

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR C. XAVIER CORDEIRO **Proprietário-diretor-editor** L. DE MENDONÇA E COSTA **REDATOR** J. DE OLIVEIRA SIMÕES
SECRETÁRIO DA REDAÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas n.º 3 e P. n.º 10 da Companhia Real para o transporte de passageiros.

Horário brinde para carteira.

SUMMÁRIO

A COMPANHIA REAL EM 1901.....	
LOURENÇO MARQUES	
PARTE OFICIAL—Rectificações ao decreto de 27 de maio e Bases para a adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro de Regua à fronteira (continuação do n.º 348).....	

TARIFAS DE TRANSPORTE.....	197
NOTAS DE VIAGEM — XVIII — De Berlim a Dresden e à Bohemia	197
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	198 a 200
ASCENSOR DE SANTA JUSTA.....	202
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	202
DEPÓSITO SANGUINHAL.....	202
LINHAS PORTUGUEZAS — Algarve — Sul e Sueste, Minho e Douro — Vendas Novas — Parede e Povoa — Rede ao Sul do Tejo — Bilhetes de identidade — Regoa a Chaves — Zambezia — Angola — Loanda — Ambaca — Material para o Minho e Douro — Estação de Trofa — Linhas do Estado — Aquecimento das carruagens — Vendas Novas — Lampadas Kitson.....	202 a 203
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Alemanha — China — Soldão	203
COMPANHIA DA BEIRA ALTA — Parecer do conselho fiscal.....	204
AVISOS DE SERVIÇO.....	205
ARREMATAÇÕES	205
AGENDA DO VIAJANTE	206
HORÁRIO EM 1 DE JULHO DE 1902.....	207
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	208



Estação de Dresden — Vide Notas de Viagem, pag. 197

A COMPANHIA REAL EM 1902

REALIZOU-SE hontem a assembléa geral annual d'esta companhia para apreciação do relatorio e contas do conselho de administração, e approvação do parecer do conselho fiscal relativos á gerencia do anno findo.

A' assembléa estiveram presentes 61 acionistas representando 18.847 accções.

Presidiu o sr. Carlos Eugenio d'Almeida, sendo escrutinadores, como acionistas portadores de maior numero de accções, os srs. Gomes Netto, pelo Banco de Portugal, e Mendes da Silva, pelo Ultramarino.

As conclusões do relatorio foram approvadas, sem discussão.

Os sorteados dos conselhos d'administração e fiscal foram reeleitos, sendo para aquelle o sr. Diogo Patrone

Junior, e para este os srs. Alfredo Mendes da Silva e dr. Teixeira de Queiroz.

O relatorio do conselho, muito elucidativo, como de costume, contém importantes esclarecimentos sobre o movimento e o tráfego das linhas, o desenvolvimento que tem sido dado aos diferentes serviços do publico e a situação financeira da Companhia.

Logo nas primeiras páginas apresenta-nos uma demonstração graphica da extensão das linhas e receitas brutas do tráfego, aquella impressa a azul e esta a cinzento. Mas a cor de rosa seria, a nosso ver, a mais apropriada a este quadro, porque os resultados que elle demonstra são, com efeito, as mais faguetas e animadoras.

Desde 1890, passada apenas uma diminuição de 200 contos d'esse anno para o seguinte, que não teve compensação até 1894, em parte devido á crise por que o paiz passou, mas principalmente pela existencia da fa-

migerada e liberalissima tarifa de mercadorias n.º 1, a receita, a começar em 1895, começa pulando, de anno para anno, numa subida de 200 a 250 contos, e pelo caminho em que vão no anno presente, havendo já, nas 20 semanas liquidadas quando se concluiu o relatorio, um excesso de 46 contos, natural é que o progresso das receitas continue a manifestar-se.

Os productos do trafego subiram no anno findo a 4.900.588.001; juntando-lhes as garantias de juros, 443.031.267 e as receitas fóra do trafego, 16.532.034, dão o total de 5.360.151.362 réis, correspondente a 5 contos por kilometro.

Bem poucas linhas ferreas ha que dêem um resultado tão importante.

Aquelle producto do trafego foi formado pelos de:

Passageiros.....	1.999 contos
Grande velocidade.....	252 "
Pequena velocidade.....	2.304 "
Diversas.....	345 "

O movimento aumentou, já se vê, em todos os ramos de trafego, sendo o de passageiros 6.605.539, mais 398.791 do que em 1900.

Deve-se notar que este aumento se deu nas tres classes e que na linha de Cascaes, não obstante a abertura, em setembro, em plena epocha balnear, do serviço de tremvias electricos para Algés e Dafundo, ainda houve um aumento de 91.500 passageiros, resultante todo de 3.ª classe, porque na 2.ª houve pequena diminuição que foi compensada pela 1.ª.

O relatorio prevê, todavia, que no anno corrente será natural uma diminuição de receitas das linhas suburbanas por motivo d'esta competencia.

O movimento de passageiros continua crescendo no conjunto geral da rede, devido á melhoria do serviço dos comboios, sendo a mais notavel, no ultimo anno, o estabelecimento do rapido Lisboa-Porto como diario e a admissão, neste, de passageiros de 3.ª.

Este comboio, que já hoje percorreu os 346 kilometros entre Lisboa R e Porto S. Bento em 6 horas e 55 minutos, passará, segundo o relatorio que estamos acompanhando, a fazer o percurso em 6 horas, quando a renovação da via, entre Pampilhosa e Porto, estiver concluída.

A tonelagem e respectivas receitas em grande velocidade aumentaram 4 milhões de kilos e 23 contos de réis.

Na pequena velocidade o progresso foi muito mais accentuado.

Em tonelagem houve um aumento de 71.626 mil kilogrammas e em receitas mais 162.451.069 réis.

As despesas subiram a mais 77 contos, apesar do desenvolvimento que se deu aos diferentes serviços de exploração e do qual, na maior parte, resultou o aumento de receitas.

O coefficiente de exploração, que em 1900 foi de 47,29 %, desceu em 1901 a 46,62 %.

O material circulante em 31 de dezembro compunha-se de:

49 locomotivas de 4 rodas conjugadas, sendo 8 destas *compound* de 2 cilindros; 72 de 6 rodas conjugadas, sendo 5 com tender separado e *compound*, de 4 cilindros; mais 14 de 8 rodas, total 135.

3 salões reaes.

9 salões diversos.

8 carruagens de luxo.

75 carruagens de 1.ª classe.

9 carruagens de 1.ª classe de corredor.

39 mixtas de 1.ª e 2.ª classe, sendo 8 com corredor central.

10 mixtas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe.

156 de 2.ª classe, sendo 22 com corredor central.

5 mixtas de 2.ª e 3.ª classe em dois pavimentos.

3 ditas simples.

237 de 3.ª classe, das quais 23 de corredor central.

106 furgões e 1.902 vagons diversos.

Havia em construcção mais 53 vehiculos.

Os recursos efectivos da companhia e sua applicação no anno findo melhor se verão na transcrição do relatorio que, como de costume, vamos encetar, na integra, sendo a presente noticia apenas um resumo dos principaes factos que interessam á exploração.

Annexo ao relatorio, como documentos, vem a escriptura de 3 de maio do corrente anno sobre o contrato de empreitada da construcção e exploração da linha de Vendas Novas, auctorizando a transferencia da construcção e exploração da referida linha, a escriptura de empreitada, de 25 de novembro de 1899 com a companhia dos meridionaes, a portaria de 11 de maio de 1900, auctorizando a transferencia da construcção e exploração da referida linha para a Companhia Real, e a comunicação do *Comptoir d'Escompte* de ter recebido o correspondente deposito de 6 milhões de francos.

LOURENÇO MARQUES

Ninguém poderá accusar-nos de leviandade na discussão dos graves assumtos que se prendem com a vida nacional e com o decoro da patria. A carapuça, que um nosso collega da imprensa periodica talhava há dias para aquelles que fazem irreflectidamente o jogo dos nossos inimigos e dos nossos rivais — é carapuça que não nos serve.

Nós não condamnamos sómente os que praticam esse irreflectido jogo. Vamos mais longe: verberamos com a mesma vehemencia, senão com mais, aquelles que, como acontece neste momento a propósito da transformação que se está dando na Africa do Sul, estimulam nos animos nacionaes uma cega confiança na amizade e cordealidade das relações entre Portugal e a Inglaterra.

O que o bom criterio, absolutamente desembaraçado de combinações interesseiras de politica ou de algibeira, indica como regra de mais segura conducta na situação que para nós se define com o restabelecimento da paz, é o ficarmos *de pé atraç* perante tudo quanto, por parte da Inglaterra, nos fale de lealdade e cordealidade nas relações em que deva basear se e afirmar se o progresso de Lourenço Marques.

Não pretendemos que se faça estendal de arrogancias. Não aconselhamos imposturas de independencia e despreocupação em face de vizinhos que tanto são para temer. Não consentimos que nos envolvam no rol dos grosseiros e provocadores, nem dos que abusam da sua fraqueza para, á sombra d'ella e da impunidade, se permittirem todas as desconsiderações e todos os aggravos.

Nunca soffremos d'esse sentimentalismo morbido que não ha muito tempo ainda agitava a maioria dos animos portuguezes num movimento em que systematicamente se hostilizava a Inglaterra.

Do nosso lado, servindo-nos de base sólida de argumentos, não temos só a historia das relações da Inglaterra conosco, em todos os tempos. Conhecida é, de sobejlo, essa historia, para que nos poupemos a pena de a rememorar. Um grave facto d'este momento, até agora evitado ao dominio publico por quantos tem manifesto interesse em demorar quanto possivel, sob reser-

va, determina o sentimento de desconfiança que não occultamos, e justifica a situação de pé atiraz que temos por mais acertada.

O facto grave é este:

Aproveitando-se a coincidencia da retirada do sr. Mac-Donell, por motivo que o serviço diplomático perfeitamente regula, é nomeado para substituir aquelle ministro, em Lisboa, uma das primeiras figuras da diplomacia ingleza, cuja nomeação para tal cargo, em circumstancias normaes de «lealdade e cordealidade», teria suprehendido grandemente os que vivem no segredo das chancelarias, mas que nesta occasião parece corresponder a uma necessidade urgente do governo da Inglaterra nas suas relações com Portugal. Qual será, pois, essa necessidade urgente?

Terminada a guerra com o Transvaal, e começando agora outra campanha — a da paz, na África do Sul, a ella somos chamados como nação directamente interessada no progresso.

A Inglaterra é hoje o unico poder soberano em contacto com as nossas fronteiras, e é a nossa aliada. Esta na memoria de todos quantos serviços recebeu de nós a Inglaterra em Lourenço Marques em quanto durou a guerra. Tudo leva a suppor que a Inglaterra não deixará sem recompensa esses serviços, e não terá melhor ensejo de o fazer do que e te, que a paz com o Transvaal lhe proporciona. Já o *Times* o declarou.

O *Times* disse: «Os interesses economicos e commerciales communs ás colonias portuguezas e britannicas na África do Sul, são tão numerosos e estreitamente ligados, que podemos confiadamente esperar a harmonica cooperação das duas potencias na missão de promover o desenvolvimento pacifico das suas respectivas possessões.»

Do modo por que os ingleses comprehendem esta comunidade de interesses, e a harmonica cooperação económica comnosco, fala-nos uma curiosa estatística publicada em Pretoria, em maio ultimo, e assignada pelo director da alfandega do Transvaal, sr. Honey.

Segundo essa estatística, pelas tres linhas, do Cabo, Natal e Lourenço Marques, se importou, no primeiro trimestre do corrente anno, mercadorias no valor total de 1.805.024 libras sterlinas. das quaes coube: ao Natal, 725.790 libras; ao Cabo, 910.312; a Lourenço Marques, 168.921.

Estando a linha de Lourenço Marques perfeitamente desembaraçada para as mercadorias destinadas ao exercito inglez, as peias das auctoridades britannicas, postas no nosso território, apenas nos deixaram 9 % do commercio civil em que, antes da guerra e sem a influencia do poder que em Lourenço Marques adquiriram, participavamos, em livre concorrência, 24 %, assegurando assim ás colonias inglezas interessadas 91 %, quando antes tinham 74 %.

Occupada a linha ferrea portugueza com o transito de material para a guerra britannica, os nossos cofres publicos cobram o direito reduzido pelo valor de aveia a real, e carne a trinta réis. Reduzido forçosamente o transito de mercadorias civis, deixámos de cobrar 3 % a que tinhamos direito.

Mas o peior é que, se a nossa administração se julga riquissima para consentir nestes desvios, o nosso commercio está pobrissimo, e como resultado de todas estas machinações, por nós de tão boa mente consentidas, concorre em 10.000 libras ao lado de 13 milhões de commercio inglez de Lourenço Marques para o Transvaal.

E ha mais; ha muito mais. No *modus-vivendi* ajustado para o serviço ferroviario do porto de Lourenço Marques ao Transvaal ha clausulas muito curiosas.

Segundo essas clausulas, fica convencionado que o governo da província de Moçambique e a direcção do caminho de ferro de Lourenço Marques darão ao caminho de ferro imperial militar tratamento igual a todos os respeitos, e que concederão os mesmos privilégios que eram concedidos á companhia dos caminhos de ferro neerlandeses, com excepção dos comboios militares e comboios de doentes, aos quaes concederão um *bonus* especial.

As tarifas combinadas e classificação de mercadorias nas linhas de Lourenço Marques-Ressano Garcia e Ressano Garcia-Johannesburgo, que estavam em vigor antes da guerra, restabelecidas, vigorarão enquanto subsistir o *modus-vivendi*, salvas as modificações que forem feitas por acordo entre as duas partes. Fica entendido que se a classificação de mercadorias e as tarifas nas linhas de Durban, East London, Port Elisabeth e Capetown ao Transvaal forem modificadas durante a vigencia do *modus-vivendi*, serão igualmente modificadas nas linhas de Lourenço Marques-Johannesburgo, e, proporcionalmente, as tarifas, de forma a conservar a relação que existia entre as mesmas tarifas antes da guerra.

A necessidade urgente, a que se attende com a nomeação do novo ministro inglez em Lisboa, não pode ser outra senão a de collocar Lourenço Marques em condições de produzir a maxima somma possível de proveitos. Basta olhar num mappa a situação em que vae ficar Lourenço Marques em relação aos outros portos de que a Inglaterra pode servir-se para comunicar com o Transvaal, basta medir as distancias que os productos da industria ingleza e os da sua nova colonia terão a percorrer em sentidos diversos, e apreciar as diferenças entre o percurso do nosso caminho de ferro de Lourenço Marques e o do caminho de ferro de Durban, por exemplo,—para se suppôr que não seremos nós quem hade tirar de Lourenço Marques a maior somma de proveitos.

Os perigos que acima apontamos — não são uma hypótese pessimista; são uma probabilidade bem fundamentada na tradição das nossas alianças com a Inglaterra a que o *Times* e as *Novidades* frequentemente aludem, e bem fortalecida com a noticia da nomeação do novo representante do governo inglez em Lisboa.

O que nós temos a fazer, agora, é conseguir que Lourenço Marques não seja só para os ingleses—mas para nós tambem.

PARTÉ OFFICIAL

Por ter saído com inexactidões, foi novamente publicado no *Diário* o decreto de 27 de maio, que publicámos aqui em 1 de junho, a pag. 164.

As rectificações são as seguintes :

Art. 2.º — § 2.º — 4.ª linha, onde se lê 24 de julho, deve lêr-se 14 de julho.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrario.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

Bases da auctorização concedida ao Governo para a adjudicação da construcção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira.

(Continuação do nº. 348)

§ 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 prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude do contracto.

§ 2º As obras mencionadas no n.º 1º 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 propôr e que forem aprovadas pelo governo, além da variante prescrita na mencionada portaria.

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

§ 4º O numero e classe das estações e suas dependências 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 accomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados; oficinas, máquinas e apparelhos para a feitura e concerto do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagões; fossos para picar o fogo; apparelhos e reservatórios para a alimentação das máquinas.

§ 5º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão authenticadas pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas; uma das cópias será entregue à empresa e a outra à fiscalização.

2º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratorias, reservatórios e apparelhos hidráulicos, 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.

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

4º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um anno, fará á sua custa, com assistência do engenheiro delegado do governo, a demarcacão kilometrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a designação de todas obras de 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 relativos á medição, marcação kilometrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

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

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

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

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

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

As dimensões dos fossos e inclinação dos taludes, quer em aterro quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversaes, tipos adoptados nos projectos.

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

Art. 6º O maximo dos declives será de 18 milímetros por metro.

Art. 7º 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 efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontaes.

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

Art. 8º 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

últimos aperfeiçoamentos e com prévia approvação do governo.

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

Art. 10º 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 fóra.

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

Art. 11º 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 aprovados.

Art. 12º 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 suficiente 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. 13º Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipaes ou vicinaes, 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. 14º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaducto não será menor de 6m,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 3m,5; a altura dos parapeitos será de 0m,70, pelo menos.

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

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

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

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

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

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

Art. 17º A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostais, e de 4m,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 5m,50.

A empresa fará todas as obras necessárias 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. 18º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19º 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. 20º A empresa deverá empregar na construcção das obras materiais 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 houver será tolerado o tijolo.

Art. 21º As máquinas locomotivas serão construídas 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 máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e garnecidas de assentos. Havel-as-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 carruagens de todas as classes deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescriptas pelo Governo no interesse da segurança publica.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante materiais serão tudo de boa qualidade e solida construcção.

Art. 22º O caminho de ferro, em todos os seus edifícios necessários para o serviço e mais accessórios e dependências, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contracto.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaisquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao domínio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com a vantagem do serviço público, e o mesmo sucederá com o carvão, coke e quaisquer outros aprovisionamentos, enquanto forem importados livres de direitos.

Art. 23º Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si pelo respectivo contracto, concede o Governo á empresa pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data da assignatura do contracto definitivo, a exploração do caminho de ferro de M'randella, nos termos e com as condições nelle estipuladas.

(Continua)

TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão annexas a este numero as duas tarifas da Companhia Real, n.º 3 e P. 10 de grande velocidade, ambas concernentes ao transporte de passageiros entre Porto e Aveiro, com bilhetes por preços reduzidos, válidos nos comboios tramways e curtos.

O motivo da publicação d'estas tarifas, que são a simples reprodução das actualmente em vigor e que ha um anno distribuimos com a nossa *Gazeta*, é a abertura do novo apeadeiro de Canellas, havendo, para elle, preços especiaes.

E' esta a modificação que interessa aos que frequentam esses comboios.

NOTAS DE VIAGEM

XVIII

De Berlim a Dresde e á Bohemia

A ligação entre as duas cidades é feita por diferentes caminhos, sendo os principaes o de Zossen, 179 kilómetros, e o de Jütebog e Röderau, 192 kilómetros. Qualquer d'elles se percorre em 3 horas, indo nos expressos, ou 4 1/2 horas nos mixtos.

O trajecto não oferece novidade interessante; terreno plano e linha em enormes rectas onde o comboio atinge facilmente grande velocidade.

Proximo da artística cidade a linha atravessa o Elbe e vem rodeando o centro da cidade até o atravessar a meio, entrando na sumptuosa estação que tão notável é, que o desejo de a ver foi, para mim, um dos atractivos que me levaram a Dresde.

Com efeito, falando, em Berlim, com um distinto engenheiro da direcção dos caminhos de ferro, sobre estações monumentais da Alemanha, como a de Colonia, a de Munich e outras, elle me disse:

— Veja a de Dresde e reconhecerá que é uma das melhores que temos.

Ao chegar á capital da Saxónia, verifiquei, com efeito, que me achava numa das mais importantes estações que tenho visto.

A nave é a toda a largura e a cobertura em curva, o que lhe dá um aspecto monumental.

A parte central é destinada a estação terminus das linhas de Berlim, Leipzig e outras, ficando ao nível das ruas e sendo a saída dos passageiros pelas portas lateraes e a entrada pelas da frente.

Este topo é precedido de um salão, luxuosamente decorado no estylo arte nova, com cupula que não terá menos de 50 metros d'altura.

As paredes são ornamentadas com bellas pinturas em molduras douradas, de grande valor artístico; nas columnas, entre ornatos doirados, destacam-se os escudos de todas as cidades allemaes.

Precede este brilhante vestibulo um pateo publico para onde dá a fachada interior da estação, como se vê da nossa gravura, pateo que é constituído lateralmente pelos dois viaductos em que passam as linhas que atravessam a cidade e que veem superior ao nível d'esta, passando aos dois lados da estação central, formando ahi dois corpos que a completam.

Aquelle pateo é publico para a passagem de peões e carros, inclusivé dos electricos.

As duas naves lateraes da estação, que formam corpo com ella, são tambem de cobertura circular de grande largura.

Exteriormente a construcção é elegante, vistosa e enormemente vasta.

Dresden é uma grande cidade, um centro artístico da Allemanha, a patria da porcelana allema.

Os seus edifícios são grandiosos e d'un estylo primoroso; elegantes as pontes que atravessam o Elbe, importantíssimos os museus de pinturas e de preciosidades.

A cidade antiga forma um pequeno pentágono tendo por uma das faces o Elbe; fóra d'ella estendem se os bairros novos, os grandes jardins, numa extensão enorme de ruas e avenidas, servidas por carros electricos.

Estes vão por 10 pfennig (uns 20 réis portuguezes) a uma distancia de uns 6 kilometros e são de trolley, excepto no centro da cidade, onde funcionam por comunicação subterranea, como mil e uma vezes temos dito aqui que se devia fazer em Lisboa.

Dois ou tres dias não são demais para vêr Dresden; todavia um apressado, como eu, não lhe pude conceder mais que um, partindo no seguinte para Praga, a curiosa capital da Bohemia, pela alcantilada região chamada Suissa saxonia.

O comboio, a 15 kilometros de Dresden, encontra o Elbe, cuja margem segue d'ahi em deante nas suas tortuosas curvas.

O material é bom como o anterior, de corredor lateral, e lavabo em todas as carruagens. A disciplina, no pessoal de estações e trens, torna-se notável; nem uma corraria, um grito, uma palavra mais alta. E o serviço é feito a tempo, correctamente, militarmente, sem atraços, sem ordens apressadas, quasi que por gestos, mostrando que cada empregado está bem pratico da sua missão.

Convém tomar logar á esquerda do trem para se gozar os diversos aspectos que o Elbe nos apresenta, continuamente sulcado de vapores que fazem serviço de passageiros e mercadorias desde Hamburgo.

A Suissa saxonia que vamos atravessando é uma região pittoresca onde os allemaes que não querem sair do seu paiz veem excursionar no verão, havendo por isso, por toda a parte, á maneira da Suissa helvetica, todas as commodidades, ascensores, linhas de montanha, hoteis-casinos, concertos, etc.

Em Bodenbach, onde passamos da patria da porcelana á patria do crystal — a Bohemia —, temos revisão da alfandega e trasbordo, porque se passa á Austria, entrando se na rede da companhia austro-hungara, cujo serviço não tem comparação com o que deixámos em Alemanha.

Material sujo, comboios atrazados, pessoal descuidado.

Parece que passámos do Midi de França ao Nor e de Hespanha.

A região continua da mesma forma a ser pittoresca.

A uns 100 kilometros da fronteira deixamos a margem do Elbe para tomarmos a do Moldau que ali, em Melnik, vem lançar se no grande rio, margem que vamos seguindo até que, por meio de uma grande ponte sobre os varios braços em que se divide o rio e sobre a importante avenida Karol nental e outras d'este bairro, chegamos á estação central de Praga, a capital da Bohemia.

Estação muito pobre, acanhada, velha, como coisa provisoria que passou a definitiva.

Cobertura em bicos, como telheiro de officina; fachada inferior a qualquer armazem de vendas baratas.

Trens poucos, á porta, e nem são precisos nem sequer o tremvia electrico, porque os hoteis são a poucos passos.

Basta, saindo da estação, tomar á esquerda; na primeira rua á direita, a Hybernergasse, ha hoteis com fartura.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Administração

Serviço de Contabilidade Central

Amortisação no anno de 1901 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5º do artigo 3º e alinea b) do artigo 61º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta companhia, que foram compradas para a dita amortização do anno de 1901.

Obrigações de 3 por cento privilegiadas de 1º grau

3:144*, 3:145*, 3:157, 5:098*, 11:185 a 11:189, 11:450, 11:451, 13:047 a 13:051, 13:233 a 13:242, 16:292 a 16:295, 17:384, 18:257*, 18:386, 18:598, 27:243 a 27:246, 28:756 a 28:762, 29:220*, 29:409, 29:453 a 29:455, 32:855 a 32:859, 32:863 a 32:866, 34:639 a 34:650, 35:236*, 35:448, 35:832, 35:873 a 35:876, 36:880 a 36:883, 36:964*, 36:965*, 38:620* a 38:624*, 38:697, 38:698, 38:745*, 38:746*, 39:051, 39:055, 39:245*, 39:683, 39:684, 40:420, 40:948* a 40:951*, 41:480*, 43:152* a 43:167*, 43:214, 44:736 a 44:740, 44:937 a 44:942, 45:021*, 45:022*, 46:423*, 47:889 a 47:891, 47:970, 48:120 a 48:123, 48:727 a 48:729, 50:842*, 50:845* a 50:884*, 50:901* a 50:924*, 52:311 a 52:315, 53:665* a 53:671*, 56:521 a 56:531, 56:533 a 56:535, 57:334, 57:335, 57:337, 57:388 a 57:390, 57:587*, 57:588*, 58:668, 59:420*, 59:429*, 59:430*, 60:344*, 60:345*, 61:465*, 61:466*, 61:760 a 61:762, 61:766 a 61:771, 61:779, 61:951* a 61:953*, 61:982, 61:983, 67:914* a 67:918*, 68:057*, 68:060, 68:061, 68:304* a 68:307*, 68:541* a 68:545*, 68:677*, 68:678*, 70:167, 70:319, 71:701, 72:349, 72:350, 72:624* a 72:628*, 73:951*, 73:952*, 79:069*, 79:070*, 80:141* a 80:150*, 82:142 a 82:144, 82:160* a 82:162*, 82:165* 82:175*, 85:018 a 85:023, 136:981, 136:982, 136:988 a 136:992, 137:129* a 137:152*, 137:303* a 137:305*, 140:791 a 140:795, 141:268, 143:341 a 143:344, 144:751* a 144:761*, 146:275*, 147:319, 147:333 a 147:337, 147:513, 147:517, 147:827, 147:851*, 149:427*, 149:428*, 149:574*. 149:575*, 149:943, 149:944, 152:782, 153:548 a 153:551, 154:681 a 154:695, 165:183 a 165:185, 166:773, 166:774, 166:777, 166:795 a 166:800, 167:669 a 167:678, 167:899, 167:931 a 167:938, 168:076* a 168:088*, 168:386*, 170:531* a 170:536*, 170:592* 170:598*, 171:706, 171:933* a 171:935*, 172:199*, 172:685 a 172:708, 174:034 a 174:037, 174:746* a 174:749*, 175:794, 175:913 175:914, 175:961, 176:291 a 176:295, 176:516 a 176:521, 177:320*, 176:674* a 177:678*, 178:250 a 178:252; 180:484, 180:485, 180:883* a 180:902*, 181:500, 181:595 a 181:597, 182:794 a 182:799, 182:808 a 182:812, 182:818 a 182:820, 183:441 a 183:447, 183:464 a 183:478, 183:599 a 183:604, 184:514*, 191:354* a 191:356*, 194:709 a

194:717, 195:016* a 195:018*, 196:076 a 196:080, 196:081* a 196:085*, 197:072*, 197:653*, 197:654*, 200:107, 200:137 a 200:148, 201:366*, 201:367*, 201:541*, 201:542*, 201:903* a 201:906*, 202:201* a 202:203*, 202:778, 202:832*, 205:950*, 206:435*, 207:285, 214:116, 215:151* a 215:161*, 220:586, 221:975* a 221:979*, 222:180* a 222:184*, 222:187* a 222:189*, 222:515, 222:736 a 222:738, 222:740 a 222:748, 222:780 a 222:786, 222:813 a 222:820, 224:986*, 224:987*, 225:168* a 225:170*, 225:881 a 225:888, 226:518 a 226:520, 226:521*, 226:522*, 226:532*, 226:861, 227:459* a 227:462*, 228:556*, 228:557*, 228:750*, 228:751*, 229:448*, 232:362* a 232:364*, 232:436* a 232:446*, 233:305* a 233:313*, 233:371, 233:521*, 234:463*, 234:464*, 234:646*, 235:850* a 235:884*, 235:902* 2:8:542*, 240:531, 240:532, 240:678, 240:679, 243:17, 243:172, 243:467, 243:468, 243:496* a 243:501*, 245:297, 245:298, 245:827*, 246:083*, 246:084*, 246:481, 246:182, 246:691*, 246:692*, 247:314, 247:345, 247:49* a 247:492*, 247:515*, 247:517*, 247:520*, 247:565 a 247:576, 248:019*, 249:489*, 249:584 a 249:894, 250:210* a 250:219*, 250:405* a 250:409*, 251:025*, 251:026*, 251:195, 251:252 a 251:255, 252:173* a 252:177*, 252:212, 252:409, 252:410, 252:469* a 252:473*, 253:001, 253:945*, 253:946*, 253:975, 253:976, 254:484*, 254:529, 254:880*, 255:12 a 255:014, 255:342*, 255:343*, 256:075, 256:085 256:406* a 256:412*, 256:504, 256:650 a 256:653, 256:829 a 256:849, 256:999 a 257:006, 257:014 a 257:018, 257:069* a 257:076*, 257:156* a 257:162*, 260:019 a 260:022, 260:188 a 260:192, 260:419*, 260:482 a 260:487, 260:540*, 260:826*, 260:827*, 262:988* a 262:997*, 263:263*, 263:267*, 263:275 a 263:283, 263:300, 264:107 a 264:114, 267:381, 267:626*, 268:388*, 268:765, 270:813*, 270:814*, 272:093* a 272:097*, 272:186, 272:187, 272:456* a 272:460*, 272:987*, 273:201*, 273:285, 273:286, 273:295*, 273:296*, 275:391, 275:557* a 276:453*, 277:706, 277:707, 278:453*, 278:757*, 278:758*, 280:086, 280:307 a 280:311, 280:563, 281:961 a 281:966, 283:265*, 283:333, 283:337, 284:310* a 284:312*, 285:188*, a 285:193*, 286:093* a 286:111*, 286:132* a 286:136*, 286:977, 287:891*, 288:942*, 291:054*, 291:261 a 291:269, 292:111, 292:873*, 292:874*, 293:156, 293:172, 294:760, 295:584, 296:979 a 296:987, 297:398*, 297:399* 297:640, 297:644*, 298:070*, 298:071*, 298:136, 298:491 a 298:494, 298:508, 298:509, 299:352* a 299:356*, 299:424, a 299:428, 300:347* a 3:0:389*, 300:707 a 300:713, 301:549*, 302:016 a 302:022, 303:538 a 303:541, 304:235 a 304:237, 304:397, 304:398, 304:435* a 304:437*, 305:713* a 30:724*, 305:735* a 305:742*, 307:51*, 309:223* a 309:2:5*, 309:351* a 309:355*, 309:491* a 309:495*, 309:590*, 309:666*, 310:654 a 310:661, 310:986*, 311:373* a 311:377*, 311:448 a 311:450, 312:786* a 312:788*, 312:874 a 312:877, 312:918* a 312:923*, 313:113*, 314:243*, 316:258*, 316:259*, 316:898, 316:899, 317:743*, 317:744*, 318:691* a 318:693*, 319:063*, 320:189* a 320:191*, 321:833 a 321:837, 321:928, 324:023 a 324:027, 324:823 a 324:825, 328:139*, 328:140*, 328:217* a 328:219*, 332:268* a 332:274*, 332:314 a 332:316, 332:644, 332:943* a 332:947*, 335:344, 335:345, 336:056*, 336:240*, 336:287* a 336:293*, 337:413, 337:414, 339:086, 340:529*, 340:614, 341:875* a 341:880*, 343:208 a 343:254, 343:265, 343:266, 345:432*, 345:949 a 345:951, 345:972* a 345:976*, 346:287* a 346:289*, 346:290 a 346:292, 346:702*, 346:703*, 346:893*, 346:894*, 346:920*, 347:422 a 347:424, 347:864 a 347:868, 347:874, 347:875, 349:758, 349:759, 352:612*, 352:890 a 352:897, 354:758, 354:759, 356:992* a 356:994*, 358:074, 358:437* a 358:439*, 358:450*, 358:901*, 358:920*, 358:921*, 359:153, 361:560* a 361:564*, 361:738*, 362:108*, 362:735* a 362:744*, 362:770*, 362:985 a 363:003, 363:489* a 363:492*, 363:871, 364:680, 365:813*, 365:844*, 366:111 a 366:115, 366:131* a 366:134*, 366:674, 366:675, 366:796*, 368:692 a 368:694, 369:878 a 369:880, 370:017 a 370:019, 370:375*, 370:376*, 370:621 a 370:623, 371:297*, 372:777*, 376:970*, 378:389 a 378:392, 378:911*, 378:912*, 379:210*, 379:211*, 379:974*, 380:404, 380:405, 382:648* a 382:651*, 383:837, 384:167* a 384:169*, 384:473 a 384:477, 386:935, 386:936, 387:310*, 387:550, 387:834* a 387:838*, 387:914* a 387:917*, 388:046, 388:245*, 388:246*, 388:557 a 388:561, 388:881* a 388:883*, 388:983*.

* Estas obrigações teem o coupon n.º 16 e seguintes.
As restantes teem o coupon n.º 17 e seguintes.

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas de 1º grau (Emissão Beira Baixa)

Titulos de cinco obrigações

71, 1:107*, 1:186*, 1:224, 1:276*, 1:327, 1:381, 1:532*, 1:784, 1:789*, 1:937*, 2:010*, 2:022, 2:031, 2:337, 2:764, 2:769, 4:579, 5:483*, 5:556*, 5:592, 5:793*, 6:064, 6:160, 6:171*, 6:214*, 6:376*, 6:517*, 6:663*, 6:811, 7:282, 7:283*, 7:596, 8:247*.

Titulos de uma obrigação

9:155, 9:156, 9:628, 9:823* a 9:825*, 9:895, 9:898, 11:127*, 12:351*, 12:418, 12:419, 12:537*, 12:641*, 12:642*, 12:952, 12:953, 13:628, 13:

14:857*, 15:025, 15:386*, 15:679, 16:436, 16:580, 17:468*, 17:520 a 17:530, 17:809, 18:632, 18:633, 18:805, 18:900*, 19:170, 19:576, 19:618*, 20:047, 21:017, 21:302, 21:449 a 21:452, 21:515, 21:523, 21:521, 22:606, 22:700, 24:327, 25:237, 25:301*, 25:551, 25:784, 26:341*, 26:347, 26:348, 26:576*, 26:766, 26:780, 26:835, 26:869, 27:284, 29:035*, 30:066* a 30:068*, 30:194, 31:181, 31:182, 31:387*, 31:395*, 32:076, 32:481, 32:776, 33:169, 33:170, 33:344*, 33:362, 33:459, 33:476, 33:623, 33:624, 34:421, 34:507* a 34:509*, 34:684, 35:209*, 35:760, 35:776, 36:210, 36:349*, 36:432, 36:455, 36:894*, 37:714 a 37:718, 38:803*, 39:184, 40:581* a 40:589*, 41:322, 41:659, 41:990*, 42:000*, 42:010*, 42:223*, 42:237* a 42:239*, 42:526*, 42:604* a 42:606*, 42:845*, 42:859, 42:895*, 43:030* a 43:032*, 43:043*, 44:368*, 44:561, 44:640*, 44:641*, 44:716, 44:717, 46:212, 46:397*, 46:411*, 46:412*, 47:006, 47:286* a 47:288*, 47:488*, 47:890*, 47:894, 48:578*, 48:645 a 48:647, 48:890, 49:110* a 49:112*, 49:447*, 49:510, 49:513* e 49:514*, 50:384*, 50:789*, 50:790*, 51:123, 51:146*, 51:388*, 51:389*, 52:36*, 53:141*, 53:293*, 53:294*, 53:739*, 53:740*, 53:871*, 55:069, 55:070, 55:306*, 55:558, 55:944*, 56:755*, 57:598* a 57:600*, 57:779*.

* Estas obrigações teem o coupon n.º 13 e seguintes.
As restantes teem o coupon n.º 14 e seguintes.

Obrigações de 4 por cento privilegiadas de 1º grau

522* a 527*, 1:306 a 1:310, 3:792 a 3:795, 5:463 a 5:465, 8:078 a 8:082, 8:226, 11:530*, 11:531*, 11:819 a 11:822, 11:953, 11:954, 12:726, 16:830* a 16:833*, 18:058, 20:324 a 20:326, 21:252, 21:253, 22:098 a 22:101, 22:784, 25:695*, 25:696*, 25:784* a 25:786*, 26:089, 27:698*, 27:699*, 28:051* a 28:054*, 28:084*, 28:085*, 29:611*, 30:454*, 31:005* a 31:007*, 31:057* a 31:066*, 31:173, 31:174, 32:438.

* Estas obrigações teem o coupon n.º 16 e seguintes.
As restantes teem o coupon n.º 17 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 por cento, privilegiadas de 1º grau

Dois títulos de cinco obrigações

81* e 1:025*

Títulos de uma obrigação

2:491 a 2:493, 3:149, 5:431, 6:189*, 6:190*, 7:091, 7:282 a 7:286, 7:970*, a 7:977*.

* Estas obrigações teem o coupon n.º 12 e seguintes.
As restantes teem o coupon n.º 13 e seguintes.

No proximo numero, daremos as obrigações do 2º grau.

Comité de Paris – Convocation des obligataires

M. M. les Obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 7 juillet 1902, à 4 heures de relevée, au Grand Hôtel, boulevard des Capucines, à Paris:

Ordre du jour:

Présentation du rapport du Comité de Paris;

Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'Assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco-Portugais et Monte Pio Geral.

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Francaise pour le Commerce et l'Industrie, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Lyonnais, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et

Société Lyonnaise de Dépôts, de comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres:

Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie & C.º.

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank für Handel & Industrie à Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 31 mai 1902.

Le Comité de Paris.

Dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 30 juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure

Obrigações de segundo grau

Tendo sido aprovados em sessão de hoje, 30 de junho, pela assembléa geral dos srs. accionistas d'esta Companhia as contas da gerencia da mesma Companhia e a distribuição do remanescente de exploração no exercício de 1901 pelas obrigações privilegiadas de segundo grau;

O Conselho d'Administração da mesma Companhia tem a honra de prevenir os senhores portadores das ditas obrigações privilegiadas de segundo grau de juro variavel até 3%, 4% e 4 1/2%, que, a datar de 4 de julho proximo futuro, lhes será pago o segundo coupon nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon n.º 2 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel ate 3 %, recebendo, por cada coupon, 2 francos e 19 centesimos liquido de 31 centesimos d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 2 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 %, recebendo, por cada coupon, 2 francos e 97 centesimos, liquido de trinta e seis centesimos d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon n.º 2 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 1/2 %, recebendo, por cada coupon, 3 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia de julho de 1902, 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. 5º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no «Diario do Governo» 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, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em 30 de junho de 1902.

O Presidente do Conselho d'Administração
Antonio Maria Pereira Carrilho.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Pagamento do juro semestral das obrigações e dividendo por conta ás acções

Desde o dia 30 do corrente mez de junho, começarão os seguintes pagamentos:

De 2 1/20 réis a cada obrigação, do juro do 1º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 12, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado.

De 3 p. c. ou 3 1/200 réis a cada acção, por conta do corrente anno, mediante apresentação do titulo para ser carimbado.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas entregam se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locaes:

No Porto: séde da companhia, rua de Cedofeita, n.º 291.

Em Lisboa: escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.º

Braga: escriptorio dos srs. Gomes & Mattos.

Guimarães: escriptorio do sr. Manuel Pinheiro Guimarães & C.º

Fafe: escriptorio do sr. José Maria Gonçalves.

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordelo, Negrellos, Caniços, Santo Thyrso, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 20 de junho de 1902.—Pela companhia do caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Veloso*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes

E' convocada a assembléa geral extraordinaria a reunir na séde social (Rua de El-Rei, 99, 3.º), pela uma hora da tarde de 17 de julho proximo futuro.

Ordem do dia dos trabalhos:

Apresentação do relatorio e contas do conselho de administração, parecer do conselho fiscal e eleição dos corpos gerentes; proposta da modificação ao artigo 18.º dos estatutos em conformidade com o contracto celebrado em 25 de novembro de 1899 e ratificado em 3 de maio de 1902 com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Lisboa, 16 de junho de 1902. — O presidente da assembléa geral, *Francisco da Silveira Vianna*.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1902, conforme o disposto no título 4.º dos estatutos, coube aos n.ºs 3:088, 5:726, 7:068, 7:379, e 8:704, de 450.000 réis; e 10:705, 11:177, 12:372, 14:162, 15:019, 17:659, 20:056, 20:247, 23:019, 25:589, 30:841, 32:751, 41:279, 43:979, 46:887, 48:247, 52:439, 52:707, 53:956 e 54:716, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1902:

No Porto, na séde da companhia, rua do Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 21 de junho de 1902. — Pela companhia real dos caminhos de ferro Através d'Africa, o presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1902.

Sabia-se que um dos factores que mais pesavam sobre o desequilíbrio da nossa balança comercial era a importação do trigo exótico. Com cerca de quatro mil contos de réis annuaes, em bom ouro, compravamos, ha pouco ainda, ao estrangeiro, o pão que nos faltava, isto é, o pão que o nosso solo deixava de produzir. E de séculos vinha já esta especie de captiveiro. Para não irmos mais longe, e remontando apenas cem annos da data de hoje, provam-nos documentos presentes, que o trigo estrangeiro, vendido em 1802 no Terreiro publico de Lisboa, foi de 87.620 moios e 20 alqueires, valendo por 2.690.653.051 réis. Se isto não parece muito, saltemos uma década, e veremos que em 1812 attingiu 263.845 moios e 54 alqueires, por 10.081.156.394 réis a importação do mesmo cereal. Um pau por um olho, como se costuma dizer.

Ora passou-se um seculo, e eis-nos hoje arribados á perfeição de tirarmos do patrio solo todo o pão necessário ao nosso sustento. O agio do ouro e a crise vinicola fizeram, em poucos annos, o que a doutrina dos publicistas não tinha feito em tantos e tantos de baldas predicas. Terrenos de vinho que não pagavam o cultivo, eis-os feitos trigaes. Uma beleza. Ja produzimos o que precisamos.

Mas, caso extraordinario! Quando, chegados a este ponto, nos congratulavamos pela nossa alforria, uma voz se levanta de entre as mais conspicuas e praticas na materia — «Alto, compatrios! vêde o que fazeis, que a producção, por este andar, em breve excede o consumo, e o trigo não nos é facil exportal-o como faziamos com o vinho. Alto, que a plethora do trigo pode-nos ser bem mais formidanda que a plethora das adegas. Mais vale prevenir que remediar. Cuidado, enquanto é tempo!»

A auctoridade que soltou este grito de alarme, e cuja posição oficial mais deve contribuir para que a advertencia seja respeitada e attendida, essa auctoridade conhece de sobra o modo de ser e as tendencias dos nossos lavradores para julgar seguro prevenir os com tempos. Pelo presente, e por dados officiales, fica apurado que no paiz existem uns sessenta milhões de kilogrammas de trigo, o que é tido por mais que o necessário para o consumo até o fim do proximo mez de julho. Para depois, temos a colheita actual, começada já e que se não apresenta, diz-se, inferior á do anno findo. Com estes elementos a questão resolve-se de uma vez, e proseguiremos libertos de comprarmos pão a ouro, se as exigencias da nossa laboura não forem, todavia, a ponto tal, que desculpem e justifiquem mesmo novas importações. Isto é que é preciso ter-se sempre presente, para que o estrangeiro não lucre com o nosso prejuizo commun.

Exigencias da laboura dissémos nós, lembrando-nos do antagonismo de interesses entre o moageiro e o lavrador. Ha, como se

sabe, uma tabella legal estabelecida para os trigos nacionaes, não sendo a importação permitida desde que no paiz haja o cereal necessário, aos preços nessa tabella estabelecidos; e ha, da mesma forma, para os moageiros, uma lei que lhes determina os preços e percentagens para a venda das farinhas. Ora o lavrador fala nas contingencias da cultura e nas contribuições que a oneram, para fazer valer o genero acima da tabella; e o moageiro que também quer ganhar, allega, naturalmente, este excesso, para co-honestar e tornar viavel a importação. Dê-se que o governo a permitta, e veremos o trigo nacional armazenado, vir sujeitar-se, pela força das circumstancias, ao preço legal, tendo até ahia a perda do empate.

Bom seria pois que o agricultor não confiasse em excesso no favor official, que pode e deve mesmo ir até certo ponto, mas nunca até o de sacrificar a uma classe, muito embora benemerita, interesses complexos e geraes.

*

Foi assignado em Paris, pelos delegados dos «comités» frances, inglez, alemão, hollandez e belga, o convenio com os nossos credores externos. Está pois, lá como cá, legalizada e legitimada para todos os efeitos a conversão.

A acta respectiva preceitua, entre diversas formalidades, o valor dos titulos, expresso em francos, libras e marcos, vencimento de coupons e promenores sobre maximos e minimos.

Promptos que estejam os novos titulos, serão, pela Junta do Credito Publico, remettidos para França, Inglaterra, Alemanha, Hollanda e Belgica, a fim de se efectuar a devida troca.

Os actuaes titulos continuarão servindo enquanto faltarem os novos, sendo carimbados no acto de pagamento do juro.

*

Movimento bolsista da quinzena:

Valo es do estado. — Em inscrições foram bastante abundantes as offertas, resentindo-se os preços, como era natural.

As cotações que a 20 se firmavam a 37.35, tanto para assentamento como para coupon, vieram decaindo, e fecham agora a 37.15.

As obrigações de 4 1/2 % 1888 tiveram algum, mas pequeno movimento: Ficam a 58.500 assentamento e 54.500 coupon.

As de 4 % 1888 foram pouco procuradas, cotando-se a 21.500.

As de 4 % 1900, ainda menos movimento tiveram, sendo o pouco que se fez entre 48.000 e 48.500.

Acções de bancos e companhias. — As do Banco de Portugal teem compradores, mas as offertas não acodem. O ultimo preço foi 149.500. As do Banco Commercial, que tanto se andavam negando, concorreram um pouco mais d'esta vez: Fizeram-se operações a 139.500, e ficam compradores. As do Banco Lisboa e Açores continuaram quasi sem offertas, cotando-se a 127.500. As do Banco Ultramarino prosseguiram ainda com vendedores, o que não influiu nas cotações, que foram subindo de 118.500 para 119.500.

As accões dos Tahacos tiveram operações diárias, ficando a 138.500. O mesmo diremos das dos Phosphoros que subiram de 75.500 a 76.500.

Obrigações do Credito Predial. — Poucas operações nesta classe de titulos.

As prediaes de 6 % fizeram-se a 95.500 e 95.550; as de 5 % a 93.500 e 93.550; e as de 4 1/2 % a 91.500 e 91.550.

Obrigações da Companhia Real. — Continuou a procura para as do 2.º grau, havendo transacções diárias neste tipo, entre 27.500 e 28.500. As do 1.º grau continuam sem operações, cotadas a 80.500.

Empresas africanas. — Movimento muito frouxo d'esta vez, tanto em accões da Companhia de Moçambique como nas da Zambezia. Na primeira os preços vieram de 11.500 para 10.500, e na segunda de 4.500 para 4.500.

As obrigações «Através d'Africa», essas continuaram com compradores, subindo de 91.500 para 92.500.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v .	42 9/16	42 1/2	Desconto no Banco
» cheque.	42 1/4	42 1/8	de Portugal..... 5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	672	674	No mercado..... 6 %
» cheque....	677	679	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	273	274	res.....
» cheque....	277	278	Cambio do Brazil. 1 7/8
Francfort 90 d/v .	273 1/2	274 1/2	Premio da libra... 1.50
» cheque..	277 1/2	278 1/2	e
Madrid cheque ...	830	840	1.50

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO												
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30
Lisboa: Inscrições de assent.	37,35	37,35	37,35	37,35	37,30	37,30	-	-	37,20	37,20	37,20	37,15	37,20
" coupon	37,35	37,35	37,35	37,35	37,35	37,30	-	-	37,20	37,20	37,20	37,20	-
Obrig. 4% 1888.....	21.400	-	21.400	-	-	-	21.500	-	-	-	-	21.400	21.050
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	48.000	-	-	-	-	48.500	-
" 4% 1890 coupon....	-	-	47.800	-	-	-	48.000	-	-	-	-	48.000	48.200
" 4½% assent.....	-	-	-	55.400	-	55.500	55.500	-	-	55.300	-	55.400	-
" 4½% coup. int....	54.700	54.600	54.600	54.500	54.600	-	54.700	-	-	54.800	-	54.900	55.000
" 4½% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	149.200	-	-	-	149.200	-	-	-	-	-	-	-
" Commercial.....	-	-	139.500	-	139.500	-	-	-	-	139.500	-	139.200	-
" N. Ultramarino..	118.200	118.000	118.000	118.000	118.000	118.500	-	-	-	118.900	119.000	119.000	-
" Lisboa & Açores.	-	-	127.500	-	127.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	140.000	139.000	138.800	138.700	139.000	139.000	139.400	-	139.000	-	138.700	138.500	138.200
" Comp. Phosphoros.	75.000	75.400	75.300	75.300	75.400	75.500	75.500	-	75.600	-	76.200	76.100	76.800
" Real....	-	18.300	18.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	-	-	95.000	-	95.000	-	-	-	95.500	-	-	94.600
" 5%.....	-	-	93.000	93.000	93.000	92.000	93.000	-	93.800	93.200	93.200	-	-
" Comp. Phosphoros.	93.700	93.700	-	-	93.800	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1º grau	-	80.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 3% 2º grau	27.400	27.300	27.000	27.400	27.950	28.000	28.000	-	28.000	28.000	27.900	28.000	28.300
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	91.200	91.200	91.700	93.300	93.400	-	92.500	-	-	92.500	92.500	92.500	92.500
Paris: 3% portuguez.....	30,20	30,12	30,25	30,45	30,25	30,15	30,25	30,05	30,20	30,12	30,07	30,07	-
Acções Companhia Real...	82,75	82	-	-	-	-	78	78	80	79,50	77,50	78	-
" Madrid Caceres....	-	-	29,75	29	30	29	-	29,75	29	-	29	-	-
" Norte de Hespanha..	186	187,25	187,50	190	189	189	185,50	-	185	187	189	-	-
" Madrid Zaragoza....	283	281	284	284,75	284,75	284	281	280	280	283,50	284,75	-	-
" Andaluzes.....	-	219	220	218	-	-	215	215,50	216	215	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau	356	355	359	355	356	356,50	358,50	358,75	358,50	358,75	-	-	-
" " 2º grau	122	122	123,50	123	-	124	-	125	124	124	124,50	124,50	-
" C. Beira Alta.....	85	86	86	85,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	89,50	-	88,50	89,50	89,50	87,50	89,50	89,50	89,50	89,50	89,50	89,50	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)..	314,25	314	315,50	318	318	319	320	318	317,50	317,50	317,50	-	-
Londres: 3% portuguez....	29,75	29,75	29,75	29,87	29,87	29,75	29,87	29,62	29,75	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	80,50	82	85	84,88	83,25	82,38	82,38	82,08	80,88	80,88	80,88	80,88	-
Bruxelles: Atravez Africa....	76,25	80,25	80,90	85,75	85,75	85,75	85,75	83	83	83	83	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	Reis
COMPAGNIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida...	4 10 Jun	693	84.462.000	121.878	693	83.242.859	120.119	1.691.311.000	1.639.711.957
	11 17 "	"	83.656.000	120.715	"	83.242.859	120.119	1.774.967.000	1.722.954.816
Nova rede garantida.....	4 10 Jun	380	12.184.000	32.063	380	12.489.141	32.866	226.574.000	224.814.043
	11 17 "	"	13.013.000	34.244	"	12.489.141	32.866	239.587.000	237.333.184
	30 6 Ma.	494	23.341.860	47.250	488	21.061.215	43.158	385.528.509	326.954.921
Sul e Sueste.....	7 13 "	"	20.834.910	42.175	-	19.920.935	40.821	406.363.419	346.875.856
	16 20 "	"	20.307.680	41.108	-	19.065.525	39.068	426.671.099	365.941.381
	23 29 Ab.	353	22.455.660	63.613	353	26.100.512	73.939	392.804.195	376.155.283
Minho e Douro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	14 20 Ma.	253	5.937.136	23.466	253	7.096.479	28.049	128.995.922	122.245.192
Beira Alta.....	21 27 "	"	5.443.932	21.517	"	5.542.591	21.907	134.439.854	127.787.783
	16 22 Ab	105	1.641.008	15.628	105	1.578.692	15.035	23.411.447	22.833.680
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	23 29 "	"	1.549.907	14.761	"	1.342.475	12.785	24.961.354	24.176.155
	14 20 Ma.	34	1.889.805	55.582	34	1.611.240	47.389	30.189.703	28.394.275
Guimarães	21 27 "	"	1.658.690	48.785	"	1.606.975	47.263	31.848.393	30.001.250
	16 30 Ab.	64	3.825.942	59.780	64	3.665.512	57.273	34.948.114	30.340.947
Porto á P. e Famalicão	27 2 Jun	3656 Ps.</							

Ascensor de Santa Justa

Realizaram se no dia 24 do mez findo as experiencias technicas d'este ascensor, destinadas á vistoria dos engenheiros da camara municipal. Com o mais vivo prazer nos apressamos a dizer, antes de mais nada, que o resultado correspondeu inteiramente á justa expectativa: foi excellente.

As experiencias executaram-se nas cabines, na parte inferior das torres.

A primeira experencia foi a dos freios automaticos, e em seguida a dos freios manuaes.

Fez-se depois o carregamento das cabines, simulado com um valor igual, em areia, á carga maxima e uma sobrecarga complementar de mais um terço.

Houve muita rapidez e precisão nas experiencias, a que procedeu o sr. Antonio Silverio Vieira, com o seu habilitado pessoal, merecendo o elogio dos distintos engenheiros, que eram os srs. Antonio Maria de Avellar e Antonio Luz.

Observado o trabalho do ascensor em marcha, com a applicação dos freios manuaes, procedeu-se ás manobras que os engenheiros indicaram para experencia do sistema mecanico, tanto dos motores como das cabines.

Nesta occasião foi louvado, como tanto merece, o sr. Manoel José Gil, que dirigira a montagem do sistema.

Quando os srs. Avellar e Luz deram por finda a sua vistoria, declararam que aceitavam perfeitamente a eficacia dos meios de segurança, motores e transmissoes.

Antes de ser aberto ao publico o ascensor de Santa Justa, haverá ainda uma vistoria complementar, á qual deverá assistir o sr. engenheiro Ressano Garcia.

Mas já não pôde haver a mais leve duvida sobre a excellencia d'aquelle construcção e seu funcionamento. E se alguma duvida houve (o que não cremos), não foi por nossa parte que ella se levantou. Porque lá estava o nosso querido amigo e collaborador Raul Mesnier á frente da empresa.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Já se está construindo o pequeno troço do Largo das Duas Egrejas para serviço dos theatros.

Das linhas da antiga rede faltam sómente abrir a da rua de S. Bento e a do Campo Pequeno ao Lumiar, visto que a dos Martyres da Patria deve abrir por estes dias.

Depósito Sanguinal

Abriu ao publico, no dia 21 do mez findo, um dos mais bellos estabelecimentos de Lisboa, o Depósito Sanguinal, de vinhos, na rua do Alecrim, 131.

Os vinhos Sanguinal, tão bem reputados entre nós como no estrangeiro, onde obtiveram distinção entre os melhores na Exposição de Paris de 1900, podem agora usufruir de que tem o melhor depósito, do seu gênero, na capital.

A situação não podia ser mais acertadamente escolhida: está o Depósito Sanguinal no predio que faz esquina da rua do Alecrim para o Largo do Camões, em face das Duas Egrejas. E como não bastasse, a sa-

tisfação do proprietário, a encantadora e luxuosa decoração da casa, que é um verdadeiro primor de bom gosto e de opulência, atraíndo todos os olhares e todas as admirações; e querendo manter a mesma curiosidade do público, tanto de noite como de dia, é o Depósito Sanguinal o primeiro que, entre nós, aproveita a luz eléctrica para jogos luminosos, que constantemente transformam aos olhos do transeunte e do frequentador dos excellentes vinhos o aspecto deslumbrante do novo esplendor.

LINHAS PORTUGUEZAS

Algarve. — Devem ser postas em praça brevemente as empreitadas para a construção do lanço de Faro a Olhão, no caminho de ferro do Algarve. Neste sentido foram dadas já instruções ao sr. engenheiro Arthur Mendes, encarregado da construção.

Sul e Sueste, Minho e Douro. — O conselho de administração destes caminhos de ferro deliberou reduzir até 50% o serviço especial de passageiros.

Vendas Novas. — O sr. Ministro das Obras Públicas aprovou as fundações a ar comprimido dos pilares e encontros das pontes sobre a valla de Muge e sobre o rio Sorraia, da rova linha de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paredes e Povoa. — Está sendo construído um cais para mercadores na estação de Paredes; e um cais para passageiros na Povoa de Santa Iria, junto à linha de resguardo para os comboios tramways.

Rede ao Sul do Tejo. — Foi determinado, por decreto de 19 de junho, que os estudos e construção da rede complementar sejam divididos em duas secções, pertencendo à 1.ª Barreiro a Cacilhas, Pias a Moura e Extremoz a Villa Viçosa e quaisquer outros; e ficando a 2.ª encarregada especialmente da linha de Faro a Villa Real de Santo António.

Bilhetes de identidade. — Por decreto de 19 de junho, foi concedido aos officiares da reserva terem bilhetes de identidade, para viajar nas linhas do Estado por meio preço.

Regua a Chaves. — Como aqui dissemos que se faria, foi concedido aos srs. Cunha Leão e Pereira Cabral, concessionários d'esta linha, desistirem da concessão, sendo-lhes mandado entregar o depósito.

Zambezia. — Reuniu no dia 28 do mez findo a assemblea geral dos Caminhos de ferro da Zambezia, aprovando o relatório e as contas da gerência finda.

Angola. — Informam-nos que se acham concluidos os estudos do caminho de ferro de Porto Alexandre ao Humbe. Os do primeiro troço, na extensão de 200 quilómetros, vão ser submetidos à aprovação do governo, havendo todo o empenho em que se proceda à construção immediata.

Este primeiro troço do caminho de ferro do sul de Angola terá uma derivante no sentido da África Ocidental alema, devendo ser construído sob influências financeiras da Alemanha.

Loanda-Ambaca. — Consta a um nosso colega, bem informado em assuntos ultramarinos, que volta a discutir-se a hypothese do prolongamento do caminho de ferro Loanda-Ambaca até Malange e Cassange, na extensão de 350 quilómetros.

Material para o Minho e Douro. — Por portaria de 14 de junho, que mais tarde publicaremos, foi autorizada a administração dos caminhos de ferro do Estado a adjudicar ao grupo de industriaes portuenses, por 36

contos de réis, o fornecimento de 50 leitos e caixas de vagões.

Ponte sobre o Douro. — Não foi adjudicada a construção d'estas pontes, sendo aberto novo concurso para a do Pinhão e mandando o ministro elaborar, pela administração das linhas do Estado, um novo projecto para a do Pocinho, separando a empreitada da construção das avenidas e alvenarias da de obra de ferro para a ponte.

Douro. — Está concluído o projecto da ponte sobre o Douro, em frente da estação de Covelinhas.

Estação de Trofa. — De novo insistiram junto do governo os interessados da localidade, para que a estação de Trofa, na linha do Minho, onde entronca o caminho de ferro de Guimarães, e por onde fazem caminho todos os passageiros que se dirigem às afamadas águas de Vizela e das Taipas, seja dotada com algumas comodidades e resguardos que absolutamente lhe faltam.

A companhia de Guimarães já declarou contribuir com a somma necessária para a construção de uma marquise naquela estação.

Linhos do Estado. — O conselho de administração das linhas do Estado está procedendo à revisão de uma proposta para alargamento dos quadros do pessoal do movimento nas direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Aquecimento das carruagens. — O conselho d'administração dos caminhos de ferro mandou estudar o melhor sistema para o aquecimento das carruagens do Minho e Douro e Sul no próximo inverno.

Vendas Novas. — O Diário publicou ha dias, de novo, a portaria de 11 de maio de 1900, que aqui inserimos no nosso n.º 301 de 1 de junho d'este anno, e mais 10 portarias do mesmo anno, todas referentes a esta linha e assignadas pelo ministro d'então, sr. Pereira dos Santos.

Publicámos tambem em seguida aos documentos que actualmente publicamos na nossa Parte oficial.

Por portaria de 17 de junho foi encarregado da fiscalização da construção d'esta linha o sr. Cabral Couceiro.

Lampadas Kitson. — Dos excelentes apparelhos Kitson, para iluminação, por petróleo, de grandes recintos, aos quaes nos referimos aqui, ha um mez, foram já adquiridos 6 pelos caminhos de ferro do Sul os quaes vão ser experimentados na estação do Barreiro, e irão depois ser installados na de Beja.

Para o Barreiro estuda-se uma grande instalação eléctrica que forneça não só a energia para iluminação, como para o trabalho das máquinas-ferramentas e aparelhos das officinas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O caminho de ferro de Burgos a Bilbao será prolongado até Madrid, e com trasbordo em Bilbao se chegará, pela linha de Zarauz-San Sebastian até a fronteira francesa.

A viagem de Madrid a Burgos será feita em 5 horas; e de Burgos a Bilbao em 3 horas. Total 8 horas, em vez de dez, que ainda hoje são precisas.

Os trabalhos vão começar desde já.

Será inaugurado muito brevemente o caminho de ferro de Ontaneda, que os engenheiros já declararam em estado de funcionar perfeitamente em todo o percurso.

Foi aberto à exploração o caminho de ferro eléctrico de San Sebastian a Monte Ulia, para excursão de recreio.

O governo tem mandado aplicar importantes multas a varias

companhias de caminho de ferro por deficiencias no serviço dos comboios. Esta medida tem sido muito aplaudida em Hespanha.

França

A Companhia do Caminho de ferro do Norte estabeleceu agora, em condições muito favoráveis para o público em geral e para o comércio em particular, um serviço rápido entre Paris e Londres e vice-versa, por Calais e Bolonha.

Ha um comboio com carruagens de 1.ª e 2.ª classe muito confortáveis, do tipo mais aperfeiçoado, e com vagon-restaurante, que parte de Paris às 4 horas da tarde e chega a Bolonha às 6 horas e 50 minutos, achando-se imediatamente em correspondência com um paquete magnífico e de excelente andamento. Os passageiros acham-se em Charing-Cross às 10 horas e 45 minutos.

O Ministro das Obras Públicas ordenou que, quando algum agente das Companhias de Caminho de ferro se recuse, seja qual for o pretexto, a aceitar como bagagem qualquer volume apresentado por indivíduo munido de bilhete de passageiro, seja obrigado a entregar ao passageiro uma declaração por escrito do motivo por que se recusa a aceitar o volume.

Foi aberta a secção de Villeneuve-le-Conte a Montcerf, do caminho de ferro de Lagny a Montcerf.

A Companhia de Oeste abriu à exploração a ultima secção da linha dos Invalidos a Versailles, afim de melhorar as condições d'acesso dos diversos pontos da sua rede, permitindo aos seus passageiros o servirem-se de qualquer das tres gares, Saint-Lazare, Montparnasse, Invalidos.

Allemanha

A Sociedade dos Engenheiros Mechanicos da Allemanha abriu um concurso para o projecto de um material rodante de grande velocidade, estabelecendo os seguintes pontos principaes do programma de concurso.

O projecto deverá compreender um estudo completo de locomotiva a vapor que possa mover uma carga de 180 toneladas em caminho plano, não incluindo máquina e tender, com a velocidade de 120 km. por hora, velocidade que poderá elevar-se ao maximo de 150 km.

A máquina deverá resistir a percursos de tres horas sem paragem.

Haverá tambem o estudo completo de um material de transporte podendo supportar com segurança e estabilidade uma velocidade maxima de 150 km. por hora.

O comboio, que só comportará uma classe de viajantes, deverá receber 100 passageiros com suas bagagens.

Neste projecto attender-se-ha a todas as disposições regulamentares da exploração dos grandes caminhos de ferro allemandes, e a todas as prescrições technicas da União Technische Vereinbarungen.

No concurso ha tres premios: um de 5.000, outro de 3.000 e outro de 2.000 marcos.

O Temps, de Paris, tem publicado uma série muito importante de artigos ácerca dos caminhos de ferro do Estado da Prussia, sob o ponto de vista da sua constituição militar, e demonstrando que a rede d'aqueles caminhos de ferro não obedece ao propósito de se organizar um serviço do Estado pela industria dos transportes, mas sim á ideia de tirar dos caminhos de ferro todo o possível proveito estratégico.

China

Volta a agitar-se a magna questão do caminho de ferro de Pekim ao mar por Tien-Tsin e Niu-Tchuang que já por duas vezes, em julho de 1898 e em fevereiro de 1899, ia fazendo desencadear uma guerra entre a Russia e a Inglaterra. Desde o começo da ultima crise chinesa tem sido aquelle caminho de ferro um pomo de discordia entre as duas grandes potencias. E parece que, agora, longe de se apaziguar, o conflito entra na sua phase aguda.

A linha ferrea, objecto do litigio, é de uma capital importancia. Percorrendo toda a margem septentrional do golfo do Pe-Tchili, é a unica comunicação da capital com o mar. Se se chega a ligá-la com o Transsiberiano, ella desviará para o porto franco de Niu-Tchuang todo o tráfego do grande transcontinental, que os russos contam fazer encaminhar para Porto Arthur.

Os primeiros troços d'esta linha, de Tien-Tsin a Pekim e de Tien-Tsin a Chan-Hai-Kuan, foram construídos pela Companhia Chinesa dos Caminhos de ferro do Norte da China. Esta companhia, constituída com capitais ingleses e dirigida por ingleses, quiz obter a concessão do troço de Chan-Hai-Kuan a Niu-Tchuang, que o art. 3.º da convenção reservava para a Russia. D'aqui co-

meçou o conflito, que, depois de parecer apaziguado por duas diversas vezes, volta a irritar-se com maior gravidade, pois que, em virtude de uma nova convenção, a China obriga-se a não conceder a potencia alguma estrangeira a concessão das linhas que pudessem vir a ser construídas num raio de 80 milhas em volta do caminho de ferro de Pekim a Niu-Tchuang, condição esta que muito especialmente visa a linha de Pekim à Grande-Muralha, a qual deveria ligar o Transsiberiano com a capital chineza.

Soldão

A administração anglo-egípcia ocupa-se muito seriamente, agora que se acha pacificado o Soldão, de estabelecer comunicações directas entre Khartum e o Mar Vermelho, por meio de caminhos de ferro. É sabido que a comunicação que desce do Nilo até Alexandria é absolutamente insuficiente para as necessidades commerciaes do paiz.

Ha dois traçados em discussão: d'um lado o caminho mais longo e mais custoso, de Khartum-Abu-Harras-Gedaref-Kassala, que oferece a vantagem de abrir duas linhas para o mar; do outro lado, o caminho mais curto, e muito menos custoso, de Sauakim-Berber.

E' por este ultimo que já se faz o transito das mercadorias que o Soldão exporta para a Europa.

O primeiro traçado ligaria com uma linha já construída para a Italia, e dirigir-se-hia a Massaua, que é a praça onde se faz todo o tráfego commercial do Soldão com a Arabia, a Asia Menor e a Persia.

O que é muito possível é que, em vez d'uma, se construam as duas linhas.

Companhia da Beira Alta

Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES:

Em cumprimento do mandato que nos confiastes em assemblea geral de 30 de abril de 1901, procedemos á verificação do balanço e contas do exercicio de 1901 e apresentamos abaixo o resultado do nosso exame, adoptando para a comparação dos réis e dos francos a taxa do par, ou seja 180 réis por franco.

As receitas brutas da exploração, deduzindo os reembolsos e o imposto sobre os transportes, elevaram-se a réis

361:677\$355

As despesas da exploração, comprendendo as despesas da renovação da via, foram de

200:376\$864

d'onde resulta um excesso de receitas de..... ou menos do que no exercício anterior de.....

161:300\$491
11:410\$738

O relatório do Conselho de Administração contém as explicações d'esta diminuição e todos os esclarecimentos uteis sobre o tráfego.

Se aos productos da exploração juntamos os juros sobre depósitos de fundos e o saldo do exercício de 1900 obtem-se um total de réis

161:300\$491
239\$431
74:952\$009
236:491\$031

Para fazer face aos encargos abaixo, foi retirado d'esta somma:

a) Pagamentos aos obrigacionistas:

1.º Em 30 de junho de 1901, uma terceira prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 21

32:701\$590

2.º Em 31 de dezembro de 1901, o saldo, ou 1,60 fr. sobre o mesmo coupon

34:881\$696

3.º Uma primeira prestação de 1 fr. sobre o coupon n.º 22

21:801\$060

Total para o exercício

89:384\$346

b) Encargos diversos:

1.º Para imposto de sello e de transmissão, imposto de rendimento e despesas relativas ás obrigações

10:053\$882

2.º Para diferença de cambio sobre o pagamento do coupon e liquidação de despesas pagáveis em França, sendo o cambio médio do anno, em lugar do par, a 755 3/4, o que implica uma perda de 40 % pouco mais ou menos

62:220\$971

3.º Para premio annual atribuido á conta «Fundos de seguro»

317\$700

4.º Para despesas de primeiro estabelecimento

2:842\$900

Total

164:819\$865

Se se deduz o total dos encargos da somma das receitas acima descriptas fica disponivel em 31 de dezembro de 1901

71:672\$066

Para ocorrer ás eventualidades da exploração e a titulo de fundos em giro, o Conselho de Administração retira, como nos annos anteriores

24:300\$000

Ou seja o saldo de

47:372\$066

que se juntará ao total disponivel do proximo exercicio.

Em vista do cambio que, em 31 de dezembro de 1901, era de 720 réis por 3 francos, nota-se que o saldo realmente disponivel em Portugal não representava em França mais que 208.633,60 frs. em vez de 308.178,23 frs., calculados ao par, ou seja uma diferença de 99.544,63 frs.

A somma indicada anteriormente por diferença de cambio de 62:220\$971 réis, representando ao par 345.672,06 frs., teria permitido, se o cambio fosse ao par, distribuir aos obrigacionistas 7,10 frs. em vez de 4,10 frs.

Passando agora á comparação do Balanço do exercicio de 1900 com o de 1901, achamos:

Activo

Primeiro estabelecimento : 11.826:360\$075 réis.

Mais 2:842\$900 réis do que no exercicio anterior. Este aumento da conta do primeiro estabelecimento corresponde ás despesas seguintes :

Installacão de apparelhos de signaes de agulha, de water-closets e lavabo no fourgon n.º 5, nova via de resguardo na Figueira, prolongamento do caes coberto e do caes descoberto de transmissão em Pampilhosa, construcção d'uma barraca destinada aos carregadores em Pampilhosa e d'outra destinada a alojamento dos empregados da estação de Santa Comba Dão, construcção de escriptorios para o serviço de Tracção e Armazens; construcção d'uma terceira via em Mortagua; installacão d'um reservatorio supplementar em Guarda, construcção d'um segundo poço para alimentação de machinas em Pampilhosa; installacão de signaes e ligações em Pampilhosa, fechamento de caes de mercadorias.

Em 1900 o aumento não foi senão de 1:648\$930 réis.

Subsídio do Estado : 25:030\$726 réis. Sem alteração.

Caixas e Bancos : Achamos 39:760\$836 réis, divididos como segue :

<i>Em Paris</i> , ao credito da C.º em casa dos seus banqueiros, francos	11.721
representando em réis, ao cambio de 31 de Dezembro de 1901	
e em francos, ao par	2:813\$040
	15.628
<i>Em Portugal</i> , em caixa ou em deposito em casa dos seus banqueiros, valendo, ao cambio de 31 de dezembro de 1901	36:947\$796
e representando ao par	205.265,53
Totaes	39:760\$836
	220.893,53
	165.670,15

Abastecimentos nos armazens e officinas : 91:013\$514 réis, mais 10:330\$799 réis do que no exercicio anterior.

Este aumento provém principalmente do carvão.

Contas correntes devedoras	34:217\$656
Em 31 de dezembro de 1900 achava-se em	39:095\$761
Ha pois uma diminuição de	4:878\$105

Esta diminuição provém d'um reembolso de 50\$000 réis pelo credito Paulo Martins que não se eleva agora senão a 637\$174 réis e da diminuição das contas correntes com as Companhias vizinhas.

Contas d'ordem devedoras

94:583\$287

Eram em 31 de dezembro de 1901

82:227\$899

d'onde resulta um aumento de

12:355\$338

que provém dos coupons não apresentados em 31 de dezembro cuja contra-parté figura no passivo das provisões disponíveis para este efecto.

Direitos fiscais em França sobre as accções : 2:382\$795 réis.

Em aumento do total dos direitos pagos pelo exercicio, ou seja 31\$257 réis.

Saldo das insuficiencias dos productos líquidos para o pagamento dos coupons de obrigações : 4.051:998\$972 réis.

O aumento de 227:979\$734 réis sobre o exercicio precedente representa a diferença entre o total dos dois coupons d'obrigações vencidos durante o anno e, d'outro lado, o producto líquido da exploração, as perdas de cambio e outras despesas respeitantes ás obrigações, assim como foi explicado acima.

Passivo

Capital	1.800.000\$000 réis
Obrigações	5.450.265\$000 "
Subsídio do Estado	4.650.764\$220 "
Sem alteração.	

Imposto sobre o tráfego:

3.536\$138 réis, apresentando uma diminuição de 468\$035 réis.

Fundos de seguro: 4.997\$395 réis.

Em aumento, como nos anos anteriores, de 317\$700 réis.

Contas correntes e contas d'ordem créadoras, elevam-se no total a 265.656\$889.

Achamos em 31 de dezembro de 1900 251.525\$565 réis, ou um aumento de 14.131\$324 réis que provém em parte das provisões disponíveis para pagamento de prestações sobre coupons que não foram apresentados em 31 de dezembro e das reservas para a conta «Abastecimentos» cujo pagamento não foi feito senão no começo do ano seguinte.

Coupons de obrigações: réis 3.990.128\$219, apresentando um aumento do valor dos coupons vencidos com os n.º 45 e 46, diminuída do total das prestações pagas sobre os coupons 21 e 22.

Como nos anos anteriores, verificámos a perfeita ordem da escripta com as sommas que vos apresentamos, não tendo nenhuma observação a fazer sobre o Balanço e Contas que vos submettemos e para os quais propomos a vossa aprovação.

O Conselho Fiscal.

Resoluções

1.º A Assembléa Geral, depois de ter ouvido o parecer apresentado pelo Conselho Fiscal, aprova o relatório, balanço e contas do exercício de 1901 (23.º exercício) tais como lhe são apresentados pelo Conselho de Administração.

2.º A assembléa geral reelege como administradores os srs. Jorge de Mello, Eduardo Burnay, Visconde de Jessaint e Durangel.

3.º A assembléa geral, em conformidade com o artigo 38.º dos estatutos, nomeia membros efectivos do conselho fiscal para o exercício de 1902 os srs. Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi e Paul Guillemant, e suplentes os srs. Marcel François e Henri Da.

Avisos de serviço**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses****Banhos do mar e águas thermaes em 1902**

Serviço combinado entre varias estações d'esta companhia e diversas das linhas de Sul e Sueste, Beira Alta, Minho e Douro, Porto à Povoa e Famalicão e Guimarães.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes válidos por dois meses, com a faculdade de ampliação de prazo e de detenção em diversas estações de transito.

Em identicas condições do serviço especial interno d'esta companhia para a época de banhos e águas thermaes, já devidamente anunciados, desde 25 de junho até 31 de outubro de 1902, as principaes estações das linhas acima mencionadas terão á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, válidos por dois meses, com destino ás diversas localidades de banhos de mar e águas thermaes servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços vêr os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa 14 de junho de 1902.

Transporte de adubos agrícolas, fungicidas, etc.

Segundo o § único do n.º 2 do artigo 56.º da Organização dos Serviços Agrícolas internos, decreto de 24 de dezembro de 1901, «Diário do Governo» n.º 296 de 31 do mesmo mês e anno:

O bonus que o Estado concede nos preços dos transportes de adubos, insecticidas e fungicidas, será reduzido a 25 por cento, durante o proximo futuro anno económico.

Lisboa 17 de junho de 1902.

Bilhetes de ida e volta

Desde 1 de julho de 1902 é ampliado a dois dias o prazo de validade dos bilhetes de ida e volta a que se refere o § 3.º da tarifa especial N. B. 7 de grande velocidade, de 20 de julho de 1898, para viagens entre Coimbra (cidade) e as estações de Mortagua até Maiorca.

Fica, por esta forma, alterada a condição 1.ª da citada tarifa, na parte que aos mesmos bilhetes se refere, e bem assim a segunda parte do Aviso ao Púlico B 1098, de 29 de março de 1901.

Lisboa, 19 de junho de 1902.

Viagens de recreio a Coimbra, por occasião das festas da Rainha Santa Isabel

Nos dias 3 a 8 de julho de 1902

Bilhetes de ida e volta por preços muito reduzidos, de varias estações, validos pelos comboios ordinarios para: ida nos dias 2

a 7 e volta nos dias 3 a 8. Preços (século incluido) — De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados: 1.ª classe, 5\$560; 2.ª classe, 4\$340; 3.ª classe, 3\$120. De Figueira da Foz: 1.ª classe, 820; 2.ª classe, 520; 3.ª classe, 320. De Porto-Campanhã: 1.ª classe, 3\$160; 2.ª classe, 2\$440; 3.ª classe, 1\$720. De Covilhã: 1.ª classe, 4\$000; 2.ª classe, 2\$670; 3.ª classe, 1\$900.

Preços de outras estações e condições, ver cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 27 de junho de 1902.

Arrematações**Caminhos de Ferro do Estado****Conselho de Administração**

Pelo presente annuncio se faz publico que até o meio dia de 2 de julho proximo futuro serão recebidas na secretaria d'este conselho as propostas para o novo concurso publico que, pela uma hora da tarde, se ha de realizar para a empreitada de construcção de uma ponte sobre o rio Douro, no Pinhão, conforme o programa e caderno de encargos datados de 27 de dezembro do anno findo, os quaes se acham patentes na referida secretaria, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Os concorrentes que tomaram parte no concurso de 30 do mês findo e que pretendem apresentar propostas no que se vae realizar, poderão manter o deposito provisório anteriormente feito, oferecendo-o para garantia do novo concurso e fazer novas propostas ou ratificar as anteriores.

Lisboa, 16 de junho de 1902.

Leilão

Em 7 de julho proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 7 de maio de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menos importância se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 5 de julho de 1902 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 21 de junho de 1902.

N.º 6.547. De Tortozendo a Santarem 1 casco vazio pesando 116 kilos, consignado a Filipe Manuel.

N.º 66.998. Da Central do Porto a Lisboa (R) 1 pacote com botões, pesando 7 kilos, consignado a Segismundo Borges da Silva.

N.º 66.999 Da Central do Porto a Lisboa (R) 1 pacote com botões, pesando 9 kilos, consignado a Segismundo Borges da Silva.

N.º 17.018. De Leiria a Alcantara 18 volumes, mobília, pesando 310 kilos, consignado a J. Russel.

N.º 8.446. De Lisboa Municipio a Torres Novas 1 caixa com ferragens, pesando 54 kilos, consignado a J. D. Lopes.

N.º 51.220. Do Porto Campanhã a Lisboa (M) 7 volumes, 5 malas, 1 atado de cadeiras e 1 caixa de queijos, pesando 205 kilos, consignado a A. Telles.

N.º 16.793. De Gaya a Lisboa (P) 2 caixas com vinho, pesando 48 kilos, consignado a Jerónimo Sousa.

N.º 16.411. De Gaya a Alcântara (T) 6 saccos com saccos vazios, pesando 84 kilos, consignado a Simão Valdez Trigueiros.

N.º 18.315. De Gaya a Portalegre 2 caixas com bebidas, pesando 76 kilos, consignado a Venâncio Vasques Penalvar.

N.º 13.310 De Esmoriz a Porto Campanhã 2 fardos de cordas de linho, pesando 92 kilos, consignado a Manuel José Ganhavida.

N.º 23.466. De Vizeu a Lisboa (P) 1 caixa com louça, pesando 95 kilos, consignada a José Caetano Oliveira.

N.º 53.923. De Porto Campanhã a Lisboa (P) 1 caixa com ponche «Rei de São», pesando 24 kilos, consignada a José B. Ordeña.

N.º 7.722. De Estarreja a Gaya 4 caixotes com garrafas vazias e 1 barril vazio, pesando 200 kilos, consignado a José Fernandes.

N.º 53.552. De Payalvo a Lisboa (P) 1 caixa com fazendas, pesando 48 kilos, consignada a A. Marianno & Irmãos.

N.º 89.383. De Alcântara a Leiria 4 fardos de portas de madeira e 1 cancella, pesando 200 kilos, consignado a José António Pereira.

N.º 54.087. De Torres Novas a Coimbra 4 courros de sola, pesando 96 kilos, consignados a Manuel Fernandes.

N.º 9.443. De Alhandra a Porto Campanhã 2 fardos com fio d'algodão, pesando 188 kilos, consignados a Alberto D. Teixeira, e 29 volumes de toros e 9 travessas, pesando 2.460 kilos.

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

Nos 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 excelente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Federico 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 carreiras 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 clas English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

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

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

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

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

MADRID Cesar Ferreira. — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construído especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à 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 1.500 a 1.700 réis ; em setembro, desde 1.700 réis ; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue 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 à Batata). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

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

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, francez, 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 e trasportes.

Representante exclusivo
para Espanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



MADRID



Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	LISBOA	T. VEORAS	FIGUEIRA	Manqualdo	Guarda	Mangualde	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5- 0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	7- 20 m.	8-27 m.	5-10 m.	6-10 m.	1-20 t.	4-45 t.	10- 0 m.	6-45 t.	n 8-55 m.
5-50 m.	6- 8 m.	6-15 m.	7- 4 m.	a 9-35 m.	8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	7- 0 m.	5-30 m.	5- 3 t.	11-50 m.	u 3-10 m.
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	10-15 m.	a 9-45 m.	8-45 m.	9-20 m.	6-45 t.	5- 0 m.	12-10 n.	4-15 t.	6- 0 m.
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-31 m.	a 11-35 m.	12-15 m.	a 10-35 m.	11-40 m.	9- 5 m.	10- 5 m.	—	8-30 n.	11-30 n.
8- 5 m.	8-23 m.	9- 0 m.	9-19 m.	12-45 t.	1-51 t.	11- 0 m.	11-59 m.	—	—	8-51 n.	4-15 t.	7- 5 t.
8-50 m.	9- 8 m.	9-45 m.	10- 4 m.	2-35 t.	3-43 t.	a 12-35 t.	1-10 m.	—	—	—	—	—
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	3-35 t.	4-33 t.	1- 0 t.	1-59 t.	19-45 t.	2-30 t.	13-35 t.	3-10 t.	—
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-34 m.	a 4-35 t.	5-16 t.	3- 0 t.	4- 2 t.	—	—	3-45 t.	5-55 t.	—
11- 5 m.	11-23 m.	12- 0 m.	12-19 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-11 t.	5-10 t.	—	—	9-25 n.	11- 5 n.	—
11-50 m.	12- 8 m.	12-45 m.	1- 4 t.	5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.	—	—	—	—	—
12-35 t.	13-53 t.	1-10 t.	1-49 t.	a 6-20 t.	7- 0 t.	a 5-30 t.	6- 5 t.	—	—	—	—	—
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	6-30 t.	7-40 t.	6- 7 t.	7- 0 t.	—	—	—	—	—
2- 5 t.	2-23 t.	3- 0 t.	3-19 t.	8-49 n.	9-16 n.	7- 0 t.	8- 0 n.	—	—	—	—	—
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4- 4 t.	9-37 n.	10-36 n.	9- 4 n.	10- 3 n.	—	—	—	—	—
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-9 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	—	—	—	—	—
4-20 t.	4-38 t.	5-15 t.	5-34 t.	12-10 n.	1-12 n.	11- 0 n.	12- 0 n.	—	—	—	—	—
5- 5 t.	5-23 t.	6- 0 t.	6-19 t.	Lisboa	Sacavém	Listra	Lisboa	Espinho	Port	Espinho	Porto	Porto
5-50 t.	6- 8 t.	6-45 t.	7- 4 t.	7-10 m.	7-51 m.	6- 4 m.	8-48 m.	7- 4 m.	c 8- 0 m.	c 5-40 m.	6-44 m.	4-21 m.
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	9- 0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	9-36 m.	10-41 m.	8-26 m.	9-20 m.	9-55 m.
7-20 t.	7-38 t.	8-15 m.	8-31 n.	10-20 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.	8-15 m.
8- 5 n.	8-23 n.	9- 0 n.	9-19 n.	11-20 m.	12- 4 t.	10-10 m.	10-54 m.	4-25 t.	5-45 t.	2-29 t.	4- 4 t.	11-20 m.
8-50 n.	9- 8 n.	9-45 n.	10- 4 n.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	8-25 n.	9-41 n.	5-34 t.	6-31 t.	11-20 n.
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	1-39 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	11- 5 n.	12-10 n.	9-30 n.	10-31 n.	11-12 n.
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-34 n.	g 2- 0 t.	2-41 t.	1-49 t.	2-34 t.	—	—	—	—	—
11- 5 n.	11-23 n.	12- 0 n.	12-19 n.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.	—	—	—	—	—
11-50 n.	12- 8 n.	12-45 n.	1- 4 n.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	—	—	—	—	—
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	5-50 t.	5-50 m.	6- 0 m.	6-31 m.	5-50 t.	5-54 t.	4-44 t.	5-29 t.	6-44 m.	4-21 m.
5-25 m.	5-50 m.	6- 0 m.	6-31 m.	7- 0 t.	7-41 t.	6-45 t.	7-29 t.	7- 0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.	NINE
11-30 m.	11-55 m.	12- 6 t.	12-31 t.	8- 0 n.	8-14 n.	g 7-55 t.	8-39 n.	9-30 m.	10- 5 m.	12-35 t.	1-19 t.	5-18 t.
1- 0 t.	1-25 t.	1-36 t.	2- 1 t.	9-45 n.	10-20 n.	8-21 n.	9- 8 n.	12- 0 t.	12-35 t.	2-30 t.	3- 5 t.	5-47 t.
2-30 t.	2-55 t.	3- 6 t.	3-31 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	2-20 t.	2-55 t.	4-25 t.	5- 0 t.	11- 9 n.
8-30 n.	8-55 n.	9- 6 n.	9-31 n.	12-17 n.	1- 1 n.	11- 5 n.	11-49 n.	4-30 t.	5- 5 t.	6-35 t.	7-10 t.	6-43 t.
10- 0 n.	10-25 n.	10-36 n.	11- 1 n.	12-20 t.	1-24 t.	5-34 t.	6- 0 t.	6-10 t.	6-45 t.	—	—	8-31 n.
11-30 n.	11-55 n.	12- 6 n.	12-31 n.	12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.	g 7- 0 m.	8-35 m.	4-75 m.	6-30 m.	12-41 t.
Todos param em Algés.				3-10 t.	4- 8 t.	1-35 t.	2-34 t.	9-40 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	5- 2 m.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	Lisboa	V. Frsca	Lisboa	2-20 t.	4- 5 t.	5- 0 t.
a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	1-40 t.	6-6 t.	3-15 t.	5- 0 t.	6-35 m.
a 6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	7- 2 m.	8- 1 m.	12-17 n.	1-41 t.	7-17 n.	6- 0 m.	6-30 m.	6-44 m.	9-55 m.
a 7- 0 m.	7-52 m.	7- 8 m.	8-17 m.	8-45 m.	8-10 m.	9- 2 m.	6- 0 m.	8- 6 m.	11-40 m.	1-42 t.	7- 4 m.	9-55 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	9-50 m.	10-54 m.	11-54 m.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	8- 0 m.	9-55 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9- 2 m.	9-22 m.	a 8-53 m.	9-31 m.	12-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	8-35 n.	9-55 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	4-45 t.	9-54 n.	4- 0 m.	9-11 m.	10-55 m.
10- 0 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	11- 1 m.	11- 1 m.	11- 1 m.	11- 1 m.	g 4-0 t.	9-54 n.	9-11 m.	9-22 n.	11- 9 n.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	11-50 m.	11-25 m.	13- 2 t.	k 8-45 m.	1-10 t.	6-33 t.	5- 8 m.	12-35 t.	11-12 n.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	13- 2 t.	—	—	h 7-50 t.	12-34 n.	4-30 t.	5- 0 m.	6-30 m.	12-35 t.	11- 2 n.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	12-25 t.	12-15 t.	1-24 t.	5-32 t.	6-20 t.	d 7- 0 m.	8-20 m.	8-35 t.	11-10 m.	4-39 m.
a 14-0 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-51 t.	a 2-25 t.	b 8-50 m.	11- 0 n.	11-39 m.	b 5-39 t.	7-40 m.	7-45 m.	6-31 t.	2- 0 t.
a 14-5 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-18 t.	3-47 t.	4-24 t.	11- 0 m.	11-25 n.	a 3-57 t.	7-20 m.	9-40 m.	8-26 m.	6-15 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	3-15 t.	4-32 t.	a 4-30 t.	11-25 n.	8-19 n.	10-53 n.	9-30 m.	10-41 n.	11-28 n.
a 4- 0 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	4- 0 t.	5-1 t.	d 6-15 t.	11-35 m.	—	5- 8 m.	6-30 m.	4- 0 t.	1-22 t.
a 4-40 t.	4-52 t.	4-										



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

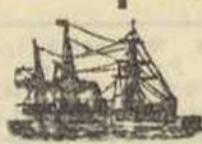
Em 7 de Julho sahirá o paquete **Nile** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

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

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

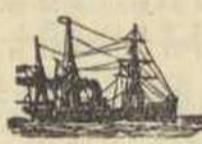
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



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

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

Alberto Centeno & C.^a



Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Canal de Suez), vapor all. **Bürgermeister**. Sahirá a 11 de julho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Bremen, vapor alemão **Aachen**. Esperado a 8 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Wittenberg**. Sahirá a 11 de julho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Priuz Eitel Friedrich**. Sahirá a 4 de julho. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cete e Marselha, vapor frances **Saint Simon**. Sahirá a 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



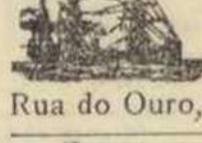
Bordeus, vapor frances **Brésil**. Sahirá a 16 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortlades, Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Taquary**. Sahirá a 22 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 4 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **La Plata**. Sahirá a 14 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 4 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Havre e Anvers, vapor frances **Saint Mathieu**. Sahirá a 8 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Liverpool (directo), vapor inglez **Andamanian**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o

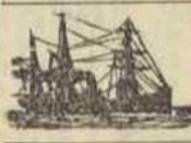


Liverpool (directo), vapor inglez **Tagus**. Sahirá a 22 de julho.

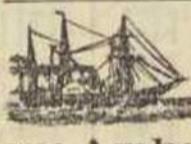
Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres e Anvers, vapor hespanhol **Aranha**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Lisbon**. Sahirá a 1 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português **Ambraca**. Sahirá a 6 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Manaus e Ceará, vapor alemão **Valdivilia**. Sahirá a 10 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 12 de julho. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará, Manaus e Maranhão, vapor alemão **Patagonia**. Sahirá a 24 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 9 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos (em direitura), vapor frances **Paranaguá**. Esperado a 2 de julho. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor português **Açor**. Sahirá a 15 de julho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 7 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelitas, 31, 1.^o



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
Linha do Norte

TARIFA ESPECIAL N.^o 3 — GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos

ENTRE

Porto-Campanhā e Aveiro

E

ESTAÇÕES E APEADEIROS INTERMEDIOS

Desde 1 de Julho de 1902

Preços dos bilhetes

Das estações e apeadeiros abaixo
aos da frente ou vice-versa

	Classes	Porto-Campanhā	General Torres (ap.)	Gaia	Magdalena (ap.)	Valladares	Francellos (ap.)	Gulpelhares (ap.)	Arcozello (ap.)	Granja	Espinho	Pedreira (ap.)	Sisto (ap.)	Paramos (ap.)	Esmoriz	Cortegaca (ap.)	Carvalheira (ap.)	Ovar	Avanca (ap.)	Estarreja	Canellas (ap.)	Cacia (ap.)
General Torres (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	90 60 30	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -		
Gaia	{ 1.ª 2.ª 3.ª	90 60 30	90 60 30	- - -																		
Magdalena (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	450 400 50	150 100 50	90 60 30	- - -																	
Valladares	{ 1.ª 2.ª 3.ª	450 400 50	150 100 50	120 100 50	90 60 30	- - -																
Francellos (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	240 160 80	150 100 50	150 100 50	90 60 30	- - -																
Gulpelhares (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	240 160 80	240 160 80	150 100 50	150 100 50	90 60 30	- - -															
Arcozello (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	300 200 100	240 160 80	240 160 80	150 100 50	150 100 50	450 400 30	450 400 30	450 400 30	90 60 30	- - -											
Granja	{ 1.ª 2.ª 3.ª	300 200 400	300 200 400	240 160 100	240 160 100	150 100 50	150 100 50	150 100 50	150 100 50	90 60 30	- - -											
Espinho	{ 1.ª 2.ª 3.ª	300 200 100	300 200 100	300 200 100	240 160 80	220 160 80	150 100 50	150 100 50	150 100 50	90 60 30	- - -											
Pedreira (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	390 260 130	300 200 100	300 200 100	240 160 80	240 160 80	240 160 80	150 100 50	150 100 50	150 100 50	90 60 30	- - -										
Sisto (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	390 260 130	390 260 130	300 200 100	300 200 100	240 160 80	240 160 80	240 160 80	240 160 80	150 100 50												
Paramos (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	390 300 150	390 300 150	360 300 150	300 250 130	300 250 130	240 200 100	240 200 100	240 200 100	150 100 50	120 100 50											
Esmoriz	{ 1.ª 2.ª 3.ª	390 300 150	390 300 150	360 300 150	300 250 130	300 250 130	240 200 100	240 200 100	240 200 100	150 100 50	120 100 50											
Cortegaca (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	540 360 180	540 360 180	540 360 180	450 360 180	390 360 180	390 360 180	390 360 180	390 360 180	300 260 100	240 200 100											
Carvalheira (ap.),	{ 1.ª 2.ª 3.ª	540 360 180	540 360 180	540 360 180	450 360 180	450 360 180	450 360 180	450 360 180	450 360 180	390 330 150	300 260 100											
Ovar	{ 1.ª 2.ª 3.ª	600 400 200	600 400 200	600 400 200	540 400 200	540 400 200	540 400 200	540 400 200	540 400 200	390 330 150	300 260 100											
Avanca (ap.),	{ 2.ª 3.ª	500 250	500 250	500 250	460 250	460 250	460 250	460 250	460 250	360 230												
Estarreja	{ 2.ª 3.ª	580 290	580 290	580 290	540 270	540 270	540 270	540 270	540 270	440 270												
Canellas (ap.),	{ 2.ª 3.ª	640 320	640 320	640 320	640 320	600 300	600 300	540 270	540 270	500 270												
Cacia (ap.),	{ 2.ª 3.ª	700 350	740 350	710 350	700 350	660 330	660 330	660 330	660 330	560 280												
Aveiro	{ 2.ª 3.ª	760 380	760 380	760 380	760 380	720 360	720 360	660 330														

Condições

1.^a Os bilhetes de 1.^a e 2.^a classe só são validos nos comboios tramways; os de 3.^a são validos para estes e para os outros comboios curtos, que se effectuem entre Porto e Aveiro, Ovar ou Espinho.

2.^a Mudanças de classe.—Excesso de percurso.

a) **Comboios tramways.** — O passageiro que ocupar logar de classe superior á indicada no seu bilhete ou que viajar além do ponto de destino constante do mesmo bilhete, pagará, no primeiro caso, a diferença, segundo os preços da presente tarifa, aumentada de 25 %; no segundo caso o preço correspondente, ao excesso de percurso segundo a presente tarifa, aumentado de 25 %.

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

b) **Comboios curtos que não sejam tramways.** — Pela mudança de classe, terá o passageiro de pagar a diferença para os preços da Tarifa Geral; pelo excesso de percurso, o que corresponde segundo a mesma tarifa, applicando-se em ambos os casos o disposto nos art. 7.^º e 8.^º da Tarifa Geral.

3.^a Passageiros sem bilhete.

A) **Comboios tramways.** — Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importancia correspondente ao bilhete da classe que tiverem ocupado, mais 25 % d'essa importancia contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio. Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem sahido do comboio, suppôr-se-ha que ocuparam logar de 1.^a classe para o computo do preço a pagar.

§ unico. Ficam isentos do pagamento da sobretaxa de 25 %:

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

b) Os passageiros que tomarem os comboios nos apeadeiros em que não esteja estabelecida a venda de bilhetes. A estes passageiros serão vendidos, em transito, bilhetes, sem a sobretaxa de 25 %.

B) **Comboios curtos que não sejam tramways.** — Cobra-se o preço da passagem pela Tarifa Geral, applicando-se o disposto no art. 6.^º da mesma Tarifa Geral.

4.^a As crianças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

5.^a Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem sendo, porém, permitido o dos volumes de mão excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é prohibido pelas leis e regulamentos), que possam ir debaixo do banco ou na rede, no espaço correspondente ao logar ocupado pelo passageiro.

Nos demais comboios a que se refere a condição 4.^a, é além d'isto permitido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

6.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ás da presente.

A presente annulla e substitue a tarifa especial n.^º 3 de grande velocidade em vigor desde 1 de Julho de 1901.

Lisboa, 26 de Junho de 1902.

O Director Geral da Companhia

Chavuy



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro do Minho e Douro

TARIFA ESPECIAL P. N.º 10—GRANDE VELOCIDADE

Bilhetes por preços reduzidos

ENTRE

Porto (S. Bento) e Aveiro

Comprehendidas as estações e apeadeiros intermedios

DESDE 1 DE JULHO DE 1902

Preços dos bilhetes

De Porto (S. Bento) ás estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	De Porto (S. Bento) ás estações e apeadeiros abaixo ou vice-versa	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Porto (Campanha)	80	60	40	Sisto (apeadeiro)	450	300	150
General Torres (apeadeiro)	150	100	50	Paramos (apeadeiro)	470	360	180
Gaya				Esmoriz			
Magdalena (apeadeiro)	230	160	80	Cortegaça (apeadeiro)	600	400	200
Vaiadares				Carvalheira (apeadeiro)			
Francellos (apeadeiro)	300	200	100	Ovar	680	460	230
Gulpelhares (apeadeiro)				Avanca (apeadeiro)		560	280
Arcozello (apeadeiro)				Estarreja		640	320
Granja	380	260	130	Canellas (apeadeiro)		700	350
Espinho				Cacia (apeadeiro)		760	380
Pedreira (apeadeiro)	450	300	150	Aveiro		820	410

CONDIÇÕES

1.ª Os bilhetes de 1.ª e 2.ª classes só são validos nos comboios tramways; os de 3.ª classe são validos para estes e para os outros comboios curtos que se effectuem entre Porto e Aveiro, Ovar ou Espinho.

2.ª Mudanças de classe — Excesso de percurso.

a) **Comboios tramways.**—O passageiro que ocupar logar de classe superior á indicada no seu bilhete ou que viajar além do ponto de destino constante do mesmo bilhete, pagará, no primeiro caso, a diferença, segundo os preços da presente tarifa, aumentados de 25 %; no segundo caso, o preço correspondente ao excesso de percurso segundo a presente tarifa, aumentado de 25 %.

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

b) Comboios curtos que não sejam tramways.

Pela mudança de classe, terá o passageiro de pagar a diferença para os preços da Tarifa Geral; pelo excesso de percurso o que corresponda, segundo a mesma tarifa, applicando-se em ambos os casos o disposto nos art.^{os} 7.^º e 8.^º da Tarifa Geral.

3.^a Passageiros sem bilhete.

A) Comboios tramways. Os passageiros que viajarem sem bilhete, pagarão a importância correspondente ao bilhete da classe que tiverem ocupado, mais 25 % d'esta importância, contando-se o preço do transporte desde a estação de origem do comboio. Se os passageiros forem encontrados sem bilhete depois de terem saído do comboio, supõe-se-ha que ocuparam logar de 1.^a classe, para o computo do preço a pagar.

§ unico. Ficam isentos do pagamento da sobretaxa de 25 %:

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

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

A estes passageiros serão vendidos em transito, bilhetes sem a sobretaxa de 25 %.

B) Comboios curtos que não sejam tramways.

Cobra-se o preço da passagem pela Tarifa Geral, applicando-se o disposto no art.^º 6.^º da mesma Tarifa Geral.

4.^a As crianças de mais de 3 annos pagam bilhete inteiro.

5.^a Nos comboios tramways estes bilhetes não dão direito ao transporte gratuito de bagagem, sendo porém permitido, o dos volumes de mão, (excepto aquelles cujo transporte nas carruagens é proibido pelas leis ou regulamentos) que possam ir debaixo do banco ou sobre a rede no espaço correspondente ao logar ocupado pelo passageiro. Nos demais comboios a que se refere a condição 4.^a, é além d'isto, permitido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilos de bagagem, sendo os excedentes taxados pela Tarifa Geral.

6.^a Ficam em tudo o mais em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrário ás da presente.

A presente annulla e substitue a tarifa P n.^º 40 de grande velocidade em vigor desde 20 de dezembro de 1901.

Lisboa 20 de Julho de 1902.

O Director Geral da Companhia
Chapuy