllo, na linha do Douro, de todos os materiaes necessarios para a construção, por uma taxa de 8 réis por tonelada e kilometro.

Art. 40.^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 a empresa em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 41.^o Concede, enfim, o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, que lhe devem ser aplicadas, e sujeitar-se á previa aprovação do Governo.

CAPITULO III

Condições relativas á exploração

Art. 42.^o Em quanto durar a garantia de juro o Governo decretará as tarifas de passageiros, gados e mercadorias.

Art. 43.^o Logo que o Governo estiver embolsado das quantias que tiver adiantado em virtude da garantia de juros e amortização, e dos juros correspondentes a essas quantias, serão as tarifas estabelecidas por acordo entre o Governo e a empresa, em harmonia com as que vigorarem em outras linhas portuguesas que lhes sejam comparáveis, e consecutivamente, de cinco em cinco annos, proceder-se á revisão das mesmas tarifas.

§ 1.^o Na falta de acordo entre o Governo e a empresa, acerca das modificações a introduzir nas tarifas, adoptar-se-hão, como maximos, os preços das tarifas das linhas ferreas exploradas pelo Estado e, não as havendo, a media das tarifas das linhas portuguesas exploradas por companhias.

§ 2.^o Qualquer modificação, que em qualquer tempo se faça, será anunciada com um mês de antecedencia.

Art. 44.^o Serão proibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito ao serviço do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Art. 45.^o Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou

de condições de serviço poderá ser anunciada ao publico pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo.

Art. 46.^o As despesas accessorias não incluidas nas tarifas, tales como as de deposito, armazenagens e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art. 47.^o A recepção das taxas terá lugar por quilómetros; assim, 1 quilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se d'esta regra toda a distância percorrida menor de 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas.

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

Art. 48.^o O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisíveis de peso superior a 5:000 kilogrammas, não será obrigatorio para a empresa. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expedidores.

Feito, porém, 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 cavalos e mais gado também pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 49.^o As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o efeito de pagamentos de direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Públicas.

Art. 50. Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa), que pesarem menos de 10 kilogrammas, serão considerados domo objecto de recovagem.

Art. 51.^o Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem aumento algum do preço, alem d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 52.^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. 53.^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 nela sem pagar quantia alguma.

Art. 54.^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. 55.^o A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

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

2.^o Concessão, nos comboios em que não hajam ambulancias postaes, de dois compartimentos de carruagem de

2.^a classe para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.^a Transporte do material dos correios, telegraphos e pharoes;

4.^a Limpeza externa das ambulancias postaes;

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

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

Art. 56.^a 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. 57.^a Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 58.^a 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, prazos para os estudos e construcção, penas convencionaes, legislacão applicavel e outras estipulações

Art. 59.^a O deposito definitivo de 8:000\$000 réis será effectuado pela empresa adjudicataria antes da assignatura do respectivo contrato, como garantia da sua execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito obras de valor equivalente ao triplo do seu deposito, passando essas obras a servir de caução.

§ unico. O adjudicatario que effectuar o deposito definitivo em titulos de 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. 60.^a Os estudos e trabalhos da variante prescripta pela portaria de 25 de outubro de 1901, serão feitos pela empresa adjudicataria e submettidos á approvação do Governo no prazo de seis meses, a contar da data do respectivo contrato.

Art. 61.^a A construcção do caminho de ferro de Mirandella começará dentro do prazo de dois meses, a contar da approvação do contrato definitivo, e estará concluida no de dois anno a 1.^a secção, Mirandella a Valdrez, e no de tres a 2.^a secção, Valdrez a Bragança, devendo estar concluidas todas as obras e a linha ferrea em estado de circulação com todo o seu material fixo e circulante e dependencias, dentro dos prazos fixados.

Art. 62.^a Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras, elles não estiverem terminadas, e a linha ferrea respectiva em estado de exploração, pagará a companhia adjudicataria, por cada mês de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalisação dos trabalhos e o conselho superior de obras publicas e minas, que não excederá a 2:000\$000 réis, para cada secção.

Art. 63.^a Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 62.^a), 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 auctoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 64.^a Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes, os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 65.^a 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.^a, 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 auctoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 66.^a No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intima-la logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

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

Art. 67.^a Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaequer despesas que sejam necessarias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor de material circulante, carvão e mais provimentos, os quaeque objectos ficarão ser-

vindo, nos ultimos cinco annos, de hypotheca especial a esta obrigaçāo.

Art. 68.^º A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido 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. 69.^º Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberta ao transito publico, enquanto a empresa não tiver obtido a approvação do Governo, que para esse fim mandará examinar miuda 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 circumspeção e lavrarão um auto em que deem 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. 70.^º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão.

Art. 71.^º A empresa fica sujeita:

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

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

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

Art. 72.^º A empresa adjudicataria será considerada portuguesa para todos os effeitos.

Art. 73.^º As contestações que se suscitem 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 virtude da auctorização legislativa que lhe foi conferida.

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

Art. 74.^º Ficam sujeitos á approvação do Governo os estatutos da empresa adjudicataria.

Art. 75.^º A empresa é auctorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submettendo-os á approvação do Governo.

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

Art. 76.^º A empresa poderá trespassar, com previa auctorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas por este contrato, a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Lisboa, 12 de novembro de 1901.—O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.