

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor  
L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR  
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO  
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27  
End. telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

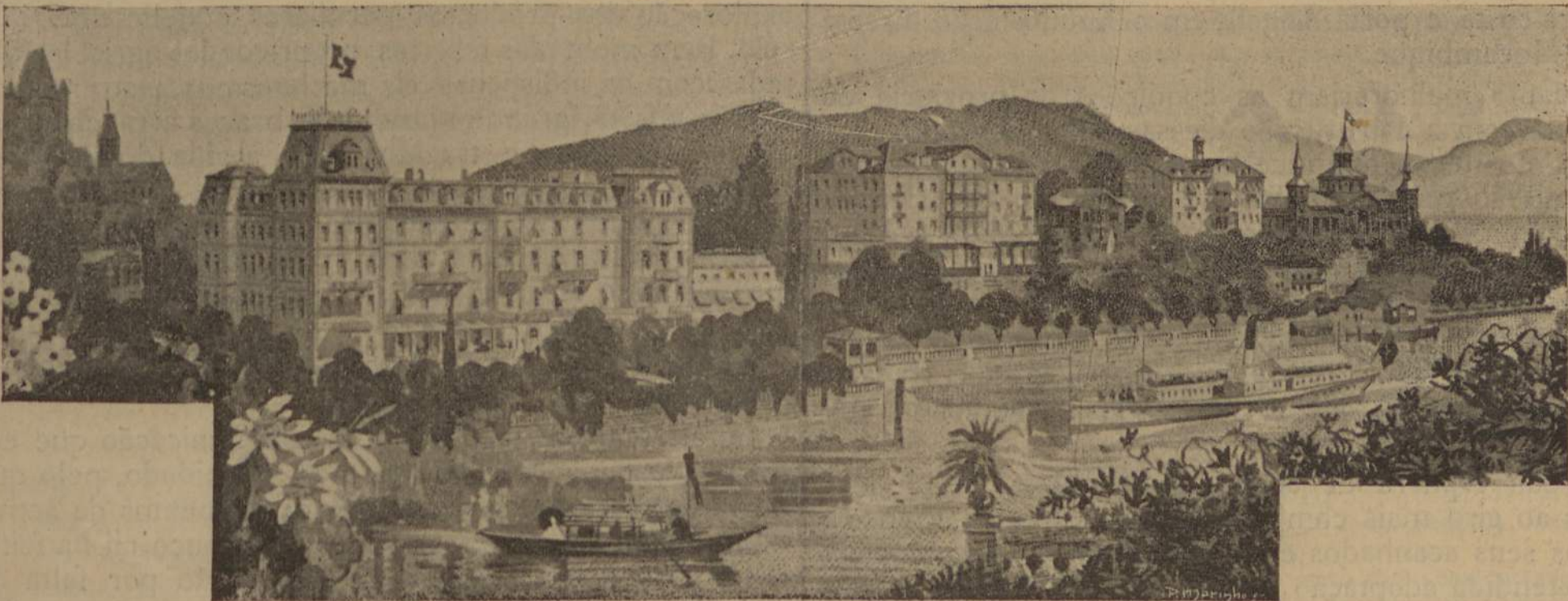
Tarifa B. S. M. n.º 8 g. v. para transporte de generos frescos, da Companhia da Beira Alta.

Tarifa N. B. n.º 8 g. v. expedições com reembolso, da Companhia Real.

## SUMMARIO

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA .....	305
THERMAS EM MODA.....	307
PARTE OFFICIAL — Bases para adjudicação do estabelecimento de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal,.....	308

TARIFAS DE TRANSPORTE.....	310
NOTAS DE VIAGEM — III — Thun — Adelboden — Kandersty.....	310
THOMAS A PAYALVO .....	311
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	311 a 313
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	314
APEDREJADORES DE COMBOIOS.....	314
O VALOR DAS ESTATISTICAS .....	314
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra á Praia das Maças — Cintra a Cascaes — Torres a Alcanena — Sant'Anna a Vendas Novas — Commissario Régio — Mormugão — Linha do Norte — Pias a Moura.....	314
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Allemanha — Inglaterra — Australia — Mexico.....	316
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração.....	316
ARREMATACOES.....	317
AGENDA DO VIAJANTE .....	318
HORARIO EM 16 DE OUTUBRO DE 1902.....	319
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	320



Cidade de Thun e o lago (Vidé Notas de Viagem, pag. 310)

## CAMINHÔ DE FERRO DE BENGUELLA

REALIZOU-SE o concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguella e da ponte sobre o Lucalla, no interior de Angola.

Eram bem conhecidas as vantagens que adviriam para quem tomasse o primeiro troço, e que assim ficaria constituido numa situação privilegiada para obter o seguimento. O concurso foi bem apregoado, aqui e no estrangeiro.

Não havia limitação de preços, o que parecia mais dever facilitar as offertas.

Pois a despeito de tudo isto o concurso quasi ficou deserto. Não o ficou por um triz. Esse triz appareceu á ultima hora, numa proposta da Companhia Commer-

cial de Angola, entregue pelo sr. Francisco Maria Baccellar, que é um dos seus directores.

Depois, a companhia proponente reforçou a sua proposta por meio de um officio que dirigiu ao sr. ministro da marinha, mostrando-se convencida de que poderia reunir elementos locais de molde a permittirem-lhe a construcção do caminho de ferro até Caconda num prazo não superior a 5 annos, contados da data da entrega dos estudos e, em muito menos de 3 annos, o primeiro lanço de 60 kilometros.

A construcção d'este caminho de ferro está auctorizada ha mais de tres annos, sem que até agora se dêsse começo ás obras.

Esta demora, como bem accentua a Companhia Commercial de Angola no seu officio, é a principal causa da ruinosa situação dos negocios commerciaes naquelle districto. Se os trabalhos tivessem começado immediatamente a ser concedida a auctorização, a con-



strucção teria já chegado ou estaria já muito proximo de Caconda.

O ministro que precedeu o actual na pasta da marinha formára o plano de fazer construir rapidamente, por conta do Estado, uma linha ferrea que ligasse Benguella com as riquissimas regiões do interior, onde se produz principalmente a borracha. Conseguira até uma receita de 1.000 contos para o começo da empreitada, e isto por meios que nada tinham de phantasticos.

Esse ministro não se illudia, ou fingia não illudir-se com a iniciativa dos particulares. Elle bem sabia que, por mais que os concursos se multiplicassem, por muito que se augmentassem as vantagens e os lucros para o arrematante, se o Estado quizesse o caminho de ferro, teria de construí-lo officialmente, por sua conta.

Reconhecia-se ser preferivel e urgente que o Estado procedesse a essa construcção; e não só a essa, mas á de outros caminhos de ferro cuja falta mais instantemente se faz sentir. Precisavamos de uma linha ferrea ao norte de Angola, concorrendo com a linha belga e garantindo os interesses portuguezes desviados para a colonia vizinha; como havia interesse em olhar a sério para a viação accelerada no sul da provincia, tanto mais que já se começava a falar da construcção de uma linha ferrea allemã do sul de Angola a Pretoria.

Da maxima conveniencia era conseguir se que a testa d'esse caminho de ferro, destinado a um largo futuro, ficasse em territorio portuguez, o que não era difficil, pois sabido é que nas possessões allemãs não se encontra porto ou bahia alguma para estabelecimento de ponto-terminus da linha.

Esse caminho de ferro seria o primeiro da costa á contra-costa e poria Angola em communicação directa com Moçambique.

Quanto melhorariam as condições da provincia de Angola com a construcção d'essas linhas ferreas!

Do manifesto, que recebemos, publicado pela grande commissão que promoveu recentemente em Loanda um comicio afim de se procurar remedio para a desoladora situação da nossa provincia africana, deprehen-de-se toda a triste verdade da sua decadencia.

O commercio definha dia a dia na carencia de expansibilidade que, no fluxo e refluxo das suas transacções, pudesse dar-lhe recursos para avantajados empreendimentos.

A sua esphera de acção, de natureza e indole proprios ao giro mais completamente cosmopolita, encontra os seus acanhados e viciados limites onde começa a pretendida adaptação de industrias exóticas d'um paiz completamente desprovido de tendencias e de recursos industriaes.

De longa data sente o commercio de Angola a enorme lesão que nos seus interesses lhe deixa o proteccionismo industrial arvorado em methodo, e traduzido num systema pautal que é tudo quanto ha de mais atrophiante para o desenvolvimento das suas transacções.

As pautas d'aquella provincia não foram feitas para ella. Tiveram a sua origem nos laboratorios da alta finança que determina quasi todos os actos governativos.

Uma colonia como Angola tem, na sua situação commercial, uma fonte da mais importante riqueza que não é permittido desprezar em prejuizo de interesses da propria colonia, e ainda dos da metropole.

Porque é o commercio a primordial actividade d'onde dependem todas as outras que podem e hão de vir a formar uma exploração productiva d'aquella provincia, cujos limites nos são hoje marcados pelas diversas nações que nos disputam, de uma maneira perspicaz e

racional, as nossas relações até agora tão amigaveis com os povos gentilicos.

Poderíamos offerecer larga resistencia a essa disputa, porque, para isso, nos offerecem preciosos elementos as boas disposições dos povos sertanejos, que teem pelo portuguez uma dedicação tradicional que por nenhum outro povo tem. Mas, sem condições de facilidade, em commercio com os povos interiores e sem o auxilio do barateamento dos productos que ali offerecemos á permuta, o commercio tende a desaparecer, levando consigo o dominio nacional.

Não é melhor para Angola a situação agricola do que a commercial nos embates de uma luta travada com a mesma pobreza de condições e com o mesmo desfavor dos poderes publicos.

A agricultura indigena, nas suas diversas applicações, mantem-se no mais completo estado de atrazo por falta de braços originada na molestia do somno e variola, exportação para fóra da provincia, e forçada emigração para se eximirem a exigencias menos licitas e pressões de toda a ordem.

A industria agricola, essa, retrocede a olhos vistos, com os esforços negativos dos governos.

Milhares de contos empregados no arroteamento de vastos terrenos incultos e na criação d'uma industria que começava a desenvolver-se abrigada á sombra d'um proteccionismo justificado pela necessidade de levar áquelle continente actividades e capitaes de toda a ordem, vê-se hoje na mais precaria das situações, victima da inconsciencia com que na metropole se legisla.

Pelos diferentes pontos da provincia se encontram disseminados os germens da vida e desenvolvimento da exploração dos productos peculiares áquelle uberrimo sólo. Bem montadas fabricas, propriedades agricolas dotadas com os indispensaveis machinismos, instrumentos e mais alfaías, grande numero de braços arrancados ao estado selvagem e trazidos para a vida do trabalho, elementos attestadores do inicio de uma civilização fecundante, tudo isso se encontra hoje prestes a desaparecer deante de uma crise de ha muito começada a manifestar-se e aggravada pelas medidas dos que dirigem os destinos da nação.

Angola é a perola da Africa, e nós quasi que não a merecemos!

Se attentarmos nos meios de communicação que em toda a parte são objecto de todo o cuidado, pelo que de importante trazem a todos os elementos de actividade, temos de confessar que muito pouco ali ha feito.

Os rios quasi desertos de navegação por falta de trabalhos especiaes que os tornem accessiveis nos diferentes pontos onde a facilidade do seu curso traria reconhecidas vantagens; as estradas, mal se conhece o que são; centenas de leguas se atravessam por estreitissimos e escabrosos caminhos, talvez os primitivamente formados ainda pelo primeiro viandante que se atreveu a cortar os sertões d'Africa; localidades de determinada importancia acham-se desprovidas de meios de communicação que lhes facilitem as suas relações.

Ainda hoje para muitos centros de vida commercial não tem Angola outro meio de conducção, quer de viajantes, quer de mercadorias, senão a força do preto com as delongas inherentes a esse meio de transporte.

O transito de vehiculos, a não ser em Loanda, ou nalgum dos outros pontos do litoral, limita-se á communicação entre Lucalla e Malange, e esta ha apenas dois annos, se tanto.

De viação accelerada apenas temos ali a linha ferrea d'Ambaca na extensão de 360 kilometros, e com todos os defeitos de uma pessima conducção, assemelhando-se muito o seu movimento ás nossas antigas mala-postas.



O projectado caminho de ferro, agora posto em concurso, logo que chegue a Caconda fará immediata transformação da vida economica da provincia; porque attingirá zona colonizavel e porque se aproxima dos campos da borracha.

A borracha, uma das principaes culturas, por falta de comunicação ferroviaria é posta no litoral por um preço elevadissimo; e o resultado d'isso é que não se vende, porque as outras colonias productoras, servidas por caminho de ferro, exportam-a a preços diminutos, e produzem a baixa d'esse producto nos mercados da Europa. Ora a nossa principal producção de borracha é justamente a Muata-Ianvo, Ganguella e Lunda, quasi nos limites da provincia, a muitas dezenas de leguas do litoral, e sem vias ferreas não é possível baratear o seu preço. D'antes, ainda a borracha alimentava a industria do fabrico do alcool, que servia para permuta com os indigenas; mas a elevação do imposto do alcool prejudicou a permuta e diminuiu a oferta da borracha.

A Companhia Commercial de Angola, como todos quantos teem ligações com os negocios de Benguella, ansiosamente espera o começo da construcção, e por isso viu vantagens muito especiaes na proposta que apresentou no concurso.

Que a construcção seja feita pela Companhia de Angola ou por qualquer outra concorrente, ou ainda mesmo pelo Estado, é nos absolutamente indifferente. O que nós vivamente desejamos, como o desejam todos quantos se interessam pelo bem geral e particularmente neste caso pela prosperidade de Angola, é que o caminho de ferro se faça.

Não finalizaremos, porém, este desabafo, sem registar uma aspera affirmativa que publicaram as *Novidades* a respeito do concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguella e do respectivo caderno de encargos:

«Num paiz de melhores tradições administrativas e de outros costumes burocraticos, o programma e o caderno de encargos seriam perfeitamente acceitaveis e regulares; mas, entre nós, cada um d'aquelles artigos representava, de facto, um alcapão, uma corda, uma tarracha, para arrancar a pelle ao adjudicatario. Por isso, os pretendentes que ahi vieram, e que estão sufficientemente edificados a nosso respeito, fugiram todos, espavoridos. Só se tranquilizaram, quando se viram além de fronteiras! E ficou apenas em campo a *Companhia Nacional de Angola* que, por ser de casa, e conhecer lhe melhor os escaninhos, e tambem por metter já em conta na sua proposta os encargos provaveis da moralidade official, ousou affrontar a praça, com arrogada intrepidez. Pela terceira vez dizemos: isto é um descredito, não é boa administração.»

## THERMAS EM MODA

Sob este titulo publicou a *Tarde* uma correspondencia de St. Moritz, firmada pelo pseudonymo de D. Mystério que é, ao mesmo tempo, uma espiituosa critica e um ensinamento, recheado de finissima graça, para as nossas povoações de verão e de inverno, que as temos para todas as estações como poucos paizes.

Quizemos transcrever os pontos mais interessantes d'este artigo que no seu conjuncto vae no espirito do que temos dito aqui sobre a concorrência de visitantes ás nossas praias, mas tão interessante e cheio de verdade

o encontrámos que... o copiamos quasi todo, do que pedimos venia á *Tarde*.

Como confirmação do que nessa espiituosa chronica se diz, notaremos que em mais de cinquenta estações das linhas ferreas portuguezas são semestralmente affixados lindos cartazes illustrados das localidades de verão e de inverno na rêde do Mediterraneo.

E mais:

Uma companhia franceza vae fundar um grande estabelecimento d'aguas e hotel annexo com casino proximo de Clermond Ferrand, na região de Puy de Dôme.

Pois devendo os estabelecimentos abrir d'aqui a dois annos, a companhia já tem contractos para publicidade em todos os paizes, e em Portugal já se sabe que serão affixados, durante cinco annos, 250 bellos cartazes d'um dos mais notaveis desenhadores francezes.

Em todas as cidades da Europa se annuncia já, n'este momento, por meio dos mais formosos prospectos, o que serão as encantadoras festas do Carnaval de Veneza em 1903!

Pois não consta que lá fóra appareça um unico cartaz desenhando as nossas montanhas, as nossas thermas, as nossas praias.

Segue o extracto do primoroso trabalho de D. Mystério, titulo que encobre o nome d'um escriptor de finissimo espirito e conceituosa observação.

Muita vez temos ouvido a portuguezes:

—A Lisboa, a Cintra, a Cascaes, ao Bussaco, á Figueira, não vão estrangeiros *porque não é moda!*

Outros: Como querem que venha cá alguém, se não ha hoteis? Nem commodidades! E é tão longe! E a viagem tão feia! E o paiz tão desconhecido!

Porque em Portugal, como nos outros paizes onde a falta de iniciativa tudo estagna, julga-se ainda que é a *Moda* quem começa por chamar os estrangeiros que se divertem.

E' a *Moda* sim, mas quem faz a *Moda* é o reclamo nu e cru, nos jornaes, nas paredes; é o reclamo feito pelos poderes locais, pelas camaras, pelo commercio, pelos proprietarios; é o reclamo nos jornaes internacionaes, feito ao local como se pode fazer a uma pomada dentifrica; é o reclamo feito em cartazes onde se chama a attenção do passeante para a belleza de tal paisagem, e a efficacia de taes banhos, como se pode chamar a para a primeira recita de uma comedia ou para o fim de estação de uma loja de modas; é o reclamo nos guias Baedeker e Johanne, nos guias dos caminhos de ferro, nas *cabines* dos grandes expressos, nos *salons* dos grandes paquetes, nas paredes das grandes *gares*.

Os mesmos sitios já lançados não se vexam de pôr os seus cartazes nas paredes, como qualquer dentista...

Quando o europeu ou o americano que se diverte está a terminar a sua *cura de altitudes*, lá lhe apparecem os cartazes e os annuncios a dizer para onde ha de ir em seguida, fazer *cura de aguas*, *cura de sol*, *cura de inverno*...

A Côte d'Azur grita-lhe, do meio dos seus cartazes, onde o mar é sempre azul e as gaivotas sempre brancas e ha um pinheiro sempre terno:

«Cá está o verdadeiro paraíso! A' beira do Mediterraneo! Com bons hoteis e divertimentos! Batalhas de flores! Tiro aos pom-bos! Regatas!»

Lucerne acena-lhe do seu cartaz, onde ha sempre um vapor-sinho branco em um lago de sonho e um caminho de ferro a subir por um monte côr de rosa:

«Cá está o mais afamado lago da Suissa! Hoteis com *lift* e luz electrica! Corridas! Bailes! *cotillons*! E' entrar! E' entrar!»

Ostende tenta-o com o seu cartaz, onde o Casino tem o aspecto de um palacio das *Mil e uma noites*, á beira de um mar de contos de fadas:

«Quem quer ver a primeira praia do Universo, com baile no dia 10, fogo de vistas no dia 11, corridas no dia 12, regata no dia 13, Sarah Bernhardt a 14, o Shah da Persia a 15, Coquelin a 16, etc., etc., etc?»

Até o Egypto lhe assopra, do alto do seu cartaz, onde se vê um ceu de turqueza, um hotel elegantissimo, e um burrinho branco levado á redea por um arabe amavel, sorrindo enlevado para uma senhora muito bem vestida, que se abana em cima do quadripede:

«Vae principiar a grande estação do Cairo! Temperatura á escolha do freguez. Curam-se todas as doenças e dança-se todas as noites! Preços muito em conta! Dirigir-se á Agencia Cook, em todas as capitães da Europa.»



E depois começam as correspondências para os jornaes que dão a hora no reclamo—para o *New York Herald*, o *Gaulois*, o *Figaro*...

Vichy manda dizer: «Chegou cá Sua Alteza Real o Principe Tal.»

E logo Lausanne annuncia: «E Sua Alteza Serenissima a Princeza Fulana chegou cá.»

E Baden-Baden: «Vimos no Hotel X Sua Majestade o Rei de Y; Sua Alteza o Principe de W e Suas Excellencias os Duques de Z.»

Dieppe então communica que: no *cotillon* de hontem, dirigido pela *charmant femme du ministre*, e tal e tal pelo *Duc de B*, le *distingué driving-man que tout Paris connait*, etc., dançaram as senhoras, etc., etc., etc.»

Emfim, é assim, pouco a pouco, este anno conquistando um conde authenticico, para o anno attrahindo tres marquezas de nome, que as grandes aguas, as grandes praias, as grandes thermas as grandes coisa nenhuma, se crearam e se tornaram em elegantes *rendez-vous* onde é preciso ir para se ser qualquer coisa neste mundo.

No meio d'esse esfusiar de reclamos, ninguém vê, porém, um unico cartaz dizendo que em Hespanha ha costas tão temperadas como a Côte d'Azur, nem que em Portugal ha paisagens tão bellas como as da Suissa e um clima de inverno melhor do que em parte nenhuma!

A preocupação de que não ha conforto, de que não ha hoteis, de que a viagem atravez a Hespanha é longa e feia—tudo são pretextos de mandria.

Ha pontos na França, na Suissa e no Tyrol, onde, apesar do movimento de *mail-coaches* que se vê nos cartazes, o estrangeiro apenas encontra um hotel isolado, no meio de uma paisagem vulgar. Mas basta que ao pé exista uma fonte de agua, que saiba a choco, e que um medico atteste ser boa para hepatites, bronchites, appendicites, e outras doenças em ites, para que em poucos annos os hoteis nasçam como cogumellos, as *villas* brotem do chão, um Casino se levante, dez *tennis* se estabeleçam, dois *golfs* se montem, e as mulheres mais cotadas da Europa peçam aos medicos para lhes receitarem uma cura d'aquellas aguas—que ellas, está claro, nunca beberão!...

Muitas d'essas estações temos nós visto, cuja belleza não vem da natureza em si, mas da natureza ajudada pelo homem. Todo o valle é bonito e toda a montanha linda, se lhes puzerem quatro *chalets* rodeados por quatro parques feitos pela mão do homem; dois hoteis de architectura leve e clara onde tremulem bandeiras; quatro recintos de *tennis* onde se vejam correr jogadores em *toilettes* claras; um campo de *golf* com as suas bandeirinhas vermelhas e os seus pares de jogadores *flirtando* ao sol; um coreto com musica todos os dias; tres velocipedistas; dois automoveis; uma duzia de camponeses vestidos pelos proprietarios dos hoteis, pastando meia duzia de vacas lavadas e engommadas todas as manhãs; e a imprescindivel agua choca, mettida em uma construcção agradável á vista, onde se encontrem todas as manhãs quatro senhoras de aspecto respeitavel, alagadas pelos proprietarios dos hoteis, as quaes bebem copinhos da agua maravilhosa, em extase, sentadas em cadeiras de vega...

Não ha paisagem, por mais feia que seja, capaz de resistir a esta *toilette*!

Mas quando á propria natureza approuve recortar bahias e praias tão lindas como algumas de Hespanha e todas de Portugal; e levantar serras e mattas como as da Arrabida, Bussaco, Cintra, Luso; e crear regiões que são jardins perpetuos, como Andaluzia, Algarve, Granada; e fazer brotar das rochas centenas de fontes de aguas privilegiadas; e descer sobre esse canto do Globo o mais tepido e terno clima; quando á natureza approuve, por si mesma, entornar sobre uma península tantos dons, quasi dá vontade de morrer o vêr-se em que afastamento essa península conserva os estrangeiros.

Estamos perfeitamente d'accordo.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio dos Negocios do Reino

#### Direcção Geral de Administração Política e Civil

##### 2.ª Repartição

##### Bases para adjudicação do estabelecimento de caminhos de ferro americanos na cidade do Funchal.

##### Condições relativas á execução das obras e aos direitos do municipio

Artigo 1.º A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos estipulados nestas condições:

1.º Os estudos e assentamentos de todas as linhas que julgar conveniente estabelecer nas ruas da cidade, com todas as suas dependencias;

2.º O fornecimento de todo o material fixo e circulante que fôr necessario para a perfeita exploração das differentes linhas.

§ unico. A palavra *empresa*, sempre que fôr empregada nestas condições significa o concessionario primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle trespasse na conformidade das leis e com auctorização prévia da Camara Municipal, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude do contracto.

Art. 2.º As obras mencionadas no artigo antecedente deverão ser executadas em conformidade com os respectivos projectos que préviamente serão submettidos á approvação da camara para cada linha que a empresa pretenda construir.

O projecto a apresentar para o estabelecimento de qualquer linha comprehenderá planta geral do traçado, escala  $\frac{1}{2.500}$ . Perfil longitudinal, escala  $\frac{1}{2.500}$  para os comprimentos e  $\frac{1}{250}$  para as alturas.

Perfis transversaes, escala  $\frac{1}{100}$ . Perfil typo da via, escala  $\frac{1}{50}$ . Dimensões e espaçamento dos travessaes, escala  $\frac{1}{100}$ .

Typo dos carris, escala  $\frac{1}{50}$ . Plantas e alçados de todas as obras,apparelhos e machinas necessarias, incluindo o material circulante, para a construcção e exploração da linha, escala  $\frac{1}{50}$  para os comprimentos abaixo de 10 metros, de  $\frac{1}{100}$  para os comprimentos de 10 a 100 metros, e de  $\frac{1}{200}$  para os comprimentos acima de 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo as machinas, carros de passageiros e mercadorias a empregar na exploração da linha.

A largura da via e o minimo raio das curvas serão indicadas e convenientemente justificadas nos projectos.

Art. 3.º Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que os respectivos projectos tenham sido approvados pela camara, reservando-se esta o direito de modificar esses projectos como melhor entender.

Art. 4.º Para serviço da construcção e exploração de qualquer linha fará o concessionario tirar duas copias dos projectos approvados, que entregará na camara no prazo de um mez a contar da data da deliberação que os approvar.

Art. 5.º Qualquer linha será em regra construida para uma só via, á excepção dos pontos de cruzamento em que se julgar preciso estabelecer desvios, não devendo a segunda linha exceder 40 metros.

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

Art. 6.º Fica ao arbitrio do concessionario a escolha do systema de tracção dos carros que venham a empregar, podendo indifferentemente decidir-se pela tracção a gado, pela locomoção electrica ou ainda pelo emprego do ar comprimido.

Art. 7.º Os carris e outros elementos constitutivos das vias ferreas devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preecherem o fim do seu destino e mais adequados ao systema de locomoção que o concessionario deseje adoptar e que seja approved pela camara.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 16,5 kilogrammas por metro corrente. Serão fixados pelo systema que o concessionario julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com prévia approvação da camara.

Art. 8.º As travessas a empregar em qualquer linha, sendo de madeira, serão creosotadas; sendo metallicas, deverão ser de boa qualidade e dos melhores modelos já experimentados.

Art. 9.º As vias ferreas serão assentes ao nivel das calçadas das ruas sem saliencia nem depressão.

Art. 10.º As machinas locomotoras, quando venham a empregar-se, serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as necessarias machinas.

Os carros de passageiros deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensos sobre molas e guarnecidos de assentos.

Havêl-os-ha de dois typos, pelo menos, e em quantidade necessaria a poderem satisfazer completamente ás exigencias do transito e á commodidade dos passageiros.

Todos os carros serão cobertos, devendo os do primeiro typo ser fechados com vidraças resguardadas com cortinas ou stores, e os do segundo typo, abertos lateralmente e apenas resguardados com cortinas.

Os carros de mercadorias-plataformas e restante material que venha a empregar-se, será tudo de boa qualidade e solida construcção.

A camara reserva-se a faculdade de a todo o tempo rejeitar o material que não seja bom ou não satisfaça ás commodidades do transito.



Art. 11.º O concessionario fica obrigado a não damnificar as ruas em que proceda ao assentamento de linhas, a reparar de prompto os estragos que porventura venha a causar nas mesmas ruas e a conservar em bom estado a parte da faixa calçada que servir para a circulação dos carros da empresa e mais 60 centímetros para fóra dos carris exteriores.

Art. 12.º A camara fará fiscalizar por agentes seus a execução de todas as obras e bem assim o fornecimento, collocação e emprego de todo o material fixo e circulante.

§ unico. Qualquer duvida suscitada entre a fiscalização e a empresa no tocante á execução das obras e á qualidade e natureza dos materiaes, ou ainda ás disposições dos projectos approvados, será resolvida pela camara com recurso para o Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, que a resolverá com audiência do Conselho Technico de Obras Publicas.

## II

## Condições relativas á concessão que a Camara Municipal pôz á empresa

Art. 13.º A Camara Municipal do Funchal concede á empresa o direito exclusivo do estabelecimento e exploração nas ruas da cidade, da viação em carris de ferro pelo systema denominado «americano», durante o prazo de noventa e nove annos, nos termos e com as restricções constantes das presentes condições.

§ 1.º Para os effeitos d'esta concessão considerar-se-ha como ruas da cidade todas as que actualmente se acham abertas e venham a abrir-se na zona limitada pelo polygono cujos vertices se apoiam nos seguintes pontos:

- 1.º Hotel Reid na estrada Monumental;
- 2.º Ponte Velha do Ribeiro Sêcco;
- 3.º Intercepção da Rua do Arcebispo D. Ayres com o principio da estrada da Levada de Santa Luzia;
- 4.º Extremo da estrada da Levada de Santa Luzia no alto da Avenida de Pedro José de Ornellas;
- 5.º Intercepção do Caminho do Palheiro Ferreiro com o caminho do Terço;
- 6.º Foz da Ribeira de Gonçalo Ayres.

§ 2.º Todos os vertices mencionados no paragrapho anterior e que definem os contornos da cidade, deverão suppôr-se ligados por linhas rectas, com a excepção do 3.º e 4.º, cuja ligação deverá suppôr-se feita por uma linha polygonal segundo todas as sinuosidades da estrada da Levada de Santa Luzia.

Art. 14.º Se dentro do prazo da presente concessão apparecerem quaesquer pedidos á camara para o estabelecimento de novas linhas em ruas que ainda não estejam servidas pela empresa e ligando pontos da cidade que igualmente se não achem ligados á rede dos carris de ferro em exploração, poderá a camara fazer concessão d'essas linhas a quaesquer particulares, para a sua construcção e exploração, uma vez que o primitivo concessionario se recuse ao estabelecimento das linhas que constituem o objecto de qualquer pedido, no prazo que lhe venha a ser estabelecido pela camara.

§ 1.º Não poderá porém a camara fazer nenhuma concessão d'esta natureza nos primeiros dez annos a contar da data em que entrar em exploração a primeira linha que a empresa venha a construir.

§ 2.º Qualquer concessão que no fim do prazo estabelecido pelo § 1.º venha a fazer, será sempre modelada pelas condições do presente contracto, não podendo a empresa oppôr-se a que as suas linhas tenham de ser cruzadas pelas linhas que uma nova empresa pretenda estabelecer.

Art. 15.º Findo o prazo da concessão a camara tomará posse de todas as linhas da empresa em perfeito estado de conservação e exploração, e bem assim de todo o material fixo e circulante, sem que por isso tenha de satisfazer indemnização de especie alguma, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

Nas mesmas condições reverterá para a camara o direito de exploração de todas as linhas da empresa.

Art. 16.º Enquanto durar a exploração por conta da empresa não poderá ella alienar nenhum material que tenha adquirido, quer fixo, quer circulante, para a execução do presente contracto sem que seja substituído por outro igual ou de superior qualidade, e em condições de prestar o serviço a que é destinado, sendo tambem a empresa obrigada a manter em perfeito estado de conservação todo o seu material e linhas em exploração.

§ unico. Se nos ultimos cinco annos da concessão a empresa se mostrar desleixada no cumprimento d'esta obrigação, poderá a camara retirar-lhe o subsidio com que estiver contribuindo para auxiliar a empresa, e embargar e arrecadar até 25 por cento do seu rendimento, conservando essas quantias em deposito para servirem de caução a qualquer prejuizo ou estrago por que a dita empresa deva responder.

Art. 17.º A camara obriga-se, enquanto durar a concessão, a subsidiar a empresa com a quantia annual que o concessionario

estabelecer na sua proposta, visto que é esta base de licitação, até o limite maximo de 500,000 réis.

§ 1.º A camara suspenderá o subsidio que venha a estabelecer-se e com que tenha de concorrer annualmente, logo que a receita liquida da exploração, independentemente do subsidio, dê ao capital desembolsado pela empresa na construcção das linhas e aquisição de todo o material de exploração, um juro annual de 6 por cento.

§ 2.º Quando o producto liquido da exploração exceder 6 por cento ao anno, metade do excesso pertencerá ao municipi o até completo reembolso das sommas com que a camara houver contribuido em subsidiar a empresa.

§ 3.º Para os effeitos dos §§ 1.º e 2.º d'este artigo, o capital desembolsado pela empresa na construcção das linhas e aquisição de todo o material será o que regularmente constar da respectiva escripturação e correspondencia, que a empresa será obrigada a franquear á camara, e as despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do rendimento bruto.

Art. 18.º Passados trinta annos do começo da exploração, a camara terá o direito de remir a concessão, pagando á empresa pelo numero de annos que faltarem para preencher o prazo de noventa e nove annos, uma annuidade igual á média do rendimento liquido nos ultimos dez annos, immediatamente anteriores ao da remissão.

§ unico. A annuidade a que se refere este artigo não poderá ser inferior a 6 por cento do capital desembolsado pela empresa na construcção das linhas e aquisição de todo o material de exploração.

Art. 19.º A camara obriga-se a representar ao Governo de Sua Majestade pedindo para que se tornem extensivas á nova empresa as disposições da lei de 16 de setembro de 1897, pela qual se permittiu a isenção de direitos a todo o material importado pela extinta empresa Carris de Ferro do Funchal.

Art. 20.º A camara concede igualmente á empresa a isenção de direitos municipaes que hajam de ser cobrados na Alfandega do Funchal sobre todo o material que tenha de ser importado e com destino á construcção das differentes linhas da empresa.

Art. 21.º Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultante dos trabalhos de construcção, conservação ou da exploração das linhas da empresa, ficam a cargo da mesma empresa.

Art. 22.º O concessionario não terá direito a indemnização alguma pelos prejuizos que ás suas linhas provierem do transito ordinario pelas ruas da cidade e em que essas linhas se achem assentes; do estado de conservação das mesmas ruas; da abertura de novas vias de comunicação de qualquer natureza; de transbordos ou interrupção de serviço; motivados por medidas temporarias de ordem e de policia; do livre uso das ruas da cidade, e dos trabalhos nella executados por ordem da camara ou por corporações ou individuos devidamente auctorizados.

Art. 23.º É facultada á nova empresa a utilização do material fixo que se acha assente da entrada da cidade á Estação do Caminho de Ferro do Monte, na Rua do Pombal, uma vez que indemneze a extincta empresa dos Carris de Ferro do Funchal do valor d'esse material, segundo as bases em que acordar, devendo servir de base principal para o acordo o preço do mercado.

## III

## Condições relativas á exploração

Art. 24.º Nenhuma linha poderá ser aberta ao transito publico senão com auctorização da camara e depois de examinada pelos peritos que ella entender dever nomear.

Art. 25.º O concessionario sujeitará á approvação da camara as tarifas de exploração das differentes linhas, bem como o respectivo regulamento, não podendo a empresa fazer-lhes qualquer alteração sem nova approvação.

Art. 26.º Toda a fixação ou modificação de horarios ou de condições de serviço deverão ser approvadas pela camara antes de serem annunciadas ao publico pela imprensa ou por qualquer outra forma.

Art. 27.º As alterações nas tarifas e horarios, depois de approvadas pela camara, serão annunciadas ao publico pelo menos com oito dias de anticipação.

Art. 28.º O concessionario obriga se a fornecer gratuitamente passagens nos seus carros aos funcionarios da camara, quando em serviço, e que a mesma camara indicar.

Art. 29.º O concessionario fica tambem obrigado a pôr á disposição da camara, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração das linhas quando ella precisar conduzir pessoal operario ou materiaes de construcção.

Art. 30.º O concessionario prestará aos agentes da camara todos os esclarecimentos precisos para elles poderem exercer convenientemente a fiscalização, tanto das obras como do serviço de exploração, e formular a estatística das differentes linhas da empresa.



## TARIFAS DE TRANSPORTE

**B. S. M. n.º 8—grande velocidade** —Vae annexa a este numero a tarifa da Beira Alta combinada com as linhas hespanholas para trafego de generos frescos, como peixe, mariscos, carnes, caça, aves mortas, lactinios, etc., da linha portugueza para as hespanholas ou vice-versa.

Os preços são muito economicos, sendo só para lastimar que a tarifa se não complete com os necessarios quadros de distancias que permittam ao expedidor fazer os seus calculos e saber precisamente o que tem a pagar, como base do seu negocio.

O § 2.º parece, á primeira vista, singular: caranguejos do rio, mariscos, sardinhas frescas de Luso para Madrid ou vice versa seria um contrasenso, mas deve-se notar que outros generos ha, como as aves, fructas, etc., que irão do nosso paiz para Hespanha e não só do Luso mas de todas as estações além, ás quaes a advertencia da 3.ª pagina torna applicaveis aquelles preços e os do § 3.º para aves vivas, que estão indo em enormes quantidades para o paiz vizinho.

O § 4.º é tambem applicavel a este artigo para todas as estações das linhas de Salamanca, Medina e Norte de Hespanha.

**N. B. n.º 8 — grande velocidade.** — E' uma nova combinação entre a Companhia Real e a da Beira Alta que tambem vae com este numero aos nossos assignantes.

Facilita, nas relações commerciaes sobre mercadorias, poder gravar as expedições com reembolsos até a quantia de 50.000 réis, pagando o consignatario á linha destinataria e sendo o expedidor reembolsado pela estação d'origem, como de costume.

Como exemplo daremos o custo d'um reembolso de Lisboa P. para as differentes estações da Beira Alta:

Para Maiorca a Murtede e Luso a	
Gouvêa, transporte.....	140
Guia, registo e sello.....	80
Total.....	220
Para Celorico a Pinhel, total.....	230
Para Villa Fernando a Villar Formoso, total.....	250

**Excursões em Portugal.** — Vae ser creada uma tarifa combinada entre a companhia de Caceres e a Portugueza para excursões em comboios especiaes de Madrid a Portugal.

Logo que ella seja posta em vigor daremos, sobre o assumpto, os costumados esclarecimentos.

O que vemos com prazer é que o exemplo portuguez de promover excursões em grandes grupos vae produzindo.

Ha poucos annos ainda eram considerados, na Europa, os povos da Peninsula como a gente que menos viaja; esta opinião terá que modificar-se em breves annos com o desenvolvimento que vão tomando estas excursões que chegarão a habitar o publico a trasladar-se com frequencia de um ponto a outro, por distracção, por hygiene e por instrucção.

As viagens circulatorias com itinerarios facultativos tambem, do centro da Europa, foram transplantadas para Portugal e hoje estão concorrendo immenso para movimentar viajantes em Hespanha.

## NOTAS DE VIAGEM

### III

#### Thun — Adelboden — Kandersteg

De Berne a Thun ha tres linhas férreas, uma das quaes ainda não está, por completo, em exploração; outra é uma bella linha electrica, a primeira que se construiu na Suissa, e da qual me occuparei mais tarde. Mas a que sobreleva ás outras duas é a do centro, a mais directa, 31 kilometros, pertencente á companhia Suissa Central.

Não falarei do caminho, porque já em tempo o descrevi e d'esta vez pouco o apreciei, levado na agradável companhia de amaveis collegas da imprensa estrangeira.

Thun, onde saímos do comboio e tivémos uma recepção entusiastica, é uma antiga cidade idade-média, com um castello que a domina a grande altura, construção imponente que se destaca sobre a collina, de qualquer lado que se olhe para a cidade. Lá de cima o ponto de vista é delicioso, tendo-se na frente a cadeia de montanhas do Stockhorn, a nossos pés o Aar e o delicioso lago bordado d'arvoredo verdejante, d'um verde brilhante vivo, como são quasi todas as arvores suissas.

Uma subida a este castello é indispensavel a quem passe algumas horas em Thun.

A grande rua é outra curiosidade notavel, com os seus telhados salientes, muito mais avançados do que os da antiga cidade do Porto; e os seus passeios lateraes sobrelevados e guarnecidos, á borda, por vasos de flores. Flores por toda a parte!

Porque é um caracteristico dos paizes do norte — o amor das flores.

Lá, onde o clima não favorece a jardinagem, onde custa caro, em cuidados pelo menos, conservar e aperfeiçoar a floricultura, por toda a parte a flor é um ornamento obrigatorio, o que dá ás cidades, ás edificações ainda as mais modestas, uma apparencia brilhante, garrida, espalhando por toda a parte um ar de jardim continuo.

Na Suissa não só os habitantes teem flores em todas as janellas, como os monumentos publicos, os entreportas dos edificios, embora sejam sérias repartições do Estado, são ornados de canteiros de flores.

As fontes que formam os centros das praças e de algumas ruas, quer como ornamento quer como modesto chafariz para serviço publico, teem em volta da columna central um canteiro, que um pequeno repuxo continuamente refresca.

Qualquer pequeno recanto de rua, onde, no nosso paiz, se aloja um sumidouro ou se improvisa, pelo abuso dos transeuntes, um receptaculo de sujidades, lá é logo aproveitado para um pequeno jardim, em que os geranios brotam encantando a vista com o delicioso contraste do verde claro das suas folhagens e do escarlata das suas flores.

Assim Thun, cortada pelos dois braços do Aar, mergulhada em flores por toda a parte, rodeada de verdejantes montanhas, é uma cidade deliciosa para visitar, e mesmo para nella se passar um tempo.

A gravura que hoje publicamos na primeira pagina, dá ideia de um dos mais encantadores aspectos de Thun.

O principal hotel, o Thunerhof, é d'uma imponencia majestosa. Palacio principesco, á borda do rio, com



enormes jardins, 250 quartos e todas as commodidades d'um estabelecimento de primeira ordem.

Os outros tres hoteis principaes, só por si, teem 450 quartos, e 300 os hoteis de 2.<sup>a</sup> ordem.

A pouca distancia de Thun, no lago, margem esquerda, Spiez, onde se vae por caminho de ferro ou por vapor, é a testa d'uma nova rêde ferrea ainda com pequena extensão em exploração, mas que será, quando completa, das mais importantes da Suissa, porque ligará, por um lado os lagos Lemán e de Thun, pelo Enhaut, pondo em communição directa Vevey com Interlaken, sem necessidade de se ir pela linha do Jura, e por outro, atravessando os Alpes Berneses, á custa de grandes rampas e obras d'arte, virá, de Frutigen por Kandersteg e o valle de Lötschen communicar com a linha de Brigue e, pelo Simplão, com a Italia.

Imagina-se bem, ao ver este traçado no mappa que esta *Gazeta* deu como brinde este anno, que enorme importancia terá esta linha, a primeira que atravessa aquella cadeia de montanhas e que vae pôr em relações o centro da Suissa com a Italia.

A linha hoje aberta, de Spiez a Frutigen, é uma linha por adherencia, mas que se eleva, desde a origem, a 631 metros, por fortes rampas até o extremo, a 806 metros.

Em Frutigen começam a ver-se mais de perto as pequenas agglomerações nevadas sobre a montanha, a começar pela curiosa marca de neve que avistamos do comboio e fica mesmo fronteira ás janellas do hotel Terminus, uma superficie circular com um orificio central, exactamente como uma enorme mó de moinho. E' d'esta cidade que partem as diligencias que em 3 horas nos levam a Adelboden ou em 1 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> a Kandersteg.

O primeiro d'estes caminhos é interessante, porque se vae sempre na vertente de altas montanhas, por uma estrada não isenta de perigos em muitos pontos.

Adelboden é uma pittoresca aldeia, como as aldeias suissas em que ha sempre cinco, dez e mais hoteis, alguns que nada deixam a desejar em conforto e bom serviço.

O caminho de Kandersteg pelo contrario é todo pelo valle do Kander (como o seu titulo o indica), por vezes por apertadas gargantas em meio de respeitaveis pedreiras em que o rio se debate furiosamente, formando bellas cascatas.

A meio percurso os carros param, os passageiros apeiam-se: é o lago azul que se vae ver, e poucas coisas tenho visto de mais impressionante belleza.

Escondido entre frondoso arvoredor, um lago que não terá mais que uns 50 metros de diametro e tem uns 27 de fundo, na maior altura; mas de agua tão limpida que se vê perfeitamente o fundo e os pequenos peixes que lá vão repousar a espaços, e tão azul como se fosse composta de saphyras liquidas.

Pagando-se um franco ha o direito não só de visitar o lago, como mesmo de navegar nelle em uma pequena barca, passeio que é um perfeito encanto, uma deliciosa maravilha que o viajante jámais esquece.

Kandersteg é uma villa entre rochedos, já se vê com bellos hoteis, sendo o principal o Victoria.

D'ahi pôde seguir-se (a cavallo por 8 francos ou a pé em hora e meia) ao lago de Oschinen, que tem uns 2 kilometros de comprimento por um de largura.

Ahi o excursionista acha-se entre montanhas de gelo das quaes se precipitam cascatas.

Deve-se tomar o barco indo até a garganta do Oschinhorn, 1 franco, ida e volta, bem empregado.

Quem preferir trepar montanhas, tem, d'este ponto, bellos passeios para visitar as geleiras, do Blümlisalp e outras, a algumas das quaes se vae em 5 a 6 horas de

marcha, a pé, guiado pelos praticos que nos dizem sempre que «é muito facil».

Sel o-ha, não ha duvida, mas eu prefiro ir a pontos que me permitam voltar para dar aos leitores as minhas notas de viagem, em vez de ficar sepultado num verdejante valle tendo sobre os ossos uma pobre cruz de madeira junto da qual as meninas, de meia de lã e chapeo d'algodão branco, veem desfolhar flores entre sentidas e plangentes... risadas; como lá vi em Adelboden.

## THOMAR A PAYALVO

Não é bem Thomar a Payalvo, mas como interessa ao assumpto, reproduzimos dos jornaes diarios a seguinte noticia:

«O sr. Pienaar, ex-general boer refugiado entre nós, requereu ao ministerio das obras publicas a concessão d'uma linha ferrea por tracção electrica entre Thomar e o Entroncamento.»

O contracto de 14 de setembro de 1859, entre o governo e D. José de Salamanca, para a construcção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto e de Lisboa á fronteira de Hespanha, diz, no seu artigo 34.<sup>o</sup> o seguinte:

«O governo não poderá conceder, durante o tempo d'esta concessão, linha alguma parallelá ás que fazem o objecto do presente contracto, sem consentimento da empresa, excepto quando a distancia entre essa linha e estas fôr superior a 40 kilometros.»

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através da Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.<sup>o</sup> 49.

Porto, 26 de setembro de 1902.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa.

O presidente do conselho de administração

*Carlos Lopes.*

#### Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão

##### Entrega da nova folha de coupons das obrigações

Com o pagamento dos juros do 2.<sup>o</sup> semestre de 1901, das obrigações d'esta Companhia, acabaram os coupons annexos ás mesmas, sendo o ultimo o n.<sup>o</sup> 44; portanto, roga-se aos possuidores das referidas obrigações a virem depositar-as no escriptorio da sede, praça de Mouzinho de Albuquerque, nesta cidade, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonecas, Santos & Vianna; para á face d'ellas se lhes fazer entrega da nova folha de coupons, desde o dia 10 do corrente em diante, acompanhadas das relações em duplicado que a Companhia fornece em branco, e que devem vir preenchidas com a numeração e mais indicações necessarias.

Porto, 1 de outubro de 1902.

O presidente do conselho de administração

*Manoel Eleuterio Pereira da Fonseca.*



## Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de setembro de 1902

Capital empregado:	Activo
Construção até Guimarães.....	827:877\$404
Prolongamento até Fafe.....	22:632\$957
Materiaes em deposito.....	26:721\$169
Effeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Devedores diversos.....	22:078\$608
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	22:550\$668
Gerencia (despesas da séde) de 1902.....	2:262\$205
Conta de juros de 1902.....	14:650\$133
Dividendo de 1902.....	8:922\$000
Dinheiro em deposito.....	7:000\$000
Caixa.....	1:154\$470
	<u>969:359\$614</u>

Capital	Passivo
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Por effeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Depositos e fianças.....	1:780\$615
Contas em liquidação.....	8:489\$590
Exploração, receita geral de 1902.....	78:956\$335
Dividendos a pagar.....	1:913\$000
Juros de obrigações a pagar.....	909\$000
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:816\$117
	<u>969:359\$614</u>

Porto, 7 de outubro de 1902 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de outubro de 1902.

Com numerosa concorrência, como de costume, teve effeito, em 6 do corrente, a reunião da assembléa geral dos accionistas das «Companhias reunidas de Gaz e Electricidade». A sessão abriu pelas tres horas da tarde, estando representadas 6:310 acções e o capital de réis 283:450\$000.

Após um prolongado e violento incidente sobre a legalidade ou illegalidade da acta da precedente reunião, documento que uns accionistas apodavam de falso e outros affirmavam legitimo, e requerida a votação nominal, foi a acta approvada por uma consideravel maioria, proseguindo então os trabalhos da assembléa.

Dispensada a leitura do relatorio, e postas á votação as suas conclusões, bem como o parecer do conselho fiscal, estala novo incidente, que os esforços da presidencia conseguem ainda d'esta vez acalmar, sendo afinal approvados conclusões e parecer.

O dividendo auctorizado e a distribuir é de 1\$000 réis por acção.

Os dissidentes apresentaram protestos e diz se que vão recorrer para o tribunal.

Sem querermos, por fórma alguma, abalançar-nos a considerações que nos afastariam do nosso papel de simples expositor de factos, não podemos, ainda assim, furtar-nos ao desejo vehemente de ponderarmos quanto seria opportuno agora, e util para os interesses das duas companhias e do publico mesmo, que um accordo definitivo viesse, quanto antes, substituir estes prélios inglorios e irritantes onde a paixão pessoal prepondera, e onde o credito das companhias, bem dignas, ha tanto tempo, de melhor sorte, vae perdendo pé em cada nova reunião. Tudo tem um termo, e tempo mais que de sobra ha, que duram essas desintelligencias, fazendo de cada reunião da assembléa uma série quasi ininterrupta de censuras, protestos e recriminações.

Os recursos e privilegios das companhias reunidas devem dar lhes, com boa administração, para viverem prosperas, servindo bem o publico e remunerando cabalmente o capital social. Uma sincera boa vontade, e, sobretudo, um sacrificio absoluto de caprichos e de amores proprios em proveito commum, são o melhor e o mais instante remedio para o mal que acabamos de lamentar.

\*

Já aqui dissémos e voltamos a repetil-o: é-nos absolutamente indispensavel estudarmos as bases para um tratado de commercio com a Allemanha. O que d'aquelle imperio importamos toma, de anno para anno, um incremento consideravel, chegando já, no anno findo, a attingir a cifra de 8.969 contos de réis.

No computo do nosso commercio geral com os diversos paizes

do globo, é, depois da Inglaterra (33 mil contos em 1901), a Allemanha (15 mil contos em 1901) o paiz que nos conquista agora o segundo lugar, tendo, em poucos annos, suplantado o Brasil, a França, a Hespanha e os Estados Unidos da America do Norte.

Este progresso parece dar-nos direito a compensações que devemos estudar e diplomaticamente poderemos obter, principalmente para a abertura dos mercados allemães aos nossos vinhos generosos e de pasto, já ali conhecidos e apreciados, mas que a falta de um tratado de commercio colloca em condições excessivamente desvantajosas, perante as exportações italianas e dos nossos vizinhos hespanhoes.

Repetimos: a invasão e acceitação dos productos allemães nos nossos mercados deixam-nos em circumstancias de reclamar-mos mais reciprocidade sobre os beneficios das nossas relações commerciaes.

E' uma questão que o governo deve estudar, entendido com as mais importantes corporações mercantis.

\*

A quinzena finda iniciou-se por um evento de extremo interesse para o nosso mundo financeiro: foi a convocação, em 1 do corrente, pelo sr. governador do Banco de Portugal, de um importante grupo de banqueiros, capitalistas e negociantes nacionaes mais conceituados da praça, para o estabelecimento de uma grande companhia colonial, tendo por objecto a administração e exploração agricola, florestal e mineira, do nosso vasto districto africano de Lunda.

Esta reunião, accordada com o governo, que assim lhe dá, desde logo, um character quasi official, teve, da parte dos convocados, o mais lisongeiro acolhimento.

A idéa da formação de uma forte companhia, exclusivamente de capitaes portuguezes, que possa efficazmente aproveitar os recursos d'aquelle uberrimo districto, antepondo-se, desde logo, ao progresso crescente e surdo da influencia que os missionarios estrangeiros ali exercem, por todos os modos, em nosso detrimento, não podia deixar de ser bem acceita, desde que o governo se apresenta disposto a assegurar-lhe a viabilidade com todas as concessões possiveis e privilegios compatíveis com os interesses geraes da nação.

O estudo das bases fundamentaes da companhia foi delegado a uma comissão presidida pelo sr. governador do Banco. A este assumpto voltaremos, quando o remate dos trabalhos nos possa habilitar a uma mais completa exposição.

\*

A bolsa na quinzena:

**Valores do estado:** As inscrições tiveram muito bom mercado, o que se lhes reflectiu nos preços que, de 39,15 assentamento e 39,10 coupon em 2 do corrente, vieram em 13 para 39,30 assentamento e 39,40 coupon. Das obrigações especializaremos as de 4 1/2 % 88, que tiveram movimento diario, ficando os preços a 56 000 semestre corrente.

**Acções de bancos e companhias:** Tiveram muita procura as do Banco de Portugal, subindo sempre a cotação, que fica a 151.500. Nas dos bancos Commercial e Lisboa & Açores, faltou o papel, sendo as poucas operações realizadas a 137.500 para o primeiro, e 125.500 para o segundo.

As do Banco Ultramarino tiveram vendas diarias, ficando a 117.500.

As acções dos Tabacos, com pequeno movimento, cotaram-se a 139.500. Mais pretendidas foram as dos Phosphoros que subiram de 79.500 em 4 para 81.000 em 13.

**Obrigações do credito predial:** Mercado frouxo neste papel. As cotações ficam: prediaes 6 %, 94 500; 5 %, 92.500, e 4 1/2 %, 90.500.

**Obrigações da Companhia real:** As do 2.º grau, que em 6 ficavam a 36.350, vieram baixando para 36.000 a que ficam. As do 1.º grau tiveram vendas insignificantes, cotando-se a 81.800.

**Empresas africanas:** As acções da Companhia de Moçambique tiveram regular mercado entre 9 350 e 9 500. As da Zambesia foram bastante procuradas, ficando a 5.100.

As obrigações «Através Africa», com alguma procura, subiram de 92.200 em 4, para 93.800 em 13. Diz-se que este papel está ainda destinado a uma grande subida.

Nada mais de importante a notar.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	42 3/8	—	Desconto no Banco de Portugal.....
» cheque...	42	41 7/8	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	—	—	Agio Buenos Ayres.....
» cheque....	682	684	Cambio do Brazil.....
Berlim 90 d/v....	276	—	Premio da libra...
» cheque...	279	280	
Francfort 90 d/v..	276	—	
» cheque..	279	280	
Madrid cheque...	865	870	

1\$180







## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Junho

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1902	1901
I — Animaes vivos .....	1.515.644	1.573.839
II — Materias primas para as artes e indústrias .....	12.883.447	13.088.081
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	3.486.557	3.596.261
IV — Substancias alimenticias .....	4.784.187	7.488.717
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	1.827.682	2.481.036
VI — Manufacturas diversas .....	2.229.786	2.237.692
Taras .....	42.205	41.815
Total .....	26.769.508	30.507.441
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos .....	1.602.182	1.807.620
II — Materias primas para as artes e indústrias .....	2.847.352	3.117.295
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	522.874	650.620
IV — Substancias alimenticias .....	7.916.321	7.495.832
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	63.734	48.537
VI — Manufacturas diversas .....	869.037	912.667
Total .....	15.821.500	14.032.571

## Apedrejadores de comboios

Pelo Ministerio das Obras Publicas, e em conformidade com o pedido da Companhia Real dos Caminhos de ferro, foi enviado ao Ministerio do Reino um mappa dos apedrejamentos de comboios effectuados durante o mez de setembro findo.

Foram em numero de 13 os comboios apedrejados.

Como complemento d'esta noticia, somos informados de que a Secretaria do Reino já expediu ordens aos governadores civis dos districtos servidos por linhas ferreas, recommendando o emprego de meios energicos para averiguação e punição dos culpados.

Ora ainda bem!

Agora, queira Deus que os srs. governadores civis façam o seu dever.

Mas não pôde passar sem alguma referencia especial a idéa da nova estatistica. Por essa não esperava o sr. conselheiro Villaça, illustre chefe da Repartição de estatistica do Ministerio das Obras Publicas!

Até agora tínhamos, em materia de caminhos de ferro, mappas que nos indicavam, referidos a diversos periodos, tudo quanto se referia ao movimento de passageiros e trafego de mercadorias. Regularmente se sabia, ao fim de cada mez, quantos bilhetes se tinham vendido durante esse mez; quantas toneladas tinham sido transportadas; quantas pessoas tinham andado no ascensor da gare do Rocio; quanto isto e quanto aquillo.

D'aqui por diante, e segundo os mappas organizados no Ministerio das Obras Publicas, vamos saber, no principio de cada mez, com a maxima regularidade, quantos comboios foram apedrejados durante o mez proximo passado.

A estatistica em Portugal está sendo realmente admiravel.

## O valor das estatisticas

Seria extraordinario erro negar hoje a importancia da estatistica em todos os ramos da actividade humana e principalmente nas questões relativas a caminhos de ferro. O ponto está em estabelecer estatisticas claras, devidamente orientadas e acima de tudo praticas.

Não admira, pois, que este assumpto preocupe as administrações e governos interessados, as revistas da especialidade e os congressos ferro viarios.

Um dos homens que mais se tem dedicado ao assumpto tem sido o sr. Amiot, engenheiro em chefe adjunto á direcção do Paris Lyão Mediterraneo.

O sr. Amiot, tanto na imprensa como nos congressos, tem recommendado a adopção dos mesmos processos estatisticos em todos os caminhos de ferro de fôrma que possivel se torne uma exacta apreciação dos resultados obtidos.

A questão que mais se pretende estudar é o producto da exploração por tonelada-kilometro e por passageiro-kilometro, isto é, saber se quanto se cobra, quanto se gasta e quanto se lucra em cada kilometro.

O resultados dos trabalhos publicados e a persistencia da propaganda neste sentido, levaram já quasi todas as administrações de caminhos de ferro da Europa a adoptar processos identicos nas suas estatisticas, com excepção das linhas inglezas que só agora parecem dispostas a acceitar o systema muito embora logrem insignificante importancia aos seus resultados, especialmente no que se refere a comparações d'umas para outras linhas, pois certo é que se as estatisticas passam todas a ter o mesmo aspecto, indispensavel continuará a ser ter-se em vista as notaveis diferenças, essenciaes mesmo, que existem nos processos de exploração de cada linha ou administração, que essas são e serão, por causas bem diversas, difficeis de harmonizar ainda durante largo tempo.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Cintra á Praia das Maças.**—A companhia conta ter a linha concluida em maio proximo.

Propõe-se a mesma companhia illuminar por electricidade as villas de Cintra a Collares, o que será d'uma enormissima vantagem para aquellas localidades,

A camara municipal de Cintra já auctorizou a expropriação da cadeia d'aquella villa e do predio contiguo á Torre, afim de se proceder ao alargamento ha muito projectado e sollicitado pela Companhia do Caminho de Ferro de Cintra á Praia das Maças.

**Cintra a Cascaes.**—A companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças requereu a concessão d'uma linha que, partindo d'aquella, logo á saída do tunnel, seguirá em leito proprio, ao lado da estrada, pelo Ramalhão e Alcabideche, a Cascaes.

E' uma linha muito necessaria que, ligando nos dois extremos as já existentes, será immensamente utilizada, durante a epocha do verão especialmente.

**Torres a Alcanena.**—O sr. Lucio Escorcio e outros requereram a concessão d'uma linha ferrea electrica, assente no leito das estradas districtaes 127 e 124 entre Alcanena e a villa de Torres Novas e entre esta e a estação do caminho de ferro de leste.

Como os leitores sabem, já houve linha ferrea entre estes pontos, a qual deixou de funcionar pelas desgraçadas condições em que foi construida e explorada.



Uma linha em que esses tristes casos não se dêem, será muito importante.

**Sant'Anna a Vendas Novas.** — Continuam com actividade os trabalhos de construcção d'esta nova linha ferrea, que será uma das mais importantes do paiz. Na semana passada, foram em inspecção, até Porto de Muge, os srs. director geral da Companhia Real, engenheiro chefe da exploração, e dois engenheiros da secção de vias e obras. Verificaram que o encontro da ponte entre Porto de Muge e Muge está quasi concluido.

Foram auctorizadas as fundações, por meio de ar comprimido, dos encontros das pontes sobre as ribeiras de Lane e de Canha.

A fiscalização da construcção da nova linha passou a ser exercida pela divisão da direcção fiscal de exploração.

**Commissario Régio.** — Tendo constado que para a vaga do snr. Elvino de Brito seria nomeado o sr. conselheiro Pimentel Pinto adjuncto do Commissario régio junto da Companhia Real, a *Tarde*, órgão do governo, desmentiu essa noticia.

**Mormugão.** — O *Diario do Governo* de 10 do corrente publicou o decreto approvando o accordo entre a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited e a Southern Mahrata Railway Company Limited, constante do contracto de 21 de agosto ultimo, que tambem é publicado, pela qual a primeira das referidas companhias transfere para a segunda o direito de explorar a linha e porto de Mormugão. O referido accordo é por cinco annos, podendo ser prorogado, com approvação do governo, e tambem rescindido quando a qualquer das duas companhias assim convenha ou quando o governo portuguez o indique.

O governo reserva se o direito de reconhecer ou não a necessidade de quaesquer obras addicionaes que possam ser recommendadas.

**Linha do Norte.** — A pedido da camara municipal do Porto, vae ser construido um abrigo no apeadeiro da Rua do General Torres. Já foram ordenados os respectivos estudos.

— A pedido tambem da junta de parochia de Revelles, vae ser estabelecida uma paragem no apeadeiro d'aquella denominação, para o comboio mixto que sae do Porto para Figueira-Alfarellos ao meio dia.

— Já está prompto a ser corrido para o seu definitivo logar o taboleiro metallico da Rua da Noeda, junto á estação de Campanhã, e destinada ao alargamento d'esta estação.

**Pias a Moura.** — O sr. Visconde de Altas Mórás participou á comissão nomeada pelo commercio de Moura, para tratar dos festejos pela inauguração do novo caminho de ferro, que se promptifica a satisfazer quaesquer encargos resultantes das mesmas festas.

A comissão deliberou convidar o sr. Ministro das Obras Publicas para assistir ao acto da inauguração.

Os temporaes de ha dias causaram bastantes prejuizos na linha e por isso partiram no dia 13 para ali o sr. director, acompanhado do engenheiro chefe do serviço sr. Magalhães Braga, a fim de tomarem as devidas providencias sobre a marcha dos trabalhos.

O aterro que fica entre a ponte em seguida a Pias abateu bastante. A dois kilometros de Moura, na herdade das *Enfermarias*, abateu tambem uma trincheira, que obstruiu a linha de forma que a machina, ao passar, se enterrou e com difficuldade pôde safar-se, ficando ainda assim com avarias.

Os carris ficaram todos torcidos, tendo de ser substituidos por outros. O muro do caes, na extensão de 50 metros, alluiu, abatendo o aterro quasi meio metro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

A sociedade minera e metallurgica de Peñaroya iraugurou o serviço publico do caminho de ferro que, partindo de San Quintin, Ciudad Real, vae ligar em Almodovar do Campo com a linha de Puertollano, e ahí se combina com o caminho de ferro Madrid-Badajoz.

Este novo caminho de ferro é de grande proveito local, pelo desenvolvimento que vae dar ás importantes minas de Villa Gutierrez.

\*

Trabalham actualmente 1.200 operarios no assentamento da linha de Utrillas a Zaragoza, e as obras de arte estão quasi concluidas.

\*

Em Barcelona já se realizaram as experiencias da tracção electrica na linha de Ensanche.

\*

A Companhia do caminho de ferro de Tajuña, cuja linha já chega a Comenar de Oreja, começou os trabalhos de prolongamento até Tarancón.

\*

Em San Sebastian foi construida uma linha ferrea electrica que conduz ao Monte Ulia, num percurso de 3.080 metros sem paragens, e com muitas curvas de curto raio.

Uma companhia especial explora o Monte Ulia, estabelecendo ali magnificos restaurantes, terraços, kiosques, etc. que attraem grande concorrência.

\*

Proseguem com muita actividade as obras do caminho de ferro de Moreda a Granada, trabalhando-se agora com maior afan no troço de Daifontes a Albolote.

\*

Tambem progridem muito as obras na linha que a Sociedade Vasco-Asturiana está construindo entre o magnifico porto de San Esteban (Muros de Pravia) e Ujo.

Actualmente trabalha-se nas fundações para as pontes que atravessam sobre o Nalón. A perfuração dos tunneis vae muito adiantada.

\*

Está em estudos um novo projecto do caminho de ferro de Noguera Pallaresa.

\*

Em Salamanca projecta-se a construcção de um caminho de ferro electrico com aproveitamento das quedas combinadas do Douro e Agueda. Esse caminho de ferro partirá de Fermoselle, e atravessará a rica região da Ribeira do Douro, dividindo-se por dois ramaes em Barruecopardo, indo um directamente a Lumbrales, seguindo o outro para Vitigudido, e estabelecendo comunicação com a linha de Salamanca á fronteira portugueza, por Villaviega.

\*

Foi auctorizada a Companhia Vasco-Castellana a occupar terrenos do dominio publico necessario para o estabelecimento do caminho de ferro de Burgos a Santovenia.

\*

A *The Sevilla Tramways Company Limited* pediu a concessão de um caminho de ferro electrico em Sevilha, desde Capuchinos até San Fernando.

### França

O governo auctorizou a companhia de caminhos de ferro departamentais a abrir á exploração a linha de Brossettes a Dunières, e asecção da linha de Cheylard a Yssingaux, comprehendida entre Sainte-Agrève e Yssingaux.

\*

Estão concluidos os estudos para a construcção de uma linha ferrea de Saintes a Burle, na Charente-inferior.

\*

A Companhia P. L. M. vae construir um caminho de ferro directo de Cesson a Nemours, que reduzirá muito o percurso de Paris a Nemours.

\*

Foi inaugurada uma nova linha ferrea de Rodez a Carmaux. Nesta linha ha um viaducto, que os engenheiros francezes consideram uma das mais bellas realizações da sua arte.

Tem 460 metros de extensão, e um peso total de 3.630 toneladas de aço e ferro, e é de um systema inteiramente novo, que lhe dá a maior segurança.

### Allemanha

Vae ser construida em Leipzig uma gare monumental, cujo custo está orçado em 106 milhões de marcos.



## Inglaterra

O Anuario official dos caminhos de ferro que agora se publicou em Londres calcula em 484.348 milhas os caminhos de ferro abertos ao trafego, dando a cada milha 1.610 metros.

D'esta totalidade, 220.657 milhas correspondem á America do Norte, 168.605 á Europa, 35.580 á Asia, 58.364 á America Meridional, 15.800 á Africa, e 15.282 á Australia.

O Anuario inglez faz esta comparação por paizes: Os Estados Unidos da America figuram em primeiro lugar com 190.378 milhas, seguindo-se a Allemanha com 39.944, a Russia com 29.894, a França com 26.615, a India com 25.035, a Austria-Hungria com 22.919, a Inglaterra e a Irlanda com 21.700, o Canadá com 15.650, a Australia com 15.286, a Argentina com 10.419, a Italia com 9.810, o Mexico com 9.693, o Brazil com 8.718, a Hespanha com 8.300.

Coisa curiosa: Portugal não apparece na estatística do Anuario inglez. A não ser que o seu organizador incluísse já as linhas ferreas portuguezas na parte da estatística que se refere á Gran-Bretanha.

Talvez!

## Australia

Em Melbourne trata-se com grande actividade de applicar a tracção electrica aos caminhos de ferro, tendo já sido enviado um engenheiro notavel á America e Europa officialmente encarregado de estudar a nova applicação da electricidade.

A primeira linha onde será introduzido o moderno systema será de Melbourne a Saint-Kilda. O custo d'essa transformação está orçado em 100 000 libras sterlingas.

## Mexico

Foi feita a concessão de um caminho de ferro de Viesca (Coahuila) a Mazopil, que terá 130 kilometros de extensão, e porá em comunicação uma região agricola muito prospera com um centro mineiro muito importante.

# Companhia Real

## Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 30 de junho de 1902

(Continuação do n.º 355)

### Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1901:

Em 1895....	14.960 <sup>m²</sup>	a 3\$000	réis por m²...	44:880\$000
» 1896....	450 <sup>m²</sup>	a 2\$222,22	» » »	1:000\$000
» 1897....	3.491 <sup>m²</sup> ,25	a 6\$000	» » »	20:947\$500
» 1898....	2.416 <sup>m²</sup> ,57	a 6\$000	» » »	14:499\$420
» 1898....	223 <sup>m²</sup> ,18	por réis .....	300\$580	
» 1899....	1.089 <sup>m²</sup> ,91	a 6\$000	réis por m²...	6:539\$460
» 1899....	2.250 <sup>m²</sup>	a 7\$000	» » »	15:750\$000
» 1901....	2.290 <sup>m²</sup> ,25	a 7\$000	» » »	16:031\$750
Total...	27.171 <sup>m²</sup> ,16		Réis	119:948\$710

Por estas vendas recebemos, em 1896, 40 obrigações de 4 % (serie unica) no valor de .....	1:000\$000
Comprámos, em 1897, para serem amortizadas, 200 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau por .....	18:918\$193
Comprámos, em 1898, duas obrigações de 4 % (serie unica) por .....	98\$660
Comprámos, em 1900, 437 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau, para serem amortizadas, por .....	45:522\$297
Comprámos, em 1901, para serem amortizadas, 231 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º gráo e 461 ditas de 4 % privilegiadas de 2.º gráo por .....	38:360\$744
De modo que em 31 de dezembro de 1901 só havia para applicar á compra de obrigações de 4 %....	16:048\$816
Como acima .....	119:948\$710

Teem sido amortizadas até 31 de dezembro de 1901 com o producto da venda de terrenos conquistados ao Tejo:

882 obrigações de 4 % privilegiadas de 1.º grau  
489 » » » » » 2.º »

Os numeros das obrigações de 4 % comprados em 1900, en-

contrar-se-hão no documento junto n.º 32 e foram publicados no *Diario do Governo* n.º 165 de 27 de julho de 1901.

Os numeros das obrigações compradas em 1901 serão publicados em appenso a este relatorio.

Os prazos da troca e estampilhagem das antigas obrigações, pelas estabelecidas ou creadas nos termos da convenção de 4 de maio de 1894, acabaram:

Em 1 de janeiro de 1901 para as obrigações de 4 1/2 % (Beira Baixa) 1.ª serie;

Em 1 d'outubro de 1901 para as obrigações de 4 1/2 %, segunda e terceira series;

Em 18 de novembro de 1901 para as obrigações de 3 e 4 %.

Não foram, nos prazos legais, apresentadas á troca ou estampilhagem:

Obrigações antigas de 4 1/2 % (1.ª serie) .....	45
Obrigações de 4 1/2 % (3.ª serie) .....	1.521
Obrigações de 4 % .....	167
Obrigações de 3 % .....	995

As obrigações de 4 1/2 % (2.ª serie) foram todas estampilhadas. O numero de titulos a estampilhar ou a trocar era o seguinte em 31 de dezembro de 1901:

	Antigos	Estampilhados ou trocados	Não apresentados
3 % .....	557.069	556.074	995
4 % .....	97.796	97.629	167
4 1/2 %, 1.ª serie .....	94.510	94.465	45
— 2.ª serie .....	8.890	8.890	—
— 3.ª serie .....	39.362	37.841	1.521
	<u>797.627</u>	<u>794.899</u>	<u>2.728</u>

As obrigações não apresentadas, em obediencia aos preceitos do § 2.º da base 13.ª da citada convenção de 4 de maio de 1894 prescreveram a favor da Companhia.

De accordo com os artigos 13.º, 24.º e 49.º dos estatutos, deixam de fazer parte este anno dos corpos gerentes, podendo, porém, ser reeleitos:

No conselho de administração:

No grupo eleito pelos srs. obrigacionistas:

*Conselheiro Antonio Maria Pereira Carrilho*

e ex.<sup>mos</sup> srs.:

*Visconde de Richemond*

*E. Rostand*

No grupo eleito pelos srs. accionistas o ex.<sup>mo</sup> sr.

*João Pedro Diogo Patrone Junior.*

No conselho fiscal, os ex.<sup>mos</sup> srs.:

*Alfredo Mendes da Silva*

*Dr. Francisco Teixeira de Queiroz.*

E temos a honra de propor aos srs. accionistas, em reeleição, o preenchimento da vacatura no conselho de administração pela parte que lhe compete e o preenchimento, igualmente em reeleição, das duas vacaturas no conselho fiscal.

O producto das receitas brutas do exercicio corrente nas suas primeiras 20 semanas, excluindo reembolsos e impostos cobrados por conta do thesouro e garantias de juro, comparado com o de igual periodo dos exercicios anteriores desce 1894, mostra o seguinte:

	Passageiros	Gr. velocidade	Peq. velocidade	Totaes—Réis
1894....	471:154\$901	85:669\$645	550:635\$482	1.057:465\$118
1895....	437:183\$030	84:765\$178	548:814\$532	1.106:762\$740
1896....	522:983\$861	81:423\$084	595:482\$079	1.199:889\$024
1897....	547:930\$551	91:983\$724	620:568\$387	1.260:482\$662
1898....	632:123\$274	102:597\$010	675:814\$616	1.410:534\$900
1899....	723:531\$153	111:035\$063	727:514\$114	1.562:080\$330
1900....	627:029\$468	112:175\$425	795:589\$300	1.544:794\$193
1901....	695:028\$945	125:819\$062	780:476\$231	1.599:324\$238
1902....	700:164\$000	140:722\$000	805:235\$000	1.646:121\$000

Assim, as 20 primeiras semanas do anno de 1902 apresentam as seguintes differenças, sobre igual periodo dos annos 1894 a 1901:

	Passageiros	Gr. velocidade	Peq. velocidade	Totaes—Réis
1894.....	+ 229:004\$009	+ 55:052\$355	+ 304:599\$518	+ 588:655\$882
1895.....	+ 226:080\$970	+ 55:956\$822	+ 236:420\$468	+ 539:358\$260
1896.....	+ 177:180\$139	+ 59:29\$916	+ 209:752\$921	+ 446:231\$976
1897.....	+ 152:233\$449	+ 48:738\$276	+ 184:666\$613	+ 385:638\$338
1898.....	+ 68:040\$726	+ 38:124\$990	+ 19:420\$384	+ 235:580\$100
1899.....	+ 23:367\$153	+ 29:686\$937	+ 77:720\$886	+ 84:840\$670
1900.....	+ 63:134\$532	+ 28:646\$575	+ 9:645\$700	+ 101:326\$807
1901.....	+ 5:135\$055	+ 16:902\$938	+ 24:758\$769	+ 46:796\$762



São animadores estes numeros, tanto mais que o principio do actual anno, em consequencia de prelongada e aspera invernha, apresentava diminuição de receita; confiamos, portanto, em que os resultados da nossa exploração, em 1902, não sejam inferiores aos de 1901.

E a nota do dinheiro remettido para o nosso cofre central, pelas diversas estações da nossa rêde tem sido desde o principio do anno até 17 de maio, o seguinte :

1894 .....	1.030:151\$057
1895 .....	1.082:296\$685
1896 .....	1.190:214\$626
1897 .....	1.234:068\$640
1898 .....	1.295:377\$075
1899 .....	1.442:888\$178
1900 .....	1.497:468\$395
1901 .....	1.500:805\$450
1902 .....	1.639:651\$455

Assim, 1902 apresenta para *mais* sobre :

1901 .....	78:845\$005
1900 .....	142:183\$060
1899 .....	196:762\$977
1898 .....	344:274\$380
1897 .....	405:582\$915
1896 .....	449:436\$829
1895 .....	557:354\$770
1894 .....	619:500\$398

O vosso conselho, de accordo com os estatutos, propõe que sejam mantidos em 1902 os mesmos vencimentos por vós fixados aos corpos gerentes da Companhia, e commissario regio e seu adjunto, em relação aos exercicios de 1900 e 1901, na sessão de 10 de junho de 1901.

Por escriptura de 3 de maio ultimo, lavrada nas notas do tabellião sr. Jorge Filippe Cosmelli, e conforme a resolução da assembléa geral dos senhores accionistas d'esta Companhia, de 30 de junho de 1900, foi convertido em definitivo o contracto constante da escriptura publica de 25 de novembro de 1899, de empreitada com Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes para o acabamento da construcção e exploração da linha de Vendas Novas a entroncar com a nossa linha de Leste, começando a correr os prazos do dito contracto de 25 de maio de 1899, a datar do dia 3 de maio proximo passado e não importando a escriptura d'esse dia para a nossa Companhia nenhum adeantamento de fundos ou de despesa effectiva diversos dos que expressamente foram estipulados no contracto provisorio citado de 25 de maio de 1899 e tudo d'accordo com a mesma resolução da assembléa geral dos senhores accionistas de 30 de junho de 1900. (Documentos n.º 33 a 33-C)

Tendo o deposito de 6 milhões de francos á nossa ordem sido realizado nas caixas do «Comptoir National d'Escompte», de Paris, em conformidade das clausulas do referido contracto, segundo aviso do mesmo estabelecimento bancario, de 23 de maio ultimo (documento n.º 34), e tendo sido satisfeitas tambem varias outras condições preliminares da mesma empreitada; pela nossa parte foram já dadas as providencias necessarias para que a construcção se realize e a exploração da linha das Vendas Novas possa começar dentro dos periodos ajustados.

No anno findo de 1901, este conselho viu finar-se o nosso collega o sr. G. Buron, e já este anno registrou tambem com profunda magua o fallecimento d'outro nosso estimadissimo collega, antigo presidente da commissão administrativa da nossa Companhia e ultimamente vice presidente da commissão executiva, o sr. conselheiro de estado, Frederico de Gusmão Correia Arouca.

O Conselho, sentindo tão lamentavel e inesperada perda de collegas tão illustrados e cujo zelo pelos interesses da nossa Com-

panhia se manifestavam a cada passo, apresentou unanimemente e em devido tempo ás familias dos nobres extinctos a demonstração de pesar por tão fataes successos; espera que os srs. accionistas o acompanhem nesta merecida demonstração.

A vacatura no grupo dos administradores de nomeação do governo, deixadas pelo sr. conselheiro Arouca — ainda não foram preenchidas — a do sr. Buron já foi preenchida, nos termos estatuarios, pelo sr. Dorizon, felicitando-se o conselho por tão feliz escolha.

(Continúa).

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de taboas de pinho

No dia 20 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 taboas de pinho da terra de 2,800X0,230X0,075.

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

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

Lisboa 25 de setembro de 1902.

#### Fornecimento de madeiras diversas

No dia 27 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

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

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

Lisboa 25 de setembro de 1902.

## CAMPAINHAS ELECTRICAS

Apparelhos de precisão

Resultados garantidos

M. Herrmann

6 e 8, CALÇADA DO LAVRA, 6 e 8  
LISBOA

## RUY DA TRINDADE

INGÉNIEUR-CONSEIL — U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negocios technicos e industriaes na Belgica ou no estrangeiro

CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO — 44, Rua d'Aremberg, BRUXELLAS

TELEPHONE 4653



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

Nos ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

**ALCOBAÇA** *Hotel Gallinha.* — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. Car-sor para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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

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

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

**GUIMARÃES** *Grande Hotel do Toural.* — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis 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.* — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 27 de Outubro sahirá o paquete **Danube** para

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

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

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

**HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de outubro de 1902**

COMPANHIA REAL				Lisboa Cintra Lisboa				LISBOA T. VEDRAS FIGUEIRA				Mangualde Guarda Mangualde							
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	P. rt.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	—	—	n 8-55 m.	11-50 m.	u 3-10 m.	6-0 m.		
5-50 m.	6-8 m.	6-15 m.	7-4 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa		7-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.	u 8-30 n.	11-30 n.		
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-41 m.	6-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-10 n.	—	—	8-51 n.	8-35 m.	n 4-15 t.	7-5 t.		
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	10-35 m.	11-40 m.	8-45 m.	9-20 m.	Coimbra	Figueira	Coimbra		3-55 m.	5-49 m.	3-55 m.	6-40 m.	f 9-50 m.	11-17 m.		
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-35 m.	11-12 m.	6-0 m.	7-46 m.	6-5 m.	7-46 m.	6-0 m.	7-46 m.	6-5 m.	7-46 m.	g 1-9 t.	2-46 t.		
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-4 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	8-20 m.	11-4 m.	10-20 m.	12-0 t.	12-45 t.	2-30 t.	12-35 t.	3-10 t.	c 4-47 t.	6-10 t.		
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	2-35 t.	3-43 t.	a 12-35 t.	1-10 m.	12-45 t.	2-30 t.	12-35 t.	3-10 t.	—	—	3-45 t.	5-55 t.	t 6-10 t.	7-24 t.		
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-31 m.	a 3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	—	—	v 9-25 n.	11-5 n.	—	—	—	—	9-22 n.	11-1 n.		
11-5 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 t.	a 4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.	Ovar	Porto	Ovar		4-0 m.	c 5-36 m.	9-59 m.	11-55 m.	Porto	Braga		
11-50 m.	12-8 m.	12-45 m.	1-4 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5-10 t.	7-30 m.	9-18 m.	c 4-17 t.	5-53 m.	7-0 m.	9-18 m.	c 4-17 t.	5-53 m.	4-21 m.	7-45 m.		
12-35 t.	13-53 t.	1-30 t.	1-49 t.	a 5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.	8-20 m.	11-4 m.	10-20 m.	12-0 t.	f 6-55 m.	8-46 m.		
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	a 6-20 t.	7-0 t.	a 5-30 t.	6-5 t.	7-0 m.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.	11-20 m.	1-51 t.	4-28 t.	7-5 t.	g 7-54 m.	9-48 m.		
2-5 t.	2-23 t.	3-0 t.	3-19 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	7-0 m.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.	8-15 m.	10-55 m.	12-19 t.	2-47 t.	8-15 m.	10-55 m.		
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4-4 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	9-30 m.	10-34 n.	5-34 t.	6-39 t.	11-20 m.	1-51 t.	4-28 t.	7-5 t.	11-20 m.	1-51 t.		
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-a9 t.	9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.	5-45 t.	8-35 n.	g 9-36 n.	11-30 n.	4-20 t.	6-12 t.		
4-20 t.	4-38 t.	5-15 t.	5-34 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	7-0 t.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.	a 11-12 n.	1-7 n.	—	—	5-45 t.	8-35 n.		
5-5 t.	5-23 t.	6-0 t.	6-19 t.	12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.	Espinho	Porto	Espinho		a 11-12 n.	1-7 n.	—	—	g 9-36 n.	11-30 n.		
5-50 t.	6-8 t.	6-45 t.	7-4 t.	Lisboa	Saca em	Lisboa		7-4 m.	c 8-0 m.	c 5-40 m.	6-44 m.	4-21 m.	9-49 m.	5-45 t.	10-40 n.	4-21 m.	9-49 m.		
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	9-36 m.	10-41 m.	c 8-26 m.	9-20 m.	NINE	BRAGA	NINE		5-18 t.	5-47 t.		
7-20 t.	7-38 t.	8-15 n.	8-34 n.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.	—	—	9-15 m.	9-50 m.	—	—		
8-5 n.	8-23 n.	9-0 n.	9-19 n.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	4-25 t.	5-45 t.	2-58 t.	4-4 t.	5-18 t.	5-47 t.	9-15 m.	9-50 m.	12-1 m.	12-25 m.		
8-50 n.	9-8 n.	9-45 n.	10-4 n.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	9-30 n.	10-34 n.	5-34 t.	6-39 t.	PORTO	Vaiença	PORTO		8-15 m.	1-55 t.		
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	11-5 n.	12-10 n.	11-5 n.	12-10 n.	11-20 m.	3-53 t.	9-56 m.	2-47 t.	8-15 m.	1-55 t.		
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-31 n.	1-39 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	<b>SUL E SUESTE</b>				5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-5 t.	11-20 m.	3-53 t.		
11-5 n.	11-23 n.	12-0 n.	12-19 n.	g 2-0 t.	2-41 t.	1-49 t.	2-34 t.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA		a 11-12 n.	3-22 n.	—	—	5-45 t.	11-28 n.		
11-50 n.	12-8 n.	12-45 n.	1-4 n.	g 3-10 t.	3-54 t.	2-40 t.	a 3-10 t.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	Vianna	Vaiença	Vianna		8-0 m.	9-55 m.		
Todos param em Algés.				4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	7-0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.	8-0 m.	9-55 m.	6-30 t.	8-35 n.	PORTO	Penafiel		
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	7-45 m.	8-20 m.	9-5 m.	9-40 m.	10-55 m.	12-41 t.	5-2 m.	c 6-35 m.	9-23 n.	11-9 n.		
5-25 m.	5-50 m.	6-0 m.	6-31 m.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.	PORTO	Regoa	PORTO		6-43 t.	8-31 n.		
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.	12-0 t.	12-35 t.	2-30 t.	3-5 t.	4-39 m.	11-10 m.	4-0 m.	8-45 m.	10-55 m.	12-41 t.		
1-0 t.	1-25 t.	1-36 t.	2-1 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	2-20 t.	2-55 t.	4-25 t.	5-0 t.	2-0 t.	6-31 t.	8-26 m.	1-19 t.	9-23 n.	11-9 n.		
2-30 t.	2-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	4-30 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.	a 11-12 n.	2-33 n.	—	—	6-0 t.	10-41 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.	6-10 t.	6-45 t.	—	—	PORTO	Barca d'Alva	PORTO		4-0 t.	11-30 n.		
10-0 n.	10-25 n.	10-36 n.	11-1 n.	Lisboa	Povoia	Lisboa		Lisboa	Setubal	Lisboa		7-20 m.	3-9 t.	11-7 m.	6-50 t.	6-0 t.	10-41 n.		
11-30 n.	11-55 n.	12-6 n.	12-31 t.	12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	Regoa	Barca d'Alva	Regoa		11-12 n.	2-33 n.		
Todos param em Algés.				3-10 t.	4-8 t.	1-35 t.	2-34 t.	2-20 t.	4-5 t.	1-0 t.	3-5 t.	5-0 m.	5-0 m.	9-53 m.	4-0 t.	8-37 n.	7-20 m.	3-9 t.	
C. SODRÉ Cascaes C. SODRÉ				10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	4-30 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.	10-50 m.	1-49 n.	12-44 n.	3-50 n.	7-20 m.	3-9 t.	11-7 m.	
a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		6-10 t.	7-53 t.	5-20 t.	7-10 t.	5-0 m.	9-53 m.	4-0 t.	8-37 n.	5-0 m.	9-53 m.	4-0 t.	
-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	Lisboa	Extremoz	Lisboa		10-50 n.	1-49 n.	12-44 n.	3-50 n.	10-50 m.	1-49 n.	12-44 n.	
a 7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-1 m.	12-17 n.	1-41 n.	7-45 t.	9-8 n.	7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.	TROFA	GUIMARÃES	TROFA		5-0 m.	9-53 m.	4-0 t.	
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b		4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	f 7-20 m.	9-6 m.	4-2 m.	5-57 m.	5-0 m.	9-53 m.	4-0 t.	
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-2 m.	6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-42 t.	Lisboa	Pia	Lisboa		g 8-1 m.	9-36 m.	f 5-50 m.	7-11 m.	7-40 m.	8-17 n.	7-48 t.	
8-30 m.	9-22 m.	a 8-53 m.	9-31 m.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	9-50 m.	11-21 m.	10-35 m.	12-7 t.	7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b		Lisboa	Faro	Lisboa		f 1-53 t.	3-30 t.	4-0 t.	5-35 t.	9-10 n.	9-47 n.	9-18 n.	
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.	7-45 m.	4-0 t.	7-15 m.	3-5 t.	g 2-20 t.	3-53 t.	f 7-20 t.	9-5 n.	9-15 n.	10-20 n.	a 9-55 n.	
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-1 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	7-50 m.	8-40 m.	10-40 n.	10-40 n.	11-17 n.	10-48 n.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	8-45 m.	1-10 t.	6-33 t.	5-8 m.	LISBOA	SILVES	LISBOA		10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 n.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	—	—	h 7-50 t.	12-34 n.	4-30 t.	4-35 m.	6-30 t.	5-30 m.	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 n.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	Lisboa	Porto	Lisboa		Lisboa	SILVES	Lisboa		12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 n.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	d 7-0 m.	8-0 n.	4-34 m.	3-35 t.	Faro	SILVES	Faro		12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 n.
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	b 8-50 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	5-50 m.	8-40 m.	5-20 m.	7-55 m.	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 n.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	a 4-30 t.	11-25 n.	a 3-57 t.	10-53 n.	P. NOVO	SETUBAL	—	—	5-15 m.	5-37 m.	—	—	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	d 6-45 t.	11-35 m.	8-19 n.	5-50 m.	1-50 t.	2-15 t.	—	—	5-15 m.	5-37 m.	—	—	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	7-30 t.	—	—	—	CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA		5-15 m.	5-37 m.	—	—	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-1 t.	9-30 n.	7-20 m.	—	—	6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	4-35 m.	5-15 m.	5-37 m.	—	—	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	<b>Aveiro</b>				6-15 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m.	5-15 m.	5-37 m.	—	—	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa		SILVES	TUNES	SILVES		6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	4-35 m.	5-15 m.	5-37 m.	—	—
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-31 t.	b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b 5-39 t.	6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	4-35 m.	6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	4-35 m.	5-15 m.	5-37 m.	—	—
a 6-1																			



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



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

*Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>*

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Kaiser**. Sahirá a **31** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Alger**, Malta, Smyrna, Constant e Odessa, vapor allemão **Pera**. Sahirá a **19** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **S. Paulo**. Sahirá a **24** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a **1** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a **23** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bremen**, vapor allemão **Nestor**. Sahirá de **18** a **19** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a **22** de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Brésil**. Sahirá a **20** de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Genova**, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **23** de outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá de **28** a **29** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Asunción**. Sahirá de **21** a **22** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **19** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Gua-hya**. Sahirá a **24** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a **31** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** e Antuerpia, vapor hespanhol **Juan Cunningham**. Sahirá a **16** de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Traessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Maceió**, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Holsatia**. Sahirá a **23** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a **20** de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a **19** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Fluminense**. Sahirá a **27** de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a **24** de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **12** de novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia**. Sahirá a **29** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Paranaguá**. Sahirá a **17** de outubro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a **31** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>o</sup> Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a **21** de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a **22** de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



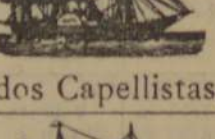
**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a **5** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **27** de outubro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, e Bordeus, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a **21** de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Vlissingen** e Hamburgo, vapor allemão **Konig**. Sahirá de **18** a **19** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Vlissingen** e Hamburgo, vap. allemão **President**. Sahirá de **21** a **22** de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>







COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta*

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 8 — GRANDE VELOCIDADE

**Reembolsos**

de quantia

não superior a 50\$000 réis

EM APPLICAÇÃO DESDE 20 DE OUTUBRO DE 1902

Entre as seguintes estações

PROCEDENCIA	DESTINO
ou vice-versa	
Pampilhosa	Fundão a Sabugal
Figueira	» » » e Mealhada a Porto
Maiorca a Murtede, Luso a Pinhel, Cerdeira a Villar Formoso	Todas as estações da Companhia Real, excepto Guarda, Figueira e Pampilhosa
Guarda a Covilhã	Coimbra a Porto
Fundão e Tortozendo	» , Coimbra-B e Souzellas



## Quadro da via a seguir

0— Trafego interno

1— Via Guarda

2— » Abrantes—Pampilhosa

3— » Alfarellos—Figueira

4— » Alfarellos—Pampilhosa

5— » Pampilhosa

6— » Figueira

7— » Campolide—Guarda

8— » Pampilhosa

9— » Norte—Pampilhosa

Fundão e Tortozendo	Covilhã a Sabugal	Guarda	Villa Fernando a Villar Formoso	Pinhel	Villa Franca das Naves	Celorigo e Fornos	Gouvea	Mangualde e Nellas	Cannas e Oliveirinha	Carregal	Santa Comba	Mortagua	Luso	Murtede	Cantanhede	Limeira	Arazede	Montemor	Alhadas	Maiorca	Figueira da Foz	
0	0	0	1	1	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	0	Lisboa R e Campolide
0	0	0	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Lisboa P a Entroncamento
0	0	0	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Barquinha
0	0	0	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Tancos
0	0	0	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Praia ás fronteiras de Badajoz ou V. d'Alcantara
0	0	0	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Payalvo
0	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Chão de Maças a Formoselha
0	0	0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	0	Taveiro
8	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	0	Coimbra B e Coimbra
8	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	0	Souzellas
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pampilhosa
0	8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	Mealhada a Porto (Campanhã)
0	0	0	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	0	Caes do Sodré a Cascaes
0	0	0	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	0	Alcantara T a Bemfica
0	0	0	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	6	0	Porcaltota e Queluz
0	0	0	7	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	0	Barcarena a Cintra e Sabugo
0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	0	Mafra a Santo Aleixo
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	Figueira da Foz
0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	0	Verride
0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Alferrarede
0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Mouriscas a Belver
0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Barca d'Amieira
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Fratel
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Rodam
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Sarnadas
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	0	Castello Branco
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	0	Alcains
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	0	Lardosa
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	0	Castello Novo
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	0	Alpedrinha
0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	Valle de Prazeres a Alcaide
—	—	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Fundão a Sabugal

Taxas a applicar separadamente ao trajecto correspondente a cada Companhia pelos reembolsos até á quantia de **50\$000 réis.**

De 1 a 100 kilometros.....	50 réis
» 101 a 200 kilometros .....	60 »
» 201 a 300 .....	90 »
» 301 em diante .....	120 »

**N. B.**— Nas linhas da Companhia Real serão as distancias estabelecidas pela somma dos kilometros de applicação, tendo-se em conta um só minimo de cobrança, sejam quaes forem os trajectos que haja a considerar.

## Condições

1.<sup>a</sup> Aos preços resultantes das taxas d'esta tarifa accrescem os direitos de guia e registo e o imposto de sello.

2.<sup>a</sup> O pedido de reembolso será feito e assignado pelo expedidor ou quem o represente, na nota de expedição. N'este documento o expedidor ou quem as suys vezes faça, indicará, por extenso, a quantia que de sua conta, deve ser cobrada ao consignatario.



3.<sup>a</sup> Com a senha da remessa será entregue ao expedidor a senha do *Aviso de cobrança de reembolso*.

4.<sup>a</sup> A estação de chegada cobrará do consignatario, no acto da entrega da remessa, a quantia cujo reembolso haja sido requisitado, e enviará, como remessa ordinaria de grande velocidade, o aviso de cobrança de reembolso á estação expedidora.

5.<sup>a</sup> O custo do reembolso póde ser pago pelo expedidor no acto da liquidação da respectiva cobrança, ou pelo consignatario ao retirar a remessa sobre a qual incidir o reembolso, isto em conformidade com o que fôr requisitado pelo expedidor no talão do *Aviso de cobrança de reembolso*.

6.<sup>a</sup> Os reembolsos serão pagos depois de ser cobrada a sua importancia pela estação destinataria da respectiva remessa.

7.<sup>a</sup> Na senha do *Aviso de reembolso* passará o interessado recibo na fôrma legal ao liquidar a respectiva quantia.

A assignatura d'este recibo será a de quem houver assignado o competente pedido na nota de expedição.

8.<sup>a</sup> Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer pedidos de reembolsos a que ella possa aproveitar.

9.<sup>a</sup> Ficam em vigor as condições da Tarifa Geral em tudo que não seja contrario ao que a presente estipula.

Lisboa, 10 de Setembro de 1902.

---

Exp. 490

O Director Geral da Companhia

*Chapuy*



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Serviço combinado com as Companhias de Salamanca á Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca e Norte de Hespanha

Tarifa especial B. S. M. N. n.º 8 = Grande Velocidade

(N. M. S. n.º 1 nas Companhias Hespanholas)

Applicavel desde 20 de Setembro de 1902

VIA Villar Formoso — Fuentes d'Oñoro

PARAGRAPHO PRIMEIRO

Caranguejos do rio, amêjoas, ostras, escabeches de carnes, de aves e de peixes; anchovas e sardinhas frescas ou salpicadas, em sal, gelo ou neve, carnes frescas, caça grauda e miuda, aves mortas, caracoos da terra, fructas e legumes frescos, hortaliças, gelo, leite, manteiga e nata fresca, queijos frescos e requeijões.

DE QUALQUER ESTAÇÃO DAS LINHAS DE

Madrid a Irun-Hendaya, Villalba a Medina por Segovia, Venta de Baños a Alar (San Quirce), Alar (San Quirce) a Santander, Castejón a Bilbao, Alsasua a Barcelona, Tudela á Tarazona, Tardienta a Jaca, Selgua a Barbastro, Lerida a Reus e Tarragona, e Barcelona a San Juan de las Abadesas

A outra qualquer estação da linha da Beira Alta ou vice-versa,

exceptuando as estações de Figueira da Foz e Pampilhosa, que só receberão ou expedirão estas mercadorias de ou para as estações de Medina a Irun-Hendaya, Venta de Baños a Alar (San Quirce), Alar (San Quirce) a Santander e Miranda a Bilbao, taxar-se-ha, em todo o percurso, pelos seguintes preços:

		Por cada 1:000 kilos e kilometro	Minimo de cobrança por cada 1:000 kilos
Percurso até 50 kilometros .....	Pesetas	0,42	»
	Réis	76	»
" de 51 a 100 kilometros .....	Pesetas	0,35	21. »
	Réis	63	3.780
" de 100 kilometros em diante .....	Pesetas	0,28	35. »
	Réis	51	6.300

PARAGRAPHO SEGUNDO

As mesmas mercadorias comprehendidas no paragrapho primeiro

De Luso a Madrid — Principe Pio ou vice-versa	Preços por 1:000 kilogrammas				
	Beira Alta	Salamanca	Medina	Norte de Hespanha	TOTAL
	Pesetas 41. » Réis 7.380	26,58 4.784	16,40 2.952	44,02 7.924	128. » 23.040



Condições especiaes relativas aos §§ 1.º e 2.º

1.º — Dada a natureza da maior parte das mercadorias, e o grande percurso que effectuam, assignam-se como quebras naturaes as indicadas no quadro seguinte:

Mercadorias	Percursos		
	Até 200 kilom.	Mais de 200 kilom.	Maximo de quaiquer percurso superior
	Por %	Por %	Por %
Carnes frescas.....	2	0,50 por cada 200 kilom.	2,50
Caracoos.....	2	0,50 " " 200 "	2,50
Fructas e legumes frescos .....	3	1 " " 200 "	4
Queijos .....	1	1 " " 200 "	2
Requeijões .....	2	1 " " 100 "	3
Caranguejos do rio, mariscos, escabeches e peixe fresco sem gelo nem sal.....	1	1 " " 200 "	3
Peixe fresco com sal.....	3	1 " " 100 "	6
Peixe fresco com gelo.....	6	2 " " 100 "	10
Manteiga e nata fresca.....	1	1 " " 100 "	4

As mercadorias que não se achem incluídas na tabella precedente, calcular-se-ha a quebra correspondente, applicando-lhes os tantos % da mercadoria similar.

2.º — Os envolucros exteriores que se empregarem no transporte de manteiga, queijos, etc., serão de madeira consistente, com as iniciaes gravadas a fogo.

Estes transportes sahirão pelo primeiro comboio de passageiros que tenha carruagens das tres classes, sempre que sejam apresentados, pelo menos, com tres horas d'antecipação á fixada para a partida do mesmo comboio devendo seguir a seu destino pelos comboios de éguaal classe, que directamente enlacen com elles.

PARAGRAPHO TERCEIRO

Aves vivas em jaulas de madeira, e Ovos

De Luso a Madrid—Principe Pio ou vice-versa	Preços por 1:000 kilogrammas				
	Beira Alta	Salamanca	Medina	Norte de Hespanha	TOTAL
	Pesetas 51,28 Reis 9.230	33,23 5.982	20,49 3.688	55. » 9.900	160. » 28.800

Condições especiaes relativas ao § 3.º

1.ª — Só se admittirão para o transporte de aves, jaulas com barrotes fixos de madeira consistente, com uma unica porta, e construídas de forma que impeçam em absoluto a sahida ou extracção das aves pelos buracos ou espaço dos mesmos. As jaulas serão rotuladas com letras ou marcas especiaes gravadas a fogo, e quando isto não seja possivel, levarão presas com arame zincado, etiquetas de madeira, chapa de zinco, ferro ou folha de lata com as sobreditas letras ou marcas especiaes.

2.ª — Os remettentes deverão sellar as portas das jaulas com arame zincado e selladeira de sua propriedade que deixe gravado no chumbo o nome e iniciaes ou marcas do expedidor.

Na escripturação se fará constar que os volumes vão sellados pelo expedidor, indicando as letras, nomes ou marcas especiaes gravadas no chumbo.

Quando se dê o caso de que, ou pelo rompimento do sello ou por o de um ou mais paus d'uma jaula de aves, as Companhias tenham que acceitar a responsabilidade por falta parcial, resolver-se-hão as reclamações d'accordo com a mesma base estabelecida para a falta total d'um volume, conforme se indica na condição 4.ª

3.ª — E' indispensavel que as jaulas e as caixas se apresentem acondicionadas de forma que se possam carregar uns volumes sobre outros, sem perigo de prejudicar o conteúdo, quer por fragilidade do envolvero quer por falta de capacidade. As jaulas para conducção de aves deverão ter 0<sup>m</sup>,35 d'altura por 0<sup>m</sup>,75 de largura, e n'um metro quadrado de superficie não deverão os expedidores collocar mais de 33 aves.

As Companhias não se encarregarão, em caso algum, d'alimentação das aves, e, portanto, não serão responsaveis pela sua morte ou depreciação, salvo quando haja injustificado atraso ou negligencia e má condição do transporte.



Com relação ás remessas d'outras qualidades de aves não especificadas, a indemnisação por perdas ou avarias, se fixará, d'accordo com o que previne o Codigo Commercial, pelo preço que a mercadoria tenha no mercado.

Até	200 kilometros de percurso . . . . .	4 <sup>0</sup> / <sub>10</sub>
Além de 200	" " . . . . .	2 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> por cada 100 kilometros

Desde o 1.º de maio a 31 d'outubro . . . . .	8 0/0
Desde o 1.º de novembro a 30 d'abril . . . . .	6 0/0

6.<sup>a</sup> — Tratando-se de ovos, estes deverão ser acondicionados em caixas bem construídas, selladas como se diz na condição 2.<sup>a</sup>, e não em cestos ou outros envoltórios; devendo ser acondicionados só com palha miuda a fim de evitar que se quebre o conteúdo, não devendo o peso de cada caixa exceder a 50 kilos.

Para as faltas de ovos porque devam responder as Companhias, estas indemnizarão a sua importancia na razão de pesetas 1,50 por cada kilo, deduzindo o peso do envulcro.

8.<sup>a</sup> — Quando as Alfandegas da fronteira (hespanhola ou portugueza) exigirem a abertura dos volumes e por consequencia a inutilisação do sello d'origem, sellar-se-hão de novo as jaulas ou caixas com a selladeira do agente despachante designado pelo consignatario ou por aquelle que, á falta de designação, despache d'officio, produzindo este sello, debaixo do ponto de vista da irresponsabilidade das Companhias portadoras a que se referem as condições 3.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup>, os mesmos effeitos que o sello primitivo.

10.<sup>a</sup> — Estes transportes effectuar-se-hão pelos comboios que levem passageiros das tres classes e que partam uma hora depois de feito o despacho, devendo seguir o seu destino pelos comboios de igual classe que directamente enlacem com elles.

1.<sup>a</sup> — Os preços d'esta tarifa comprehendem só os de transporte, manobras e transmissão. Não estão portanto comprehendidos:

- 1.º As despesas por operações d'Alfandega e documentos de despacho;
- 2.º Os impostos para o Governo Hespanhol e sellos;
- 3.º Os direitos de guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal.

2.<sup>a</sup> — As remessas de peso inferior a 10 kilos serão taxadas como tendo 10 kilos. Passando d'este peso, applicar-se-ha a tarifa por fracções indivisiveis de 5 kilos.

3.<sup>a</sup> — As companhias reservam-se o direito de exceder doze horas os prazos regulamentares de transporte e entrega.

4.<sup>a</sup> — Não se admittirão remessas cujos envolucros não reunam as condições de segurança e mais requisitos que se indicam nas differentes condições especiaes d'esta tarifa.

5.<sup>a</sup> — As companhias ficam isentas de toda a responsabilidade pelas avarias ou depreciações que estes transportes experimentem por mau acondicionamento ou insufficiencia dos envolveros, pela propria natureza do genero ou por causa de força maior.

6.<sup>a</sup> — As remessas facturadas pela presente tarifa, serão sempre expedidas em porte pago, em pesetas ou sua equivalencia.

7.<sup>a</sup>— Os preços d'esta tarifa applicar-se-hão d'officio, quando resultem ser os mais baratos, e os expedidores não solicitem por escripto na nota d'expedição, a applicação d'outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria no trajecto que tenha de percorrer.

8.<sup>a</sup> — A applicação d'esta tarifa, fica também sujeita ás condições das tarifas geraes das Companhias em tudo o que não seja contrario ás disposições precedentes.

9.<sup>a</sup> — A presente tarifa annulla e substitue a tarifa especial B. S. M. n.º 8 g. v. de 1 de março de 1895 e o aviso ao publico de 28 de fevereiro de 1899.

Os preços dos §§ 2.º e 3.º d'esta tarifa são applicaveis ás estações intermedias, quando sejam mais vantajosos para os interessados que os das tarifas geraes ou outras especiaes, e os §§ 1.º e 2.º são addicionaveis entre si.



## PARAGRAPHO QUARTO

AVES VIVAS, em jaulas pertencentes aos remetentes e carregadas em plata-formas das Companhias, sempre que as suas dimensões não excedam das ordinarias do material

Das mesmas estações das linhas do Norte de Hespanha ás mesmas estações da linha da Beira Alta e vice-versa, indicadas no § 1.º .....	PREÇOS POR JAULA E KILOMETRO	
	Carregada com aves	Vasia, de retorno
	Pesetas 1. » Réis 180	0,10 18

### Condições para o § 4.º, relativas ao material

1.ª — As jaulas não se admittirão senão depois de terem sido auctorisadas pelo Governo e recebidas pelo serviço de Material e Tracção das Companhias.

2.ª — A conservação das jaulas ficará a cargo do expedidor que as deverá conservar em bom estado para a sua circulação.

3.ª — Se as jaulas exigirem em transito alguma reparação urgente, de qualquer especie que seja, as Companhias tratarão de fazel-a por conta do expedidor, cobrando o preço do custo (despezas geraes inclusivé) e mais a despesa do transporte, se houver augmento de percurso, isto é, se a reparação exigir o seguimento da jaula desde o ponto onde se dér a avaria até áquelle em que deva effectuar-se a dita reparação.

As Companhias apresentarão ao remetente a factura detalhada das despesas feitas com a reparação em transito.

4.ª — As Companhias não serão responsaveis pelas avarias occasionadas por casos fortuitos ou de força maior.

5.ª — O expedidor e o consignatario deverão fazer constatar, com os agentes das Companhias nas estações de partida e de destino, o estado em que as jaulas são entregues ou recebidas pelas mesmas, pois que a falta d'este requisito por parte d'aquelles, entender-se-ha que se conformam com as declarações dos referidos agentes.

6.ª — Cada jaula levará escriptos por ambos os lados, o nome e appellido do seu proprietario.

### Condições para o § 4.º, relativas ao transporte

1.ª — Nos preços d'este paragrapho só se comprehendem os de transporte, manobras e transmissão. Não estão portanto comprehendidas:

a) As despesas por operações d'Alfandegas e documentos de despacho;

b) Os impostos para o Governo Hespanhol e sellos;

c) Os direitos de guia, registo e sello nas remessas procedentes de Portugal.

2.ª — A carga e descarga das aves será de conta e risco dos expedidores e consignatarios.

3.ª — Cada jaula carregada com aves facturar-se-ha por um só remetente, em nome de um só consignatario e para um só destino.

4.ª — As jaulas carregadas transportar-se-hão pelos comboios mixtos, e quando seja possivel, pelos comboios correios, porém n'um e outro caso as Companhias reservam-se a faculdade de poderem ampliar o transporte até ao dôbro do praso fixado á marcha dos comboios mixtos, sem que por isso sejam obrigadas a indemnisação alguma.

5.ª — A devolução das jaulas vasias effectuar-se-ha pelos comboios de mercadorias mais directos, entendendo-se, comtudo, que o seu transporte ficará submettido aos prazos regulamentares das expedições de pequena velocidade.

6.ª — Por cada remessa de aves se facilitará ao expedidor um passe gratuito para a ida e outro para a volta desde o ponto de origem ao de destino da remessa, a fim de que vá acompanhada por um conductor, sob cuja vigilancia se realisará o transporte, entendendo-se que será da sua obrigação cuidar do encerramento boas condições do material e da alimentação e guarda das aves, ficando as Companhias isentas de responsabilidade, não só pelos incidentes de viagem, independentes de sua vontade e inherentes a esta classe de transportes, mas tambem pelas perdas que occurram nas aves se as portas das jaulas se abrirem pelo mau estado das grades d'arame, etc.

7.ª — As Companhias ficam isentas de responsabilidade pelas faltas, avarias, asphyxia ou estrangulação das aves.

8.ª — O passe do conductor está sujeito ao imposto que recebe o thesouro hespanhol pelos bilhetes ordinarios, ficando ao cuidado d'aquellas Companhias a cobrança do mesmo. Á ida só será válido para viajar no mesmo comboio que conduza a jaula, e á volta por qualquer comboio de passageiros que tenha carruagens de 3.ª classe, que é a correspondente ao bilhete, ficando nullo não se utilizando para o regresso dentro dos trinta dias seguintes ao da sua expedição.

9.ª — Na viagem de ida, o conductor da remessa irá no mesmo wagon que conduza as aves, se as condições do vehiculo o permittir, de contrario tomará assento em carruagem de sua classe.



Tanto na viagem de ida como na de volta, não se permittirá ao conductor mais bagagem do que a que possa levar na mão segundo as disposições vigentes.

10.<sup>a</sup> — E' indispensavel que para a concessão dos passes, o expedidor indique por sua propria lettra, na declaração de expedição o nome e appellido do conductor que tenha de acompanhar a remessa.

Os revisores e mais empregados das Companhias poderão exigir a identificação da pessoa portadora do passe quantas vezes o julguem necessario.

11.<sup>a</sup> — No caso de paralysação das jaulas por seus donos não as utilisarem, cobrar-se-ha um direito de estacionamento de vinte e cinco centimos de peseta por jaula e dia.

12.<sup>a</sup> — A applicação d'este paragrapho fica submettida ás condições geraes de cada Companhia, em tudo o que não seja contrario ás disposições precedentes.

**NOTA** — As condições geraes que principalmente tem applicação na Companhia do Norte de Hespanha, respeitantes a esta classe de transportes, são as de números 110, 114 e 144, que á lettra dizem assim:

110.<sup>a</sup> — Entendem-se por generos frescos as mercadorias seguintes:

1.<sup>o</sup> Carnes frescas — Caça miúda e graúda — Fructas maduras ou verdes — Hortaliças — Ovos — Leite — Legumes frescos — Levadura — Manteiga de vacca, fresca — Mariscos — Ostras — Pão — Peixe fresco — Queijos frescos — Requeijões — Aves vivas ou mortas e outros mais comestiveis cujo transporte se faça com a velocidade dos passageiros.

2.<sup>o</sup> Os animaes de leite, da 3.<sup>a</sup> classe, como cordeiros, cabritos, leitões, etc., serão taxados como generos frescos, estando mortos e sendo destinados ao mercado.

Estes mesmos animaes, vivos, serão taxados pelo dôbro do preço da 1.<sup>a</sup> classe da tarifa geral comprehendendo o peso das jaulas, se n'ellas se acharem encerrados, com sujeição ao pagamento de 50 0/0, sobre o preço da tarifa, se não pesarem 125 kilos n'um volume de um metro cubico.

Se não forem encerrados em jaulas, terão de ser apresentados seguros de maneira que se possam submeter a peso e collocarem-se convenientemente para o transporte.

Tambem serão taxados e expedidos como recovagens, quando a remessa não chegue ao peso de 50 kilos, a não ser que o expedidor prefira pagar como se a remessa pesasse os 50 kilos, em harmonia ao dobro do preço da 1.<sup>a</sup> classe da tarifa geral, em boas condições de embalagem, e presos ao volume os animaes de 6.<sup>a</sup> classe, taes como: gatos, coelhos, macacos, aves domesticas e de recreio, peixes, etc.; os aquarios em que estes ultimos se encontrem deverão estar devidamente acondicionados.

A Companhia não será responsavel pela morte dos animaes se não se provar que foi produzida por culpa dos seus agentes.

114.<sup>o</sup> — A Companhia declina tambem toda a classe de responsabilidade pelas avarias que naturalmente experimentem os generos frescos em decurso de transporte, e durante elle, ainda quando tenham sido apresentados a tempo e expedidos pelo comboio a que se destinavam. A Companhia responde pelas avarias nos generos frescos, só no caso, de que por culpa dos seus agentes, o transporte haja excedido dos prazos marcados para elle nos quadros do serviço de comboios, ou por accidentes imputaveis a faltas dos seus agentes, salvo caso de força maior ou accidente furtuito.

144.<sup>o</sup> — A Companhia não se encarrega, em caso algum, da alimentação dos animaes que se lhe confiem. Esta irresponsabilidade, que começa no momento de se fazer a declaração de expedição e dura até ao momento da entrega dos animaes e gado, é extensiva aos accidentes que possam ocorrer na occasião do embarque, em transito ou no desembarque por culpa dos animaes, ou dos seus donos ou conductores.

Lisboa, 12 de Setembro de 1902.

O Engenheiro Director da Companhia,

**Marquez de Gouvêa.**